

## AANDACHT VOOR DE FIETS

Zaanstad wil veel verplaatsingen met de fiets.

Om bij de inrichting van de stad het fietsen te bevorderen is het belangrijk voortdurend de volgende punten in gedachten te houden

1. verkeersveiligheid
2. snelheid, doorfietsen
3. comfortabel, geen obstakels

Achtereenvolgens bespreken we

**1. rugdekking**

**2. afscheiding en belijning fietspad en voetpad**

**3. afscheiding rijstroken**

**4. haakse bochten**

**5. fietsstraten**

**6. asfalt of beton**

**7. breedte fietspaden**

**8. twee dubbelzijdige fietspaden langs dezelfde weg**

**9. zebrapad en fietspad**

**10. fietspaaltjes**

**11. auto's afremmen**

**12. tijdelijke situaties**

**13. diversen**

**14. groen licht voor de fiets én voorrang**

### 1. Rugdekking

Als een fietspad eindigt en de fietsers naar de rijweg gaan, komen ze tussen de auto's terecht. Het is belangrijk dat zij dat veilig kunnen. Ook voor de automobilisten is dat goed, het voorkomt dat zij schrikken van plotseling voor hen opduikende fietsers.

Geen rugdekking, foto links: Na het kruispunt met de Van Goghweg moeten fietsers de rijbaan van de Westzijde op, waar auto's ook attent moeten zijn op tegemoetkomend verkeer. De fietsers moeten voorrang geven. Raar, in de stad is de fiets toch niet ondergeschikt aan het snelverkeer?

Wel rugdekking, rechts: op de Burg. Smitstraat in Zaandam komen fietsers op de rijweg. Fietzers kunnen veilig de weg op, goed voor automobilisten en fietsers.



## 2. Afscheiding en belijning fietspad en voetpad/trottoir



Als het voetpad rustig is volstaat een visuele afscheiding, zoals op de linkerfoto langs de Weer. Door de zijbelijning zal een fietser in het donker niet van het pad raken. Langs de Wandelweg in Wormerveer is er ook een goede visuele afscheiding.

Als het trottoir drukker is, dan zijn afgeschuinde trottoirbanden een doeltreffende oplossing, zoals op de middelste foto in Amsterdam.

Rechts zoals het niet moet. Vorig jaar is het fietspad op de Peperstraat vernieuwd. Aan beide kanten een opstaande richel; zeker bij zo'n smal pad van 1,80 m is dat een bron van eenzijdige ongelukken. Jammer dat het niet meteen verbreed is tot 2,50 m.



Hiernaast de S. Lootsmastraat in Westerwating voor een school. De hoge stoeprand is voor kleine kinderfietsen gevaarlijk. Bovendien moeten 500 scholieren al op het fietspad afstappen, op deze doorgaande fietsroute is dat niet veilig.

Langs fietspaden is een rechtopstaande afscheiding de oorzaak van veel ongelukken. Van de eenzijdige fietsongevallen met objecten is 36% met een stoeprand.

### Belijning vrijliggend fietspad

Op een onverlicht fietspad raak je gemakkelijk in de berm. Dan is kantbelijning veilig en het hele fietspad wordt benut. Op de foto de provinciale Guisweg, de strepen zoals de Fietzersbond die graag gezien had.



Het Freek Engelpad tussen Rooswijk en de Middel wordt door zulke strepen comfortabeler.

Bij middenbelijning moeten de strepen niet al te hoog boven het wegdek uitsteken. En in de toekomst blijkt wellicht dat "Glow in the Dark"-belijning in onverlichte situaties uitkomst biedt.



Links een voorbeeld hoe het niet moet: aan de overkant ligt de Savornin Lohmanstraat, kruising met de Peperstraat.

Fietzers die oversteken worden door de belijning het trottoir op gestuurd.

En de "puist" links van de paal maakt het oncomfortabel om de Oostzijde in te fietsen.

### 3. Afscheiding rijstroken

De overbodige gele paaltjes van de linkerfoto vallen op, maar let op de gevaarlijke stoepranden. Een lichte verhoging zoals in de verte (richting spoor) op de rechterfoto in Rooswijk is veiliger. De voorste witte verhoging is erg hoog. Als je vanaf het spoor komt en via de verkeerslichten naar het zwembad wil, moet je een lastige haakse bocht nemen.



### 4. Haakse bochten

Ze zijn vervelend omdat de fietser gedwongen wordt om bijna tot stilstand te komen. Zeer oncomfortabel.

En ze zijn gevaarlijk, want als je afslaat neem je de bocht al gauw te ruim, waardoor je midden op de rijweg belandt.

