

Terugblik

PILOT-FABRIEK Veiligheid en ruimte voor fietsers

Op dinsdag 7 november heeft CROW-Fietsberaad bij de Provincie Utrecht de PILOT-FABRIEK Veiligheid en ruimte voor fietsers georganiseerd.

Er waren in totaal zo'n zeventig deelnemers afkomstig van provincies, gemeenten, kennisinstellingen, belangenverenigingen en adviesbureaus. Na een korte pitch van de pilot-trekkers kregen geïnteresseerden in drie rondes de gelegenheid om met de koplopers in gesprek te gaan.



De volgende Pilots kwamen aan de orde:

1. De gemeente Amsterdam over de doorontwikkeling van hun Storymap 'Ontwerpen naar gebruik': Kees Vernooij
2. De gemeente Houten denkt graag met u na over het E-fietsproof maken van de fietsinfrastructuur: Petra van Ingen
3. De gemeente Rotterdam werkt aan nog meer innovatieve maatregelen bij verkeerslichten: Mark Simons
4. Hoe staat het met de ontwerpmethodiek van Verkeer in de Stad?: Ton Henriks en Dick van Veen
5. Kunnen we (groepen) wielrenners op de rijbaan faciliteren? De Nederlandse Tour Fiets Unie gaat daarover graag in gesprek met de deelnemers: Myron ter Haar en Ben de Weerd
6. Lekker snel door groen met een app? De gemeente 's-Hertogenbosch vertelt u daar graag meer over: Erik Greweldinger

Terugblik per pilot

Doorontwikkeling Storymap 'Ontwerpen naar gebruik', Amsterdam

Er was veel aandacht voor de innovatie oplossingen op drukke (geregelde) fietskruisingen. De deelnemers reageren vol lof op de ontwikkeling, waarvan de meesten al bekend zijn met de [Toolbox](#), of zelfs als aan het kijken waar de oplossingen in hun stad toegepast kunnen worden. Kees Vernooij had gehoopt om zelf ook meer over nieuwe oplossingen of verkeerselementen te horen van de deelnemers maar dat is helaas niet gebeurd.

Wel krijg Kees nog een bemoedigende reactie: Berry den Brinker (slechtziend) was er ook bij en hij deed een pleidooi voor meer fietsstroken op kruisingen in Amsterdam. Zodat je van je smalle steunpuntjes en de ongeregelde voetganger op de niet respecteerde zebra op het fietspad af bent. Bij het toepassen van een fietsstrook kan de voetganger wel geregeld oversteken en het conflict tussen voetganger en fietser op

de kruising bij het steunpunt verdwijnt. Pas na de zebra gaat de fietsstrook over in een vrijliggend fietspad. Op die manier ontstaat er ook ruimte voor goed inrijdbare OFOS-sen, zodat je meer fietsers kan opstellen en de linksafslaande fietser in 1 keer (schuin) kan laten oversteken, i.p.v. via een tussenstop aan de overzijde. Lijkt zeker een interessante gedachte om uit te testen in living-lab Amsterdam. Heb jij toch ook nog input of ideeën voor Kees laat het ons vooral weten.

E-fietsproof maken infra, Houten

Petra van Ingen heeft veel input terug mee naar Houten genomen hieronder een opsomming van deze punten.

Opmerkingen gehoord aan de discussietafels, gemeente Houten E-fietsproof maken van de fietsinfrastructuur:

- Doe meer onderzoek naar het gebruik en ervaringen van het fietsnetwerk (d.m.v. fietstelweek, facebook-advertentie, raadplegen burgerpanel, raadpleeg gebruiker (bevragen fietsers op straat, enquête). Op dit moment is er onvoldoende informatie of er daadwerkelijk wel sprake is van drukte op fietspaden. Welke doelgroep (scholieren, forenzen e.d.) maakt nu gebruik van welke routes?
- Wat is concreet het probleem, snelheid of capaciteit?
- Kijk niet alleen naar fietsers, maar ook naar de andere gebruikers van het fietsnetwerk.
- Moet een snelle fietser niet gewoon zijn snelheid aanpassen aan de situatie?
- Probleem vooral gevoel van onveiligheid, niet te herleiden uit ongevalgegevens
- Vraag meer input aan de fietsersbond over hun ervaringen en klachten die zij (hebben) ontvangen.
- Doe kleine ingrepen in de vorm van signing, sturing en gedrag (snelfietsroute duidelijker aangeven, nudging, vermelden van verbruik calorieën).
- Infrastructuur: let op zichthoeken, blokken/haaiantanden buiten oversteek, bochtstralen niet vergroten (dit om groter snelheidsverschil te voorkomen), gebruik asfalt voor snelle fietsroutes en klinkers voor langzame routes.
- Maak gebruik van SPI's.
- Maak gebruik van een snelheidsbegrenzer zodra je op een bepaald fietspad rijdt.
- Geef gedeelten van het fietsnetwerk waar harder kan worden gereden eigen inrichtingskenmerken.
- Breder asfalt is niet oplossing voor probleem.
- Beoordeel situaties door middel van camera's.
- Plaatsen borden maximumsnelheid 30 km bij (brom-)fietspaden heeft geen toegevoegde waarde.

Innovatie bij VRI's; Rotterdam

Ook Mark Simons heeft veel gehoord tijdens de drie rondes en heeft dit op een rij gezet.

- Blijf innoveren maar maak het geen doel op zich. Zorg ook dat successen gedeeld worden en verder uitgerold worden.
- Kijk om je heen en neem goede ideeën van elkaar over.
- Durf toe te geven als iets niet werkt, mislukken hoort ook bij innovatie.
- Als je iets speciaals doet voor de fietsers, toon het hen. Met een bordje, een lampje of wat dan ook. Door dat te tonen laat je als wegbeheerder je

waardering blijken voor het feit dat iemand fietst. En de fietser zal dat over het algemeen laten meewegen in zijn oordeel over de verkeerssituatie.

- Zorg dat innovaties betaalbaar blijven, anders komt er van een uitrol weinig terecht.
- Fietsers waarderen informatie over wat zij kunnen verwachten bij een verkeerslicht. Aftellers of voorspellers geven fietsers de mogelijkheid om met het aanpassen van de snelheid vaker groen licht te hebben.
- Het is mogelijk groepen fietsers prioriteit te geven