Heraanleg Leenstraat
Advies Fietsersbond september 2017

Achtergrond

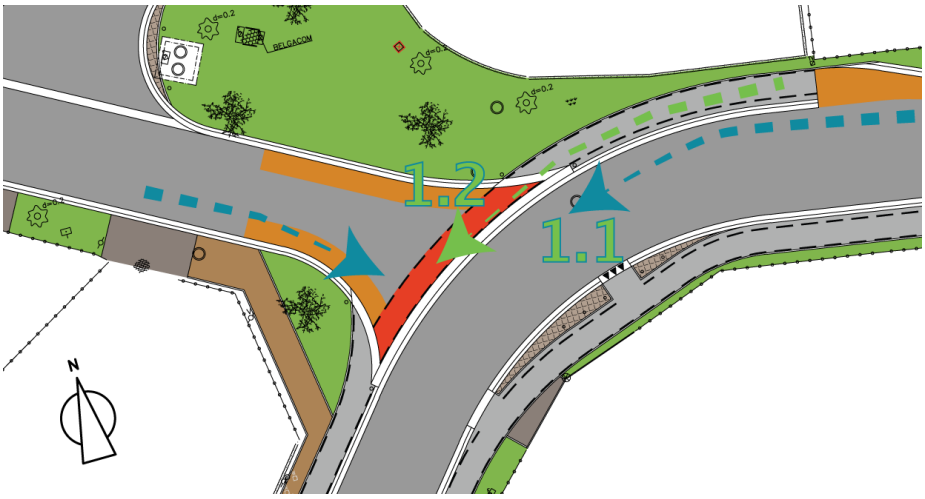
Op de website van de gemeente staat te lezen dat de veiligheid van de fietser de belangrijkste reden is voor de heraanleg van de Leenstraat: "*In 2016 werd het gemeentelijk mobiliteitsplan goedgekeurd waarin het fietsbeleid een essentieel onderdeel vormt. Een belangrijke realisatie in dit kader betreft het verhogen van de fietsveiligheid in de Leenstraat door de aanleg van volwaardige fietspaden. De Leenstraat vormt namelijk een belangrijke as in het fietsroutenetwerk en wordt frequent gebruikt als route voor schoolgaande fietsers. (…)*". De Fietsersbond juicht deze motivatie toe.

In tegenstelling tot wat de website verder suggereert, werd de lokale Fietsersbond nauwelijks betrokken bij dit dossier.

In voorliggend advies wensen we alsnog op enkele problemen te wijzen in de huidige plannen ter hoogte van het kruispunt Leenstraat-Loveldstraat. Voor ieder probleem geven we ook een fietsvriendelijke oplossing. Het betreft telkens relatief kleine aanpassingen die het fietscomfort en de fietsveiligheid op het kruispunt fors zullen verhogen.

