

Kwaliteitseisen hoogwaardige snelfietsroute F59

Definitief

Datum 9 september 2010
Kenmerk OSS123/Pbb/1099
Eerste versie 4 juni 2010

1 Inleiding

Een belangrijk onderdeel in de planvorming voor een hoogwaardige snelfietsroute tussen 's-Hertogenbosch – Maasdonk – Oss is het opstellen van een pakket aan kwaliteitseisen die aan hoogwaardige snelfietsroutes mogen worden gesteld. Het doel van het formuleren van kwaliteitseisen voor de hoogwaardige snelfietsroute is het bieden van een ontwerp- en toetsingskader voor het ontwikkelen van een kwalitatief hoogwaardig fietsroute. De uitrusting van de hoogwaardige snelfietsroute F59 zal aan een pakket van eisen moeten voldoen, zodat een zeer aantrekkelijke en hoogwaardige fietsinfrastructuur ontstaat. En dat is weer een voorwaarde om het nationale, provinciale, regionale en lokale fietsbeleid te effectueren.

2 Toetsingskader

In het beoordelingskader wordt in eerste instantie een onderscheid gemaakt in de ligging van de fietsroute *binnen* en *buiten* de bebouwde kom. Dat is logisch gelet op de verschillende ruimtelijke, infrastructurele en verkeerskundige verschillen tussen die twee situaties.

In het beoordelingskader wordt daarnaast een onderscheid gemaakt in kwaliteitseisen voor het deel van de snelfietsroute met een verwacht aantal fietsers hoger dan 2.500 fietsers/etmaal en het deel dat minder dan 2.500 fietsers/etmaal te verwerken krijgt na realisatie van de snelfietsroute. Op het deel van het traject met de meeste fietsers is het gewenst een hoger ambitieniveau na te streven. Daar waar deze norm niet uitvoerbaar is op de geplande route, kan in incidentele gemotiveerd teruggevallen worden op de kwaliteitseisen die voor het deel van de snelfietsroute gelden met minder dan 2.500 fietsers/etmaal. In beide situaties (zie tabellen 1.1 en 1.2) is uitgegaan van de hoofdeisen die aan fietsinfrastructuur worden gesteld:

- comfort;
- veiligheid;
- directheid;
- aantrekkelijkheid.

Daarnaast geldt een pragmatische aanpak ten aanzien van toepassing van de kwaliteitseisen en uitvoering van de fietsmaatregelen. Afhankelijk van andere werkzaamheden in de nabijheid en mogelijke ruimtelijke en/of infrastructurele ontwikkelingen in de nabije toekomst, kunnen de fietsmaatregelen in tijd opschuiven. Zodoende kan mogelijk ook 'werk-met-werk' plaatsvinden.

hoofdeis	criteria	fietswegvakken met > 2.500 fietsers/etm.	fietswegvakken met < 2.500 fietsers/etm.
comfort	verharding maatvoering	Rood asfalt - Solitair \geq 4,00 meter - GOW - 50/70 km/h: Vrijliggend tweerichting \geq 3,50 meter - ETW - 30 km/h : niet toe te passen	gesloten verharding - Solitair: \geq 3,50 meter - GOW - 50/70 km/h: Vrijliggend tweerichting \geq 3,00 meter Vrijliggend eenrichting \geq 2,50 meter - ETW - 30 km/h : Fietsstraat (maatvoering: voorkeur 4,50 met een asfaltloper van 3,0 meter met auto en fiets in tweerichtingen) Fietsstroken \geq 1,50 meter
	verlichting	gehele route	belangrijke oversteeklocaties
	rust/schuilpunten	op kruispunten met gebiedsontsluitingswegen of per 2 kilometer een locatie met schuil/rustmogelijkheden. Waar mogelijk koppeling met project 'Veilig honk' en horecagelegenheden.	op kruispunten met gebiedsontsluitingswegen. Waar mogelijk koppeling met project 'Veilig honk' en horecagelegenheden.
	hellingspercentage	maximaal 3% (in geval van een korte hellingslengte kan met een hoger percentage worden volstaan)	maximaal 4% (in geval van een korte hellingslengte kan met een hoger percentage worden volstaan)
veiligheid	voorrangsregeling	- Bij kruispunten: fietser in de voorrang, snelheidsremming in de autorijbaan - Bij enkelstrooksrotondes: fietser in de voorrang - Bij verkeerslichten, meerstrooks- en turborotondes en oversteken van gebiedsontsluitingswegen / spoorwegovergangen: fiets ongelijkvloers	- Bij kruispunten met 50 km/h, gefaseerde oversteek uit de voorrang - Bij enkelstrooksrotondes: fietser in de voorrang - Bij meerstrooks- en turborotondes fiets ongelijkvloers - Bij verkeerslichten: fiets conflictvrij en waar mogelijk in prioritering d.m.v. 'tovergroen' ¹ / 'Evergreen' ²
	obstakelvrije zone	incidentele obstakels: niet binnen 0,50 meter gesloten obstakels: niet binnen 1,00 meter	incidentele obstakels: niet binnen 0,30 meter gesloten obstakels: niet binnen 0,60 meter
Directheid	bewegwijzering	op kruispunten met gebiedsontsluitingswegen, kruispunten met provinciaal en/of gemeentelijk (hoofd)fietsnetwerk en essentiële punten	op kruispunten met gebiedsontsluitingswegen, kruispunten met provinciaal en/of gemeentelijk (hoofd)fietsnetwerk en essentiële punten