In het midden de aansluiting van het fietspad vanuit Saendelft op de Middel in Westzaan. De modderhoek geeft aan hoe het beter kan.



Tenslotte rechts mooi afgeschuinde bochten in het Veldpark. Dat fietst soepel en fietsers kunnen gemakkelijk ritsen.

### 5. Fietsstraten

Een auto-te-gast-weg waar de fietser de prominente verkeersdeelnemer is. Het gaat om wegen met veel fietsers en zonder doorgaand autoverkeer. Ventwegen kunnen bijna altijd als fietsstraat worden ingericht.

Op de foto de meest recente fietsstraat, de Hoogaarslaan. Met een effectieve, hoge mollengang. Een straat met veel scholieren naar het Pascal College en het Zuiderzee College.

Let op de mooie afgeschuinde trottoirbanden.

En de kolk in de stoeprand, niet in de straat.



## 6. Geen tegels maar asfalt of beton



Tegels veroorzaken veel trillingen wat de fietser veel energie kost, energie die hij beter kan benutten om vooruit te komen. En dat geldt nog sterker als het pad er enige jaren ligt, de tegels verzakken dan.

Een fietsstimuleringsbeleid begint met fietspaden van hoge kwaliteit. Vandaar dat Zaanstad de voorkeur uitspreekt van asfalt boven tegels.



Een betonnen of geasfalteerd fietspad rijdt veel comfortabeler en is daardoor sneller. Het heeft veel minder onderhoud nodig en is daardoor op den duur goedkoper.

Een veel voorkomende verkeerde veronderstelling is dat asfalt en beton boven kabels en leidingen niet mag. Maar deze liggen slechts te gast onder een fietspad.

Op onze website staat een notitie over dit onderwerp.

<http://zaanstreek.fietsersbond.nl/nieuwe-infra/asfalt>

## 7. Breedte van fietspaden

CROW-Fietsberaad heeft criteria opgesteld voor de breedte van fietspaden.

<http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/document000172.pdf>

| FIETSPADEN                 |             |                            |             |
|----------------------------|-------------|----------------------------|-------------|
| Eenrichtingsverkeer        |             | Tweerichtingsverkeer       |             |
| Spitsuurintensiteit (1 r.) | Breedte (m) | Spitsuurintensiteit (2 r.) | Breedte (m) |
| 0 – 150                    | 2,00        | 0 – 50                     | 2,00        |
| 150 – 750                  | 2,50 – 3,00 | 50 – 150                   | 2,50 – 3,00 |
| > 750                      | 3,50 – 4,00 | > 150                      | 3,50 – 4,00 |
| (BROM)FIETSPADEN           |             |                            |             |
| Eenrichtingsverkeer        |             | Tweerichtingsverkeer       |             |
| Spitsuurintensiteit (1 r.) | Breedte (m) | Spitsuurintensiteit (2 r.) | Breedte (m) |
| 0 – 75                     | 2,50        | 0 – 50                     | 2,50        |
| 75 – 375                   | 3,00 – 3,50 | 50 – 100                   | 3,00 – 3,50 |
| > 375                      | 4,00 – 4,50 | > 100                      | 4,00 – 4,50 |

Er moet niet midden in de winter geteld worden, zoals in het verleden wel gebeurde.

## 8. Twee dubbelzijdige fietspaden langs dezelfde weg

Bij drukke wegen is het nuttig als aan beide zijden van de weg dubbelzijdige fietspaden lopen. Recent is in de Gerhardstraat van de rotonde tot aan de P.L. Takstraat een extra fietspad gekomen

Fietzers hoeven veel minder over te steken en ze kunnen oversteken op een plek waar dat gemakkelijk kan. Let even op de nare bocht die een fietser maakt als hij van A naar B gaat.



## 9. Zebrapad en fietspad

Moet een zebrapad doorlopen over een fietspad?



Links loopt de zebra over het fietspad van de Houtveldweg.

Bij de rotonde voor het Mennistenerf, rechterfoto, loopt de zebra alleen over de rijweg. Voor minder mobiele fietsers is het afstappen en weer opstappen belastend, terwijl het voor een voetganger niet bezwaarlijk is even te wachten.

En soms hebben fietsers de zebra niet in de gaten en fietsen toch door. Voor de voetgangers dus schijnveiligheid.

Een uniforme regeling is noodzakelijk:

De Fietzersbond is van mening dat bij voldoende opstelruimte voor voetgangers de zebra **niet** doorgetrokken moet worden over het fietspad.