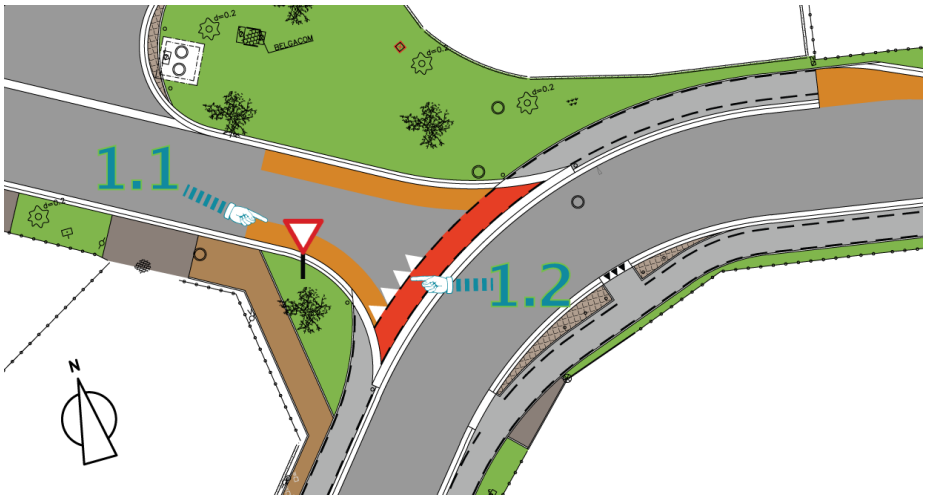
Opmerkingen

1) Op het ontwerpplan zijn geen verkeersborden te zien, dus geldt er voorrang van rechts. Automobilisten die uit de Loveldstraat komen (de R4 achter zich latend) en de Leenstraat inrijden (richting Kollebloem) dienen hier voorrang te verlenen aan verkeer komende uit de Loveldstraat. Fietsers die hetzelfde traject volgen, hebben echter voorrang op het verkeer, doordat zij op het fietspad - aangeduid door wegmarkeringen - rijden. (Figuur 1)



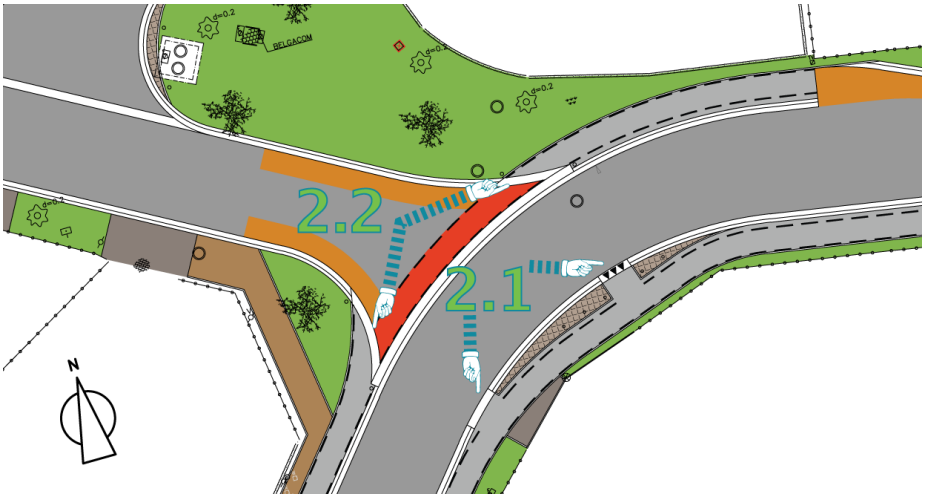
Figuur 1: In het huidige plan gelden verschillende voorrangsregels voor verschillende verkeersmodi komende uit dezelfde richting. De blauwe pijl 1.1 geeft de positie aan van een auto zonder voorrang, de groene pijl 1.2 geeft de positie aan van een fietser met voorrang.

Advies: De as Leenstraat-Loveldstraat in voorrang brengen. Om dit kuispunt uit een 'voorrang van rechts' situatie te halen, dient er zowel een voorrangsbord B1, alsook wegmarkeringen in de vorm van haaientanden aan te worden aangebracht in de Loveldstraat, komende van Heusden centrum, net voor deze het fietspad kruist. (Figuur 2)



Figuur 2. Gelijke voorrangsregels voor verschillende verkeersmodi komende uit dezelfde richting.

2) Op enkele plaatsen dienen fietsers greppels te kruisen. Op enkele plaatsen is dit haaks, wat oncomfortabel is (Figuur 3, Opmerking 2.1). Op 2 plaatsen is dit diagonaal, wat bij natte weersomstandigheden vaak ook gevaarlijk is (Figuur 3, Opmerking 2.2).



Figuur 3: Kruisen van greppels en boordstenen voor fietsers.

Advies: Naadloze overgangen tussen fietspaden en rijbaan met aandacht voor het plaatsen van regenwaterkolken. Het fietsvademecum schijft voor om goot en boordsteen bij het begin en aan het einde van een fietspad volledig te vermijden. "*Het materiaal van het fietspad moet naadloos aansluiten aan het materiaal van de rijweg en liefst worden doorgetrokken over de rijweg, eventueel verhoogd*." (Figuur 4)

Bij het bepalen van de plaatsen van de regenwaterkolken dient erop gelet te worden dat deze zich niet in de draai bevinden waar de greppel het fietspad kruist. Voor afslaand verkeer vragen wij hier een extra buffer van minstens een halve meter in beide richtingen te respecteren (Figuur 5, 2.1).

