

De kwaliteit van de fietspaden in Wageningen

Erik van Os, Judica Velema

wageningen@fietzersbond.nl

Samenvatting

Al sinds 2005 meet de Fietzersbond de kwaliteit van de fietspaden in Wageningen. Tot 2015 nam de kwaliteit geleidelijk toe door o.a. hernieuwde aanleg van Rooseveltweg en Diedenweg en het asfalteren van de tegelpaden langs de Nijenoord Allee. Hierna valt een lichte terugval te zien. De kwaliteit van de goede wegvakken wordt minder door opgravingen en herbestractingen of door boomwortels die het asfalt hobbelig maken. In het algemeen is het wegdek op de paden goed in 2019, maar steeds zijn er stukken wegdek die matig of slecht zijn, zoals op de Rooseveltweg, de Bornsesteeg of de Geertjesweg. De overgang bij kruisingen is vaak onvoldoende door een slechte aansluiting van de verschillende bestratingsmaterialen. Aanliggende fietsstroken en provinciale fietspaden zijn beter van kwaliteit dan de gemeentelijke fietspaden.

De Fietzersbond zou graag willen dat hoofd fietsroutes in asfalt of beton worden uitgevoerd en dat de bestrating doorloopt over kruisingen en voorrang hebben op kruisend verkeer. Leg zo min mogelijk leidingen onder het fietspad zodat graafwerk wordt geminimaliseerd. Tevens moeten er betere afspraken komen tussen wegbeheerder en aannemer die in de paden aan het graven is.

Herbestracting moet echt beter en daar moet op gecontroleerd worden, er zijn teveel slechte stukken die te lang zo blijven liggen.

Hoe is de kwaliteit gemeten?

Vanaf 2005 worden elke 2-4 jaar alle fietspaden in Wageningen gekeurd. In Wageningen ligt ca. 60 km aan fietspaden. Dat zijn vrijliggende paden, fietsstroken, fietsstraten en parallelwegen. Er is met name gekeken naar de kwaliteit van het wegdek en hoe dit er bij ligt. Er zijn paden van beton, asfalt, klinkers, tegels of een mengsel van allerlei soorten bestrating. Er is wel gemeten wat de breedte van de paden is maar dat is niet in de waardering meegenomen. Twee tot vier fietsers rijden bijna alle paden af en geven per wegvak een cijfer tussen 1 en 10. Per keuring wordt een gemiddeld cijfer per wegvak en per weg berekend. Alle wegen tezamen geven een gemiddeld cijfer voor dat jaar. Doordat inmiddels 6 keuringen zijn geweest, ontstaat een goed overzicht van de kwaliteit van de fietspaden in de loop der jaren; waar is het verbeterd, waar wordt het minder.

Resultaten

Een hoog cijfer is een goed fietspad

Als je de resultaten over de jaren heen met elkaar vergelijkt, krijg je het overzicht uit tabel 1.

Tabel 1. Waardering van alle fietspaden in Wageningen per keuringsjaar.

2005	6.2
2007	6.9
2011	7.2
2015	7.7
2017	7.6
2019	7.5

Het gemiddelde waarderingscijfer stijgt van ruim 6 in 2005 naar 7,7 in 2015 om daarna iets te dalen. De stijging in kwaliteit is te verklaren door enkele grote projecten, waarbij de paden langs de Diedenweg en Rooseveltweg zijn geasfalteerd of van een betonnen wegdek voorzien. Ook de Nijenoord Allee is voor 2015 aanmerkelijk opgeknapt door deze van een nieuwe slijtlaag te voorzien of de tegelpaden te asfalteren. Dus gemiddeld krijgen de paden best een goede waardering. Er is echter een maar.... Er komen steeds meer matig tot slechte stukken in goede fietsroutes. Een goed voorbeeld is de Rooseveltweg waar de wegvakken tussen Nijenoord Allee en Lawickse Allee een hoge waardering krijgen, een 8 of een 9. Maar steeds vaker worden er opmerkingen bij gemaakt: er liggen in het gladde asfalt rioolaansluitingen die zijn opgebroken en slechts provisorisch hersteld. Was dit eerst alleen tussen de Van Uvenweg en de Javastraat, recentelijk is ook het stuk tussen Kennedyweg en de Van Uvenweg onderhanden genomen. Vooral het weer dichtleggen is onvoldoende, er worden klinkers gelegd of met een grote bult of als een grote kuil (figuur 1). Dit blijft vervolgens maanden tot wel meer dan een jaar zo liggen. Onacceptabel voor een hoofdfietsroute.