Tabel 1.1: Kwaliteitseisen snelfietsroute binnen de bebouwde kom

¹ Tovergroen: Door middel van aanmeldlussen die ruim voor de VRI gesitueerd zijn wordt de wachttijd voor de fietser tot een minimum beperkt.

² Evergreen: Bestaat uit een serie LED-siginaalgevers die om de circa vijf meter in het wegdek zitten, vanaf enkele honderden meters voor het met verkeerslichten geregeld kruispunt. Een vergelijkbaar systeem functioneert al in het Deense Odense. De LED's tonen groene 'blokken'. Een fietser die binnen het groene blok rijdt, krijgt gegarandeerd groen licht bij het komende kruispunt.

De eisen bij elkaar moeten leiden tot een route die met hoge fietssnelheden veilig kan worden bereden en reistijdvertragingen tot een minimum worden beperkt.

Daarnaast speelt ook het aspect van 'aantrekkelijkheid' van een hoogwaardige snel-fietsroute. De mate van aantrekkelijkheid krijgt deels vorm door de wijze waarop de genoemde vier aspecten invulling krijgen maar ook in kwalitatieve zin door de keuze van routes langs wegen en door gebieden. Hierbij wordt zoveel mogelijk integratie met het landschap nagestreefd.

hoofdeis	criteria	fietswegvakken met > 2.500 fietsers/etm.	fietswegvakken met < 2.500 fietsers/etm.
comfort	verharding	rood asfalt of grijs asfalt met op conflictpunten rood asfalt wanneer landbouwweg voldoende kwaliteit heeft en minimaal overig verkeer heeft en de 'directheid' van de route afleesbaar is	gesloten verharding met op conflictpunten rood asfalt
	maatvoering	- Solitair \geq 4,00 meter - GOW - 80 km/h: Vrijliggend tweerichting \geq 3,50 meter - ETW - 60 km/h Vrijliggend tweerichting \geq 4,00 meter Fietsstraat kan goede oplossing zijn (maatvoe- ring: voorkeur 4,50 met een asfaltloper van 3,0 meter met auto en fiets in tweerichtingen)	- Solitair \geq 3,50 meter - GOW - 80 km/h: Vrijliggend tweerichting \geq 3,00 meter - ETW - 60 km/h Vrijliggend tweerichting \geq 3,00 meter Fietsstraat kan goede oplossing zijn (maatvoe- ring: voorkeur 4,50 met een asfaltloper van 3,0 meter met auto en fiets in tweerichtingen)
	verlichting	gehele route uitzondering bij verstoring natuurgebieden	belangrijke oversteeklocaties
	rust/schuilpunten	op kruispunten met gebiedsontsluitingswegen of per 2 kilometer een locatie met schuil/rustmogelijkheden. Waar mogelijk koppe- ling met project 'Veilig honk' en horecagelegen- heden.	op kruispunten met gebiedsontsluitingswegen. Waar mogelijk koppeling met project 'Veilig honk' en horecagelegenheden.
hellingspercentage	maximaal 3% (in geval van een korte hel- linglengte kan met een hoger percentage worden volstaan)	maximaal 4% (in geval van een korte hel- linglengte kan met een hoger percentage worden volstaan)	
veiligheid	voorrangsregeling	- Fietser in de voorrang - Bij rotondes, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen: fiets ongelijkvloers - Bij verkeerslichten en oversteken spoorweg- overgang: fiets ongelijkvloers	- Fietser in de voorrang - Bij rotondes, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen: fiets ongelijkvloers - Bij verkeerslichten: fiets conflictvrij en waar mogelijk in prioritering d.m.v. 'tovergroen' / 'Evergreen'
	obstakelvrije zone	incidentele obstakels: < 0,50 meter gesloten obstakels: < 1,00 meter	incidentele obstakels: < 0,30 meter gesloten obstakels: < 0,60 meter
Directheid	bewegwijzering	op kruispunten met gebiedsontsluitingswegen, kruispunten met provinciaal en/of gemeentelijk (hoofd)fietsnetwerk en essentiële punten	op kruispunten met gebiedsontsluitingswegen, kruispunten met provinciaal en/of gemeentelijk (hoofd)fietsnetwerk en essentiële punten