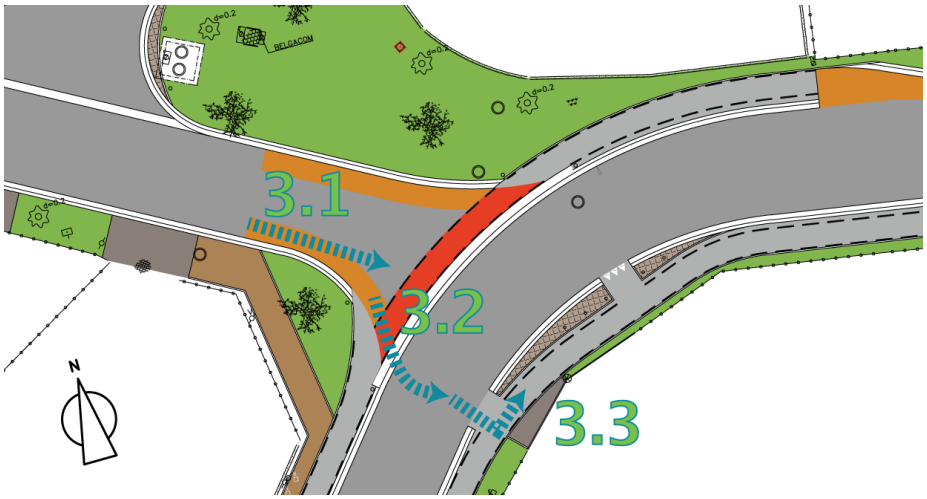
Figuur 4: Naadloze overgangen tussen fietspad en rijbaan (foto fietsvademecum 2017).

3) Om de Loveldstraat te volgen, komende vanuit Heusden centrum, dient men als fietser het kruispunt over te steken. Het huidige plan heeft enkele tekortkomingen.

3.1. Bij het verlaten van de Loveldstraat is de aanduiding van de fietssuggestiestrook er niet op voorzien dat fietsers hier ook rechtdoor kunnen. De fietssuggestiestrook suggereert dat fietsers hier enkel naar rechts zullen afslaan. (Figuur 5, Opmerking 3.1).

3.2. Aan de overkant is een verbinding met het vrijliggende fietspad voorzien. Om daar te geraken dient men de Loveldstraat uit te rijden in de richting van de Leenstraat. Op de baan zelf dient de fietser dan de juiste richting in te draaien. De fietser geeft hierbij een onduidelijk signaal aan achteropkomend verkeer. (Figuur 5, opmerking 3.2)

3.3. Er is een hoek van 90° voorzien op het fietspad zelf. Deze draaicirkel is te klein om comfortabel te nemen met een bakfiets, tandem of fiets met aanhanger. (Figuur 5, opmerking 3.3)



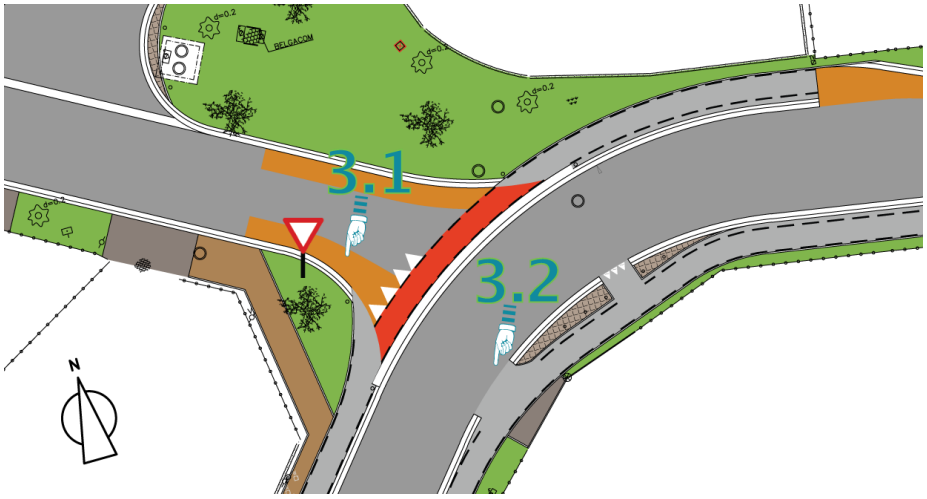
Figuur 5: Moeilijk vervolg van de Loveldstraat.