Figuur 1. Fietspad langs Rooseveltweg. Links na opbreking weer geasfalteerd, dit stuk heeft een redelijke kwaliteit; midden een recente opbreking en met klinkers weer hobbelig dichtgelegd; rechts een bedroevende kwaliteit bestrating van zowel fiets- als voetpad.

Andere paden die een zeer goede waardering (een 9 of 10) krijgen zijn langs de Diedenweg (betonpad), Mansholtlaan, het pas aangelegde pad langs de Bornsesteeg en de Kielekampsteeg en natuurlijk de Veerweg als fietsstraat en Onderlangs, beide als onderdeel van de snelle fietsroute naar Arnhem, het Nederrijnpad.

Toch scoort de Diedenweg minder hoog dan bij eerdere keuringen. Het betonpad is nog steeds erg goed, maar alle kruisingen met andere wegen (Dorskampweg, Geertjesweg, Hollandseweg) zijn zeer matig. Opbollend asfalt geeft grote hobbels die het comfort enorm verminderen. Er is al een keer wat aan gedaan (figuur 2), maar het verschijnsel blijft terugkomen. Er is altijd sprake van een (te) groot verschil in hoogte bij de overgang van beton naar een ander wegdek. Op dit soort belangrijke hoofdfietsroutes zou de bestrating van het fietspad altijd door moeten lopen, dan kies je als beheerder voor de fiets.



Figuur 2. De overgang van beton naar asphalt op de Diedenweg (links), Bornsteeg met verschillende bestratingen (midden), Churchillweg met een golvend wegdek rond de kolken (rechts).

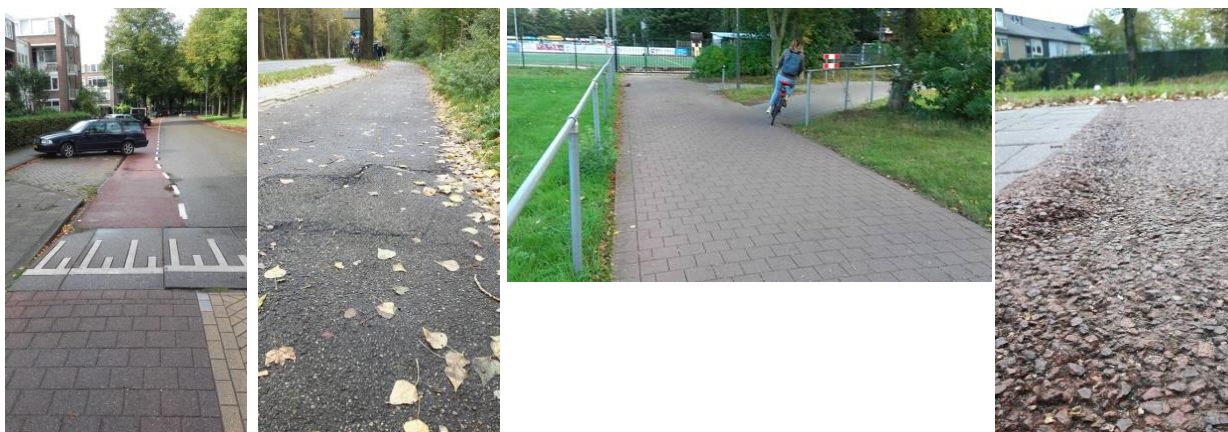
Een laag cijfer voor een slecht pad

Een hoofdfietsroute die steeds slechter wordt, ook al heeft die over de gehele lengte dezelfde bestrating, is de Churchillweg. Het fietspad met rode klinker is o.a. door over het fietspad rijdend autoverkeer steeds slechter geworden. Over het gehele traject vallen de verlagingen in het fietspad op bij de rioolputten, expres zo neergelegd. Nu begint over de gehele breedte daar het pad te verzakken tot aan de kolk op de weg (figuur 2).

Opvallend is dat de fietsstroken langs belangrijke wegen meestal zeer goed van kwaliteit zijn, zie bijvoorbeeld bij Plantsoen, Hoevestein, Nude en Marijkeweg. De kwaliteit is hier altijd goed geweest en neemt niet af. Dat komt omdat deze wegen zijn aangelegd als autoweg en daar zit meer fundering onder en kosten ook meer bij aanleg. Voor de hoofdfietsroutes mag echter ook best gekozen worden voor een degelijk fietspad dat comfortabel is en niet snel achteruit gaat in kwaliteit. Een verandering in het ontwerpen van paden is hier van belang.