## 10. Fietspaaltjes

In 2014 heeft Zaanstad hard gewerkt aan het verwijderen en beter inleiden van fietspaaltjes. Een flink aantal paaltjes dat genoemd is op de speciaal geopende site is aangepakt. Zoals voor de brug op de Houthavenkade, met goed zichtbare ribbelmarkering. Al denken wij dat de ribbelmarkering beter uitgevoerd kan worden.

Maar lang niet alle paaltjes zijn gemeld. De paaltjes op de rechterfoto in de Oostzijde onder het viaduct met de A8, zijn niet ingeleid met visuele en/of ribbelmarkering en ze staan midden op de rijbaan, terwijl dit een knooppuntenroute is. Een schadeclaim van een vallende fietser is hier kansrijk.

En er bleken nieuwe paaltjes bij te komen! Zelfs paaltjes die slecht zichtbaar zijn, zonder visueel opvallende ribbelmarkering en niet direct onder een lichtbron.

Fietsberaad heeft een notitie opgesteld.

[http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Keuzeschema\\_palen\\_op\\_fietspaden\\_vs3.pdf](http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Keuzeschema_palen_op_fietspaden_vs3.pdf)

## 11. Auto's afremmen

Om het oneerbiedig te zeggen, fietsers moeten niet als remvee gebruikt worden.

Links op de Martin Luther Kingweg wordt de rijweg versmald door een verkeersheuvel en worden fietsers geregeld afgesneden door auto's met haast, fout.

Rechts op de Rosmolenstraat worden auto's afgeremd maar de fietsers kunnen doorrijden. Veel veiliger, goed.



## 12. Tijdelijke situaties

Ook hier moet goed nagedacht, want tijdelijk duurt soms jaren. Op de linkerfoto een wirwar van borden, begrijp dat maar eens als je aan komt fietsen.

De rechterfoto geeft de situatie op de Koningin Julianaweg, hier kan worden volstaan met een verkeerslicht minder en een haakse bocht minder. Als het fietserslicht groen is, staan alle andere lichten op rood. Fietsers kunnen dan schuin oversteken.



## 13. Diversen

- ◆ **Trottoirkolken** in de Stationsstraat in Zaandam liggen niet in de rijbaan, prima. Dat kan zo bij parkeerplaatsen maar ook bij een trottoir. Nog beter is zonder verdiepte goot.
- ◆ **Glasbak** niet dicht bij een fietsroute.
- ◆ **Boomwortels en verharding, CROW-Fietsberaad**  
<http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/%28106%29%20Verhardingen%20-%20bomen%20en%20wortelopdruk.pdf>



- ◆ **Bushokje** als je naar het trottoir loopt heb je geen zicht op fietsers die van links komen, en de fietsers niet op jou. De oplossing is direct naast het hokje een hekje dat voorkomt dat je meteen oversteekt.
- ◆ **Verschrikkelijke randen** aan de rand van de rijbaan op de rechterfoto.

#### 14. Groen licht en voorrang voor de fiets

Het afstellen van verkeerslichten en het voorrang geven aan fietsers is een beleidskeuze, geen ontwerpzaak. Toch noemen we ze als afsluiting van dit verhaal.

Het gunstig afstellen van fietsverkeerslichten voorkomt veel ergernis, zeker bij slecht weer.

De verkeerslichten zijn op veel plekken in Zaanstad al gunstig afgesteld, we merken dat er zo goed mogelijk rekening gehouden wordt met de fietser. Maar het kan nog beter. Zaanstad werkt met een maximale wachttijd van 90 s en dat is echt te lang. Bovendien verdient het aanbeveling dat verkeerslichten voor fietsers bij regen of slecht weer vaker groen geven. En bij verkeerslichten met veel fietsers is een langere groen-tijd nodig.



Op de linkerfoto scholieren die de Weer oversteken naar de fietsstraat in de Hoogaarslaan. Hier is voorrang voor de vele fietsers een heuse verbetering.

#### Tenslotte



De Fietzersbond Zaanstreek vindt het een goede zaak dat we tegenwoordig vaak worden uitgenodigd om mee te denken bij het opzetten van nieuwe projecten. We noemen de nieuwe opgang van de Westerwateringtunnel, de Van Goghweg, de Gerhardstraat, Overtuinen, fietsparkeren, ...

We kijken met de ogen van een fietser en geven graag een deskundig advies. De fiets is het meest duurzame en minst belastende vervoermiddel.

Investeren in fietsinfrastructuur levert het hoogste rendement op.

Fietzersbond Zaanstreek, februari 2015