

postadres:  
Voorwillenseweg 1  
2806 ZC Gouda

e-mail:  
gouda@fietsersbond.nl



**Fietsersbond**

Notitie: **Klinkerverharding voor de fietser in Gouda**

J.M. Suijlen, 1 oktober 2014

Fietsersbond afdeling Gouda Midden-Holland

*Onderwerp:* beleid van het gemeentebestuur van Gouda met betrekking tot wegverharding.

## **I. Het bijzondere geval van de betegeling van het fietspad langs de Bodegraafsestraatweg**

In kader van 100706 DO Ter toetsing Bodegraafsestraatweg/Thorbeckelaan heeft de Afdeling van de Fietsersbond de LIOR (Leidraad voor de Inrichting van de Openbare Ruimte) van Gouda ontvangen. Hierin staat dat vrij liggende fietspaden bij voorkeur met asfalt verhard worden.

In het plan voor de herinrichting van de kruising 100706 DO Bodegraafsestraatweg/Thorbeckelaan staat dat de bestrating voor automobilisten in asfalt wordt uitgevoerd, en die voor fietsers in tegels. Het is bekend dat tegels en klinkers bijzonder oncomfortabel zijn voor fietsers (vooral voor een licht kind in een kinderzitje<sup>1</sup>). In de beleidsnota Goudafietstbeterdoor!, waarin de gemeente Gouda zegt van Gouda een fietsstad te willen maken, wordt talloze malen het belang van comfort voor de fietsers genoemd. Fietspaden betegelen is daarom in strijd met de hiervoor genoemde beleidsnota.

We hebben daarom gevraagd wat de reden voor de tegels is. De reden is de aanwezigheid van een hoofdtransportleiding van het drinkwaterbedrijf Oasen onder het fietspad. Waarschijnlijk heeft de gemeente een onhandig contract met Oasen getekend, zie ook het artikel<sup>2</sup> van Th. Zeegers in het blad Ketting maart 2012.

Omdat dat het hele huidige fietspad langs de Bodegraafsestraatweg tussen de Graaf Florisweg en Burgemeester van Reenensingel met tegels en klinkers is verhard, rijst de vraag waar die hoofdwaterleiding ligt. Uit het (digitale) bestemmingsplan van Gouda valt een kaart met de hoofdwaterleiding te destilleren, waaruit blijkt dat deze hoofdleiding over ongeveer 420 meter onder het fietspad ligt. Alleen over dat gedeelte mag geen asfalt gebruikt worden. Het fietspad over de rest van de Bodegraafsestraatweg mag dus wel geasfalteerd worden.

Zoals hiervoor genoemd baseert de gemeente de kwaliteit van de plannen en de uitvoering ervan op het LIOR. Met betrekking tot de verharding van fietspaden zijn uit het LIOR de volgende tabelgedeelten gekopieerd, tabel 1 t/m 3. Hieruit kan afgeleid worden hoe hardde eisen van de uitvoering zijn, zie ook de voetnoot<sup>3</sup>

<sup>1</sup> uit een onderzoek van de Fietsersbond Vogelvrije Fietser mei 2012: Glad asfalt levert de minste trillingen op. Op een goede klinkerweg verdrievoudigen de trillingen. En op betonplaten en slechte klinkerwegen moet een kindje zelfs zes keer meer trillingen doorstaan.

<sup>2</sup> Verharding revisited: Asfalt is echt beter én goedkoper

<sup>3</sup> Hardheid van de voorwaarden

In de kolom "hardheid" wordt aangegeven welke status de voorwaarde heeft. Er worden drie categorieën onderscheiden:

W : Wettelijke bepaling (is ook een gemeentelijke verordening. Van een wettelijke bepaling of eis kan niet worden afgeweken: er zal (tenminste) worden voldaan aan deze voorwaarde.

R : Richtlijn (bijvoorbeeld gemeentebestuur en een CROW richtlijn). Van een regel of richtlijn kan ook niet worden afgeweken, tenzij de initiatiefnemer aan de gemeente kan aantonen dat een voorgestelde oplossing gelijkwaardig of beter is en de gemeente hiermee instemt. Ook kan van een regel of richtlijn worden afgeweken als de gemeente beoordeelt dat de voorwaarde in een bepaald geval onmogelijk of onnodig is.

A : Aanbeveling. Een aanbeveling is ingegeven door het streven een bepaald doel te bereiken. Van een aanbeveling kan in overleg met de gemeente worden afgeweken. Dat kan bijvoorbeeld als het doel met een andere maatregel kan worden bereikt, of als de gemeente aangeeft dat andere doelstellingen in het specifieke geval prevaleren.