Advies: Aanpassingen fietssuggestiestrook, oprit en draaicirkel. Om de oversteek voor de fietser veilig en vlot te laten verlopen adviseren we om

3.1. de fietssuggestiestrook het werkelijke traject te laten volgen van een overstekende fietser, door deze bij het kruispunt te verbreden (Figuur 6, opmerking 3.1).

3.2. de oprit naar het vrijliggend fietspad te verplaatsen, zodat de fietser eenvoudiger kan oversteken. Deze oprit verbreden en de binnenbocht afronden zorgt ervoor dat ook niet traditionele rijwielen vlot de bocht kunnen nemen en de rijbaan zo snel mogelijk kunnen verlaten (Figuur 6, opmerking 3.2)

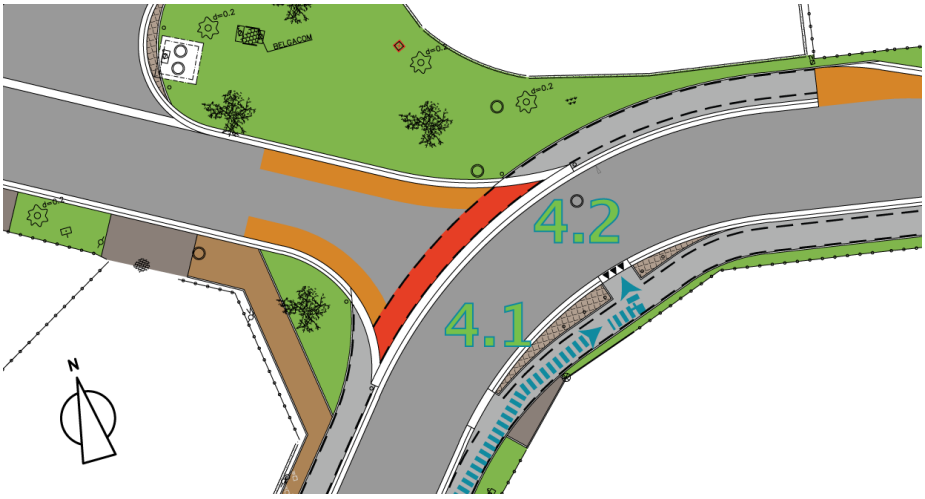
3.3. aan de oprit een draaicirkel te voorzien met een aanbevolen minimum kromtestraal van 4 meter (Fietsvademecum 2017)



Figuur 6: Oplossingen voor een veilige en vlotte oversteek.

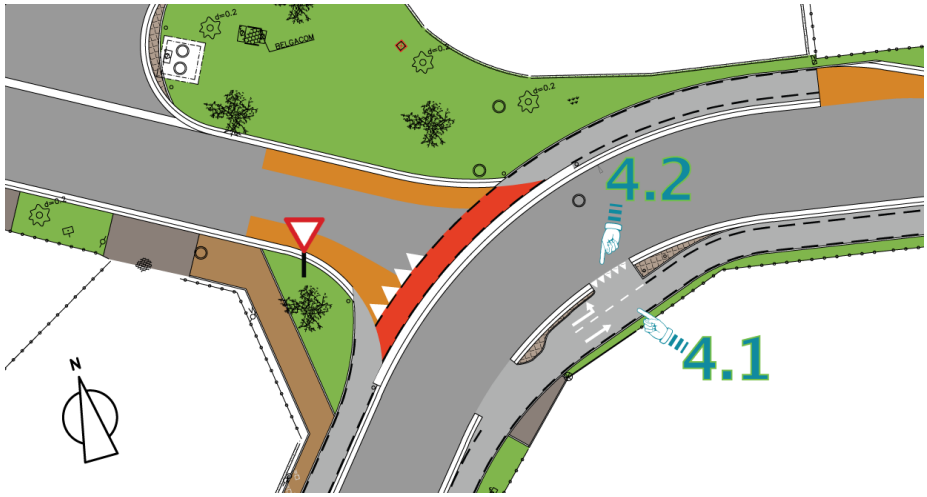
4) Fietsers vanuit de Leenstraat die links af willen slaan, moeten eerst de bocht naar rechts volgen waarna er op 2/3 van de bocht een mogelijkheid is voorzien om het fietspad te verlaten en de baan te kruisen. (Figuur 7)