Tabel 1.2: Kwaliteitseisen snelfietsroute buiten de bebouwde kom

De eisen gelden voor zowel nieuwe als bestaande situaties.

Binnen de bebouwde kom geldt voor de snelfietsroute als uitgangspunt dat bromfietsverkeer wordt afgewikkeld op de rijbaan. Een uitzondering hierop vormen gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 70 km/h. Hoewel in de huidige situatie op het traject van de snelfietsroute niet van toepassing, geldt op dergelijke wegen dat fietsers op het bromfietspad worden afgewikkeld. De breedte van de bromfietspaden moet in deze gevallen mogelijk worden aangepast. Hierbij is sprake van maatwerk.

2.1 Herkenbaarheid snelfietsroute

Om het gebruik van een snelfietsroute te bevorderen is het van belang dat de route een samenhangend geheel vormt. Samenhang zorgt ervoor dat gebruikers de route herkennen en haast automatisch (zonder nadenken) de goede kant op fietsen.

Samenhang wordt bereikt door het toepassen van elementen die over de gehele route terugkomen en onderscheidend zijn van andere infrastructuur. Het herkennen van een route gebeurt zowel bewust als onbewust. Mensen gaan bewust op zoek naar het begin van de route, of een punt waar ze kunnen aanhaken op de route. Zodra een fietser op de route rijdt, zijn korte impulsen van herkenbare elementen voldoende om onbewust de route te vervolgen. Deze laatste elementen zorgen ervoor dat een fietser niet hoeft te zoeken en soepel kan doorrijden.

Een snelfietsroute heeft niet over de gehele lengte van het tracé een gelijke vormgeving, variatie tussen eenrichtingenpad, tweerichtingenpad en fietsstraat. Dit betekent dat elementen om de samenhang te bewerkstelligen essentieel zijn. Deze elementen zorgen voor een eigen identiteit van de snelfietsroute, een identiteit die wordt herkend door (potentiële) gebruikers. Er zijn een groot aantal verschillende methoden beschikbaar om de herkenbaarheid van de samenhang te vergroten, hierna een puntsgewijs overzicht.

Herkenbaarheid in het horizontale vlak

- het wegdek als informatiedrager:
 - . kleur asfalt



. markering



. logo op de rijbaan



. informatie over de locatie in de route, bijvoorbeeld door wat voor landschap rijdt men, langs welke gemeente, welke bezienswaardigheid of hoeveel kilometer is het nog tot een bepaalde bestemming.



- type banden
 - . een eenvoudige band



- . een speciale band



Herkenbaarheid in het verticale vlak

Lantaarnpalen

Bewegwijzering

NB. Alleen het toepassen van herkenbare elementen is niet voldoende, rondom de snelfietsroute is promotie ook essentieel.

Advies voor snelfietsroute 's-Hertogenbosch – Maasdonk – Oss

Voor de snelfietsroute 's-Hertogenbosch – Maasdonk – Oss wordt ingezet op fietsbewegwijzering en herkenbaarheid van het wegdek, bijvoorbeeld door markering of logo op het wegdek. Voordeel van maatregelen op het wegdek is dat deze vandalismegevoelig zijn dan bijvoorbeeld logo-bebording. Het ontwerp voor een logo op het wegdek kan in een vervolgtraject mogelijk worden uitgezet in een prijsvraag waarbij de 'gebruikers van de snelfietsroute' mee kunnen denken. Dit logo kan gebruikt worden in alle communicatievormen rondom de realisatie van de snelfietsroute.

