

**(Bijdragenr. 91)**

## **Slechte stroken schaden fietsverkeer**

**goede en slechte voorbeelden van fiets-, suggestie- en kantstroken**

Peter Kroeze  
*(Ligtermoet & Partners,  
adviseurs in verkeersbeleid, Gouda)*

### **Samenvatting**

Nederlandse wegbeheerders passen binnen en buiten de kom op grote schaal stroken voor fietsers toe. Daarbij zijn talrijke situaties waar het de vraag is of de stroken bevorderlijk zijn voor de veiligheid en het comfort van fietsers. Aan de hand van voorbeelden, wordt gepleit voor een strakker en duidelijker toepassingsgebied

## ***Fiets- en suggestiestroken: panacee voor vele kwalen... of toch niet ?***

In de Nederlandse verkeerspraktijk kennen we drie soorten stroken voor fietsers: fietsstroken, suggestiestroken en, onbedoeld, ook uitwijk- of kantstroken. Doordat de regels voor deze stroken verschillend zijn en in het toepassingsgebied van de stroken weinig eenheid en logica meer is te herkennen (naar zaken als wegtype, kleur, breedte en wegprofiel) is een waar ratjetoe aan oplossingen ontstaan. Met als effect dat de aanwezigheid van een strook de situatie voor fietsers er lang niet altijd beter op maakt, maar juist leidt tot minder veiligheid en comfort voor fietsers.

Bestaande aanbevelingen geven blijkbaar onvoldoende handvatten of is er, op grote schaal, reden om deze aanbevelingen niet te volgen. Tegelijkertijd is het aangeven van hoe het dan beter kan, ook niet eenvoudig: combinaties van diverse factoren spelen een rol. Moet de breedte van een strook niet méér in relatie tot de rijloper voor het autoverkeer worden gezien? En niet altijd is de aanleg van een strook de beste oplossing. Regelmatig is geen strook een even goed of zelfs beter alternatief. Veel foute en goede voorbeelden passeren de revue in de presentatie. Nadenken per situatie blijft noodzakelijk. Een oproep aan wegbeheerders om dat ook echt te doen!

### **Uitwijkstroken**

In Nederland zijn kantmarkeringen en uitwijkstroken op 60 km wegen inmiddels gemeengoed. De CROW-aanbevelingen bevelen uitwijkstroken aan op plattelandswegen (erftoegangswegen type a) met weinig auto's en fietsers met een breedte tussen de 4,50 en 5,00 meter. Deze stroken mogen dan volgens die richtlijnen niet breder zijn dan 0,50 meter omdat ze anders als strook voor fietsers kunnen worden gezien. Maar in de praktijk blijken zowel fietsers als automobilisten deze stroken toch heel vaak wél te zien als strook voor de fiets en daar ook naar te handelen. Met alle nadelen en gevaren van dien:

- op zo'n smal strookje is het oncomfortabel en inspannend fietsen;
- het vergroot de kans dat fietsers in de berm terecht komen en vallen;
- het geeft automobilisten de indruk dat de rijbaan tussen de kantmarkeringen van hen is, waardoor ze minder oplettend zijn op fietsers en ook harder durven te rijden, met een vergrote kans op ongevallen en een ernstiger afloop.

We presenteren goede en foute voorbeelden.

### **Stroken op erftoegangswegen**

Zowel binnen als buiten de bebouwde kom worden op erftoegangswegen op grote schaal fiets- en suggestiestroken toegepast. Maar het verschil tussen een fietsstrook en een suggestiestrook blijkt in praktijk erg onduidelijk en verwaterd. Beide kunnen zijn uitgevoerd in rood of zwart asfalt, beide kunnen even breed of smal zijn, beide kunnen als afscheiding ononderbroken strepen hebben en beide komen voor op erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. Op fietsstroken gelden verkeersregels die op suggestiestroken niet gelden, maar de vraag is of de gemiddelde weggebruiker dat weet. Dit verschil zit vooral in het parkeren: op fietsstroken mag dat niet, op suggestiestroken wel. Wat in praktijk vervolgens op suggestiestroken regelmatig voor onveilige situaties voor fietsers leidt.

Daarmee kan (moet) de vraag worden gesteld of dit geaccepteerd moet worden: een strook bedoeld voor fietsers die in praktijk functioneert als parkeerstrook.

Belangrijke kwestie is ook de breedte van deze stroken. Heel vaak is die minder dan de aanbevelingen zeggen, met als gevolg dat lang niet altijd de gewenste veiligheid voor fietsers wordt geboden. Bijvoorbeeld wanneer op een schoolfietsroute de strook echt te smal is voor twee fietsers. Vaak biedt een verbreding van de strook dan soelaas, maar soms is dat een schijnveiligheid, omdat de resterende ruimte in combinatie met passerende en tegemoetkomende auto's of fietsers echt te krap is. Misschien is dat het dan wel beter helemaal geen strook aan te brengen!

We presenteren goede en foute voorbeelden.

### **Gebiedsontsluitingswegen binnen de kom**

Ook op dit type weg worden zeer veelvuldig stroken voor fietsers toegepast. Relatief vaak gaat dat om krappe situaties (zoals bijv. centrumradialen) met een grote ruimteclaim van de auto waardoor weinig ruimte voor de fiets resteert. Zijn hier smalle fiets- of suggestiestroken überhaupt aanvaardbaar? En gelden dan dezelfde eisen als bij een fietsstrook op een erftoegangsweg of moeten strengere eisen worden gesteld?

We presenteren goed en foute voorbeelden.