De uitvoegstrook die hier voorzien is, ligt in een hoek van 90° ten opzichte van het fietspad. Deze uitvoegstrook is te kort, waardoor opgestelde fietsers achteropkomende fietsers de weg versperren (Figuur 7, opmerking 4.1). Dit zorgt voor een slechte doorstroming. Deze draaicirkel is onmogelijk comfortabel te nemen met een bakfiets, tandem of fiets met aanhanger (Figuur 7, opmerking 4.2).



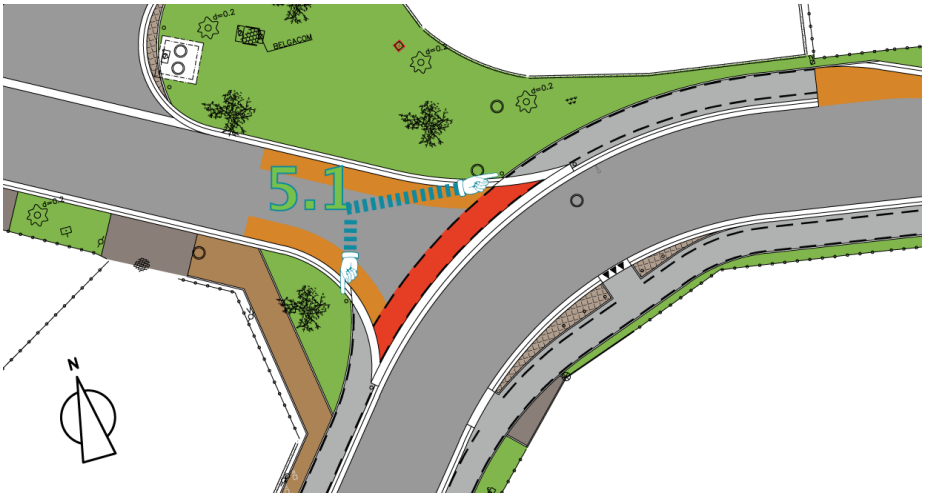
Figuur 7: Moeilijk over te steken kruispunt.

Advies: Er is hier ruimte voor het creëren van een **uitvoegstrook voor fietsers**, gescheiden met een onderbroken lijn en aangeduid met standaard witte pijlen (Figuur 8, aanwijzing 4.1). De uitvoegstrook kan verbreed worden, om niet-standaard rijwielen te faciliteren en om een vlotte draaibeweging mogelijk te maken (Figuur 8, aanwijzing 4.2).



Figuur 8: Uitvoegstrook voor fietsers.

5) Er staan paaltjes en een hoge boordsteen getekend tussen het fietspad en de berm: deze obstakels hebben een negatief effect op de fietser. Ze verhogen namelijk de schrikafstand voor de fietser, waardoor deze dichter bij de autobaan zal rijden (Figuur 9, opmerking 5.1). Dit is in bijzonder het geval voor brede fietsen (bakfiets, fiets met fietskar). Bij een kort afslaande wagen bestaat bovendien de kans dat de fietser ingesloten geraakt tussen de wagen en de boordsteen of het paaltje.



Figuur 9: Paaltjes en hoge boordsteen hinderen fietsers in de bochten.

Advies: Geen paaltjes, maar wel een overrijdbare boordsteen tussen het fietspad en de berm. Noot: De andere paaltjes, tussen het fietspad en de baan, hebben wél een duidelijk nut: ze beschermen de fietsers tegen te kort afslaande wagens.