ADV/24-018370
Zaaknummer: Z31936

**MEMO**

| | |
|---|---|
| Van: | College |
| Afdeling: | Fysieke Leefomgeving |
| Aan: | Raad |
| Betreft: | Memo fietsstraat Schipgravenweg |
| Datum: | 16 september 2024 |

---

In de raad van 10 september 2024 is opiniërend gesproken over de aanleg van een vrijliggend fiets/voetpad langs de Schipgravenweg. De raad heeft gevraagd naar de mogelijkheid om de Schipgravenweg als fietsstraat in te richten.

Een fietsstraat is een inrichtingsvorm van een straat waarop de functie voor het fietsverkeer gecombineerd wordt met die van een erftoegangsweg voor het autoverkeer.  Het autogebruik wordt beperkt door het karakter en de inrichting van de fietsstraat.
Het bord 'Fietsstraat auto te gast' is niet in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens opgenomen en heeft dan ook geen enkele juridische status of waarde. Wel wordt aan wegbeheerders geadviseerd om bij de aanleg van een fietsstraat gebruik te maken van het standaard RVV-bord L51. Dit is echter geen verplichting.

Fietsstraten liggen veelal in woongebieden die daardoor een meer autoluw karakter kunnen krijgen. Belangrijk hierbij is dat de verkeersintensiteit op de oorspronkelijke straat bepalend is voor de uitvoering. Wanneer er te veel motorvoertuigen gebruik van maken is een veilige fietsstraat niet haalbaar. Vormgevingselementen die een rol spelen bij de keuze voor een fietsstraat:

- Rijbaanbreedte sluit aan bij de auto- en fietsintensiteiten
- Rijbaanindeling benadrukt zowel fiets- al verblijfskarakter
- Verharding versterkt het fiets- en verblijfskarakter
- Het aandeel fietsers “moet” overheersend zijn ten opzichte van het aandeel gemotoriseerd verkeer. Veel fietsers moeten gebruik maken van het wegvak.
- Bebording fietsstraat toepassen
- Lage snelheid autoverkeer
- Geen parkeren, laden&lossen, kiss&ride
- Voorkom conflicten met voetgangers: trottoirs en eventuele oversteekvoorzieningen
- Rijlopers voor fietsverkeer worden (meestal) uitgevoerd in de kleur rood. Het feit dat een fietsstraat vaak in asfalt wordt uitgevoerd vanwege het fietscomfort betekent ook een kans op hogere rijsnelheid van het gemotoriseerde verkeer. Daarom wordt er dikwijls een middenstrook toegepast in de rijbaan om de rijrichtingen te scheiden. Dit werkt ook snelheidremmend.

Binnen de bebouwde kom zijn fietsstraten een geaccepteerde en gewaardeerde inrichtingsvorm.

Echter het concept wordt nu ook buiten de bebouwde kom vaker toegepast. Daar gelden andere voorwaarden. In januari 2021 verscheen de CROW-Fietsberaadnotitie 'Aanbevelingen Fietsstraten buiten de bebouwde kom'. Dit onderzoek werd uitgevoerd door Goudappel in opdracht van CROW. Aanbevelingen uit dit onderzoek zijn:

- Op drukke fietsroutes met een beperkte functie voor het autoverkeer zou een fietsstraat meerwaarde kunnen bieden. Fietsstraten buiten de bebouwde kom hebben met andere factoren rekening te houden dan fietsstraten binnen de bebouwde kom. Denk aan andere snelheden en intensiteiten van zowel auto- als fietsverkeer. Ook is er sprake van andere verkeersdeelnemers, zoals bijvoorbeeld landbouwverkeer.
- Gewenst is dat de fietsstraat onderdeel uitmaakt van een fietsroute.
- De snelheid van het autoverkeer op fietsstraten buiten de bebouwde kom ligt lager dan op vergelijkbare niet-fietsstraten. Maar het zou nog lager kunnen, vandaar dat één van de aanbevelingen luidt om een 30 km/uur regime in te stellen waar dat mogelijk is. Dat is niet overal, want in een open landschap kan die snelheid soms ongeloofwaardig laag uitvallen.
- Over het algemeen wordt voorzichtiger ingehaald. Dat geldt zeker als er een middenstrook ligt. Daarentegen kan zo'n midden geleider op een fietsstraat ook hinder opleveren bij medegebruik van bijvoorbeeld voetgangers, ruiters of veel snelle fietsers.
  Ook veel vracht- en landbouwverkeer kan ervoor zorgen dat het oordeel van fietsers negatiever uitpakt. Het is een reden om zo'n fietsstraat in ieder geval niet aan te leggen op een hoofdnet landbouwverkeer.
- Fietsers vinden zo'n fietsstraat prettiger, zolang er niet te veel autoverkeer op zit. Rond de 1000 mvt/etmaal ligt ongeveer het omslagpunt. Daarboven zakt het rapportcijfer onder de 7. Aanbevolen wordt daarom om boven de 1000 mvt/etmaal, bij een minimale breedte van 4,80 meter, af te zien van een fietsstraat. Is die minimale breedte er niet, dan zou een intensiteitsgrens gelden tot 500 mvt/etmaal.
- Een fietsstraat zou, net als fietsstraten binnen de bebouwde kom, voor de herkenbaarheid eigenlijk altijd in roodasfalt moeten worden uitgevoerd. Het liefst met opvallende bermverharding aan de zijkanten (en eventueel de middenstrook) en zonder lengtemarkering.