De hardheid van de norm geeft voor de beoordelende ambtenaar aan welke ruimte er is om van een specifieke eis af te wijken

Tabel 1. Eisen waaraan fietspad volgens LIOR Gouda 2012 moet voldoen, p. 23. Asphalt wordt voorgeschreven.

## 1. Gebiedsontsluitingsweg agglomeratief

PR01  
Functiekaart

**Definitie**  
 typering : belangrijke entree, hoofdontsluitingsweg van en naar rijks- en provinciale wegen, bijvoorbeeld de Goudse Poort  
 functie : verkeersdoorstroming  
 Wegtype stadsplan : Stadsontsluitingsweg 1995  
 wegtype CROW : gebiedsontsluitingsweg A  
 ontwerpsnelheid : 50 km/uur

### Voorwaarden niveau inrichtingselement

Langzaam verkeerroutes		Hardheid	Inrichtingseis	
Element	Voorwaarde			
Fietspad/ doorgaande	Breedte rijbaan	R	Eénrichtingsverkeer 2 – 2,5 meter [46] Tweeërchtingsverkeer 3,5 m. [46]	5.2.1
Fietsroute	Verhardingsmateriaal	R	Asfaltverharding zwart; rood alleen bij fietssuggestiestroken en oversteekplaatsen waar fietsers voorrang hebben.	5.2.2
Vrijliggend fietspad	Breedte	R	Eénrichting 2 – 2,5 meter; Tweeërchtiging ≥ 3,5 m; (zie PR01 en PR02) Plaatselijk 1,5 m (éénrichting) en 2,5 m (twee richtingen) mogelijk, als intensiteiten het toelaten	
	Verhardingsmateriaal toplaag	R	Rode asfaltdeklaag moet voldoen aan de volgende specificaties: blank bitumen, rode steenslag en rood pigment	

Tabel 2. Eisen waaraan vrijliggend fietspad volgens LIOR Gouda moet voldoen, p. 30. Asphalt wordt voorgeschreven.

## 3. Erftoegangsweg in bedrijventerrein

**Definitie**  
 typering : doorgaande weg over een bedrijventerrein of ontsluitingsweg voor de op het bedrijventerrein gevestigde bedrijven  
 functie : ontsluiting van bedrijven  
 wegtype CROW : erftoegangsweg  
 ontwerpsnelheid : 50 km/uur voor doorgaande wegen, 30 km/uur voor erftoegangswegen

Fietspad/ fietsstrook	Algemeen	R	Geen fietsstroken op verblijfsstraten. Op doorgaande weg wél fietsstroken of vrijliggende fietspaden 1,75 m (fietsstrook) (zie PR03)	3.2.11
	Breedte strook		Eénrichting ≥ 2,5 m (zie PR01)	3.2.12
	Breedte vrijliggend	R	Tweeërchtiging > 3,5 m (zie PR01)	3.2.13
	(Onder)scheiding van de rijbaan	R	Scheiding door markering en/of berm (zie PR03)	3.2.14
	Verhardingsmateriaal toplaag	R	Rode asfaltdeklaag moet voldoen aan de volgende specificaties: blank bitumen, rode steenslag en rood pigment	

Tabel 3. Eisen waaraan vrijliggend fietspad volgens LIOR Gouda moet voldoen, p. 39. Asphalt wordt voorgeschreven.

## 5. Langzaam verkeerroutes

**Definitie**  
 typering : vrijliggende voet- of fietspaden, bijvoorbeeld Bloemendaalseweg, Omloop pad, Noorderhout, Steinse Groen, Groene Eiland  
 functie : (doorgaande) route voor voetgangers en (brom)fietsers

### Voorwaarden niveau inrichtingselement

Langzaam verkeerroutes		Hardheid	Inrichtingseis	
Element	Voorwaarde			
Fietspad/ doorgaande	Breedte rijbaan	R	Eénrichtingsverkeer 2 – 2,5 meter [46] Tweeërchtingsverkeer 3,5 m. [46]	5.2.1
Fietsroute	Verhardingsmateriaal	R	Asfaltverharding zwart; rood alleen bij fietssuggestiestroken en oversteekplaatsen waar fietsers voorrang hebben.	5.2.2

Uit de gegevens van de tabellen voor de respectievelijke typen wegen kan geconcludeerd worden dat asfalt volgens de LIOR van Gouda de meest aangewezen verharding is voor fietspaden. Voor toepassing klinkers of tegels moet door B&W een expliciete opdracht verstrekt worden.

## II. De algemene klinkerverharding van Gouda.

In de rapportages van de Fietsbalans<sup>4</sup> is bij metingen in 2000 en 2007 gebleken dat het wegdekcomfort in Gouda is afgenomen. Dat had volgens de beleidsnota Goudafietstbeterdoor! niet mogen gebeuren. De hoofdoorzaak is een toenemend percentage aan tegel- en klinkerverharding<sup>5</sup>. De vraag rijst derhalve, wat is hier aan de hand. Wat zijn de argumenten om toch door te gaan met deze voor fietsers oncomfortabele verharding. Op de aankondiging voor ophoging van de Heesterbuurt stond in 2009 op de gemeentelijke website de volgende argumentatie te lezen.

