

Veilige breedte van fietspaden

Op smallere fietspaden vinden beduidend meer conflicten plaats dan op bredere fietspaden. Dat stelt TNO na onderzoek in opdracht van Rijkswaterstaat DVS. De breedte van een fietspad doet er dus toe. Een veilige breedtemaat in de bebouwde kom is 2,5 meter, buiten de stad is dat 4 meter voor een tweerichtingenpad.

TNO bestudeerde met camera's het gedrag van fietsers op drukke fietspaden in de stad en in het buitengebied. Met de zogenaamde DOCTOR-methode (Dutch Objective Conflict Technique for Operation and Research) werden zo de aard en ernst van conflicten tussen van het fietspad in kaart gebracht. Uit de beelden bleek dat op het smallere fietspad (1,75 m), beduidend meer conflicten plaats vinden, dan op de twee bredere onderzochte fietspaden. De hoge intensiteit fietsers, de geringe breedte en beperkte uitwijkmogelijkheid van het fietspad zorgen ervoor dat er relatief vaak conflicten ontstaan bij inhaalmanoeuvres.



Opvallend is dat onafhankelijk van de breedte van het fietspad mensen verhoudingsgewijs dezelfde positie innemen op het fietspad. Dit betekent in absolute zin dat er op een smaller fietspad op kleinere afstand van de fietspadrand wordt gefietst, hetgeen het risico vergroot. TNO concludeert dat een fietspad in de stad van 2,25 meter breed relatief weinig ernstige conflicten laat zien. Maar als er snorfietsers van het pad gebruik maken wordt een fietspadbreedte van 2,50 meter aanbevolen. De meeste ernstige conflicten zijn door TNO geobserveerd op recreatieve fietspaden in het weekend. Een pad van minimaal 4.00 m (2.00 m breed voor elke richting) komt de veiligheid ten goede, ook als het gaat om conflicten tussen fietsers in tegenovergestelde richting.

Opvallend is dat men over het algemeen op ruime afstand van de berm rijdt, waarschijnlijk veroorzaakt door 'bermvrees'. Vergevingsgezinde bermen bij recreatieve fietspaden kunnen ervoor zorgen dat de volledige breedte van het fietspad kan worden benut en er effectief meer ruimte is om naast elkaar te fietsen en te passeren. Verder zou de veiligheid sterk vergroot kunnen worden als verschillende snelheden op de recreatieve paden van elkaar worden gescheiden, door middel van bijvoorbeeld een twee 'snelle fietsstroken' in het midden van het pad, voor beide fietsrichtingen, aldus TNO.

Bron: Fietsberaad

Artikel BetonInfra Nieuwsbrief 2013