**Fietsstraten in de gemeente Staphorst**

<u>Staphorster Kerkweg</u>

Deel van de Staphorster Kerkweg tussen de J.C. van Andelweg en het Haverveld was vormgegeven als fietsstraat. Dit weggedeelte lag binnen de bebouwde kom tussen scholen en een woonwijk. De Staphorster Kerkweg was een fietsstraat toen het gemotoriseerde verkeer van via de J.C. van Andelweg de weg gedeeltelijk in kon inrijden tot aan het Haverveld. In 2023 is het besluit genomen dat het verboden is voor het gemotoriseerd verkeer om vanaf de J.C. van Andelweg de Staphorster Kerkweg in te rijden richting het Haverveld. Hiermee is ook de kwalificatie fietsstraat voor dit deel van de Staphorster Kerkweg komen te vervallen.

<u>Rijksparallelweg</u>

Een deel van de Rijksparallelweg is als fietsstraat vormgegeven. De Rijksparallelweg heeft een geringe breedte tussen de Schuthekkeweg en de kruising Rijksparallelweg-Viaductweg "U-bocht". Het ligt zowel binnen als ook buiten de bebouwde kom.

Veel fietsers maken gebruik van dit deel van Rijksparallelweg om naar school of het werk te gaan, te winkelen of om recreatief te fietsen. Dit deel van de Rijksparallelweg heeft een geringe breedte en ook uitbreiding is niet mogelijk. Opgesloten tussen enerzijds de A28 en anderzijds bebouwing. Vanwege de geringe wegbreedte kan geen rijbaanindeling met fietsstroken worden toegepast. Naast de

Rijksparallelweg ligt de A28. Echter nog (te) veel gemotoriseerd verkeer maakt van de Rijksparallelweg gebruik als alternatieve route naar/van Meppel. Om de fietsers meer te beschermen is besloten dit deel van de Rijksparallelweg summier vorm te geven als fietsstraat. Aangebracht zijn een rode asfaltverharding en borden fietsstraat. Verwacht mag worden dat bestuurders van gemotoriseerde voertuigen door deze maatregelen hun (snelheids) gedrag aanpassen en fietsers veiliger gebruik kunnen maken van dit deel van de Rijksparallelweg.

**Verhouding fietsers – gemotoriseerd verkeer**
Belangrijke factor is de verhouding tussen het gemotoriseerde verkeer en het aantal fietsers.
De maximale auto-intensiteit varieert van 200 mvt/uur bij weinig fietsers tot 400 mvt/uur bij relatief veel fietsers. De bijbehorende rijbaanbreedte is 6 tot 7 meter. Bij voldoende fietsverkeer is de bovengrens voor de auto intensiteit dus aanzienlijk hoger dan de 250 mvt/uur die nu vaak wordt aangehouden. De gewenste rijbaanbreedte is echter ook groter dan momenteel gebruikelijk is.
De bijbehorende verhouding fiets/auto varieert van 0,5/1 tot 1/1.

**Advies**
Geadviseerd wordt om de Schipgravenweg niet uit te voeren als fietsstraat.
De voornaamste redenen hiervoor zijn het geringe aandeel fietsers, het grotere aandeel gemotoriseerd - en landbouwverkeer dat gebruik maakt van de Schipgravenweg, en de Schipgravenweg maakt geen deel uit van een fietsroute.