Een zeer lage waardering krijgen de weggedeelten die uit meerdere bestratingsmaterialen bestaan zoals bij de Costerweg, de Geertjesweg en het einde van de fietsstraat bij de Binnenhaven. Waarom maak je zo iets, hoe ontstaat zo iets en is het te voorkomen in de toekomst? Andere redenen voor een lage waardering zijn de boomwortels (figuur 3) die het asphalt opduwen, zoals een stuk van 20 m langs de Geertjesweg bij de Zoomweg, 10 m op de Rooseveltweg bij de Pomonaflats, hier en daar langs de Ritzemabosweg. De Geertjesweg aan de zuidkant tussen Zoomweg en Zwartepad is slecht, hoewel 30 m vorig jaar is opgeknapt is de rest een lappendeken. Waarom niet het gehele pad in een keer goed gedaan? Maar echt hopeloos is het Zwartepad. Hier zijn niet alleen de boomwortels schuldig maar ook de mollengangen en met zo'n smal pad is er geen ruimte om langs de oneffenheden heen te rijden. De Generaal Foulkesweg wordt nu opnieuw bestraat, hopelijk naar tevredenheid, maar het aanliggende fietspad vlak bij Belmonte heeft putten in het wegdek die veel te laag liggen (5-10 cm), daar moet je echt niet in terecht komen. Op de Hollandseweg is het schuinparkeren, deels dus op de fietsstrook, een gevaarlijk ontwerp dat moet worden veranderd (figuur 3).

Een andere reden voor een lage waardering zijn de uitritconstructies zoals die zijn toegepast op de Weteringsteeg. Kleine stukjes redelijk goed pad, dan een kruising met uitritprofiel eraf en aan de overkant van de straat weer een uitritprofiel er weer op. Daar maak je het fietsen niet aantrekkelijk mee.



Figuur 3. Schuinparkeren op de Hollandseweg is gevaarlijk voor fietsers (links); boomwortels verpesten een goed fietspad (midden); hekjes op het pad op de Campus zijn gevaarlijk en maken het brede pad veel smaller (rechts); opbolling van asfalt bij de overgang naar tegels (uiterst rechts).

Iedereen begrijpt dat er wel eens gegraven moet worden in een fietspad. De ergernis bij fietsers ontstaat daarna. Herbestrating is slecht, er ligt een grote bult, en blijft vervolgens maanden tot jaren zo liggen. Wat is hier de verantwoordelijkheid van de Gemeente? Kan dat niet beter herstraat worden en vooral sneller naar het definitieve profiel? De Rooseveltweg is al genoemd (figuur 1), maar er zijn meer plaatsen te noemen, zoals bij het einde van de snelle fietsroute aan de Veerstraat. 30 m Rustenburg ligt al meer dan 2 jaar in klinkers met tijdelijk profiel dat ongelijk en glad is of de Bornsesteeg tussen Sterflat en de nieuwbouw van Campus Plaza (figuur 2). De stukken bij enkele bushaltes langs de Nijenoord Allee, moesten iets verhoogd worden aangelegd, maar daarvan is de kwaliteit volstrekt onvoldoende.

Conclusies 2019

Het is goed om eens in de paar jaar een nieuw overzicht te maken van de kwaliteit van de fietspaden. De meeste fietspaden zijn goed maar er zijn her en der slechte stukken. Hobbels en kuilen door slechte herbestrating, boomwortels, verkeerd ontwerp en hier en daar door achterstallig onderhoud. De vele soorten bestratingen op één pad en de overgang tussen twee soorten bestrating is altijd matig tot slecht.

De Fietzersbond zegt daarom:

- Wijs hoofdfietsroutes aan en leg die aan in asfalt of beton en trek het pad door over de zijstraten. De paden kunnen dan ook voorrang krijgen.
- Leg geen riool of andere leidingen onder het fietspad zodat opgravingen worden geminimaliseerd.
- Zorg voor betere aansluiting tussen verschillende bestratingen, maar vooral laat aannemers niet het type bestrating kiezen, maar maak als wegbeheerder hier duidelijke keuzes voor één soort bestrating en let er op bij de aanleg.
- Waarom zijn paden langs provinciale wegen zo goed en gemeentelijke paden zoveel minder? Het ontwerp van fietspaden op hoofdfietsroutes moet gewoon beter. Kies prioriteiten en maak van hoofdfietsroutes een netwerk van. Nu is het pleisters plakken en wordt er weer een ander soort bestrating gebruikt.