Waarom klinkers?

Bij groot onderhoud en herinrichtingen van verblijfsgebieden (woonstraten) wordt er dus gekozen voor klinkers. Dit is goedkoper dan asfalteren. Ook is het een keuze voor veiligheid. Wetenschappelijk onderzoek toont aan dat een klinkerweg minder uitnodigt tot hard rijden dan een asfaltweg. Klinkers worden daarom vooral toegepast in de verblijfsgebieden, 30 km zones, of gebieden waar stapvoets gereden dient te worden

Argumentatie: het is goedkoper dan asfalt en het is veiliger.

*goedkoper*

Het is de vraag of de kennis van de gemeente Gouda nog van deze tijd is. Bij instellingen als CROW, Fietsberaad, en Fietsersbond is kennis aanwezig waaruit blijkt dat asfalt meestal goedkoper<sup>6</sup> is. Zoals in voetnoot 6 te lezen is, is het belangrijk de totale kosten van aanleg **en** onderhoud te begroten. Hopelijk heeft de gemeente bij de gunning aan de aannemers ook de kosten voor het onderhoud de komende 10-20 jaar laten begroten. De Heesterlaan, die in 2009-2010 klinkerverharding heeft gekregen, vertoont al zoveel oneffenheden dat over niet al te lange tijd herstel nodig is. Voor gescheiden fietspaden, met slappe ondergrond en/of veel boomwortels is al 8 jaar een systeem met grote elementen beschikbaar dat geen onderhoud nodig heeft en even glad als asfalt is (in Gouda is een stukje van de Voorwillenseweg met een dergelijke elementen uitgevoerd).

*Veiligheid*

Naast het goedkoper zijn noemt de gemeente Gouda de veiligheid bevorderende eigenschappen van de klinkers. Het is de vraag of bestuurders met goed geveerde auto's zich hier iets van aan trekken. De gemeente Gouda heeft dit al geconstateerd, en veel van de klinkerstraten<sup>7</sup> in Kort Haarlem van drempels voorzien om de snelheid onder de 30 km/u te krijgen.

In de Heesterlaan is de situatie al zo verslechtert dat de fietsers voor plassen en opspattende water van auto's (onverwachts) uitwijken, zodat de klinkers hier de situatie onveilig hebben gemaakt. Daarnaast zijn tijdens sneeuw en ijzel ongelijk liggende klinkers veel gevaarlijker voor fietsers, zeker als er auto's en bussen passeren. Niets verbiedt de gemeente om op de belangrijke klinkerwegen asfaltstroken voor fietsers aan te leggen, waarbij de drempels en klinkers de snelheid voor de auto's laag houden.

### **Conclusie met betrekking tot de klinkers: de gemeente Gouda voert een beleid van klinkerverharding dat in strijd is met**

- a) de principes en beleid van nota Goudafietstbeterdoor!
- b) goed bestuur omdat vaak duurdere oplossingen worden gekozen.

<sup>4</sup> Rapportage Fietsbalans-2 Gouda, Fietsersbond juli 2009

<sup>5</sup> Klinkerverharding ten behoeve van het toerisme in de Goudse binnenstad blijft hier buiten beschouwing.

<sup>6</sup> Uit Zeegers in Ketting 2012: Een veelgehoord argument is dat asfalt duurder is dan tegels. In aanleg is dat inderdaad zo (zij het onder de aanname, dat er geen kantopsluiting nodig is)!. In onderhoud is asfalt evenwel meer dan twee maal zo voordelig, waardoor in totaal bezien over aanleg en onderhoud asfalt zelfs beduidend goedkoper is. Omdat onderhoud over de gehele levensloop zeker zo duur is als aanleg, is het verschil in prijs voor onderhoud nogal relevant. Dit kreeg de afdeling Hillegom boven water toen zij de gemeente zo ver kregen expliciet een offerte te laten doen voor aanleg EN onderhoud. Volgens die offerte zou aanleg van fietspaden in asfalt langs het 2 kilometer lange traject N208 weliswaar 15.000 euro duurder zijn dan tegels (op een totale begroting van 1,69 Meuro, dus minder dan 1 %), maar in onderhoud 37.500 euro goedkoper (gerekend over een levensduur van 15 jaar).

<sup>7</sup> De F.W. Reitzstraat is met de combinatie klinkers/drempels ongeschikt als onderdeel van de Hoofd fietsroute 1 en wordt daarom door fietsers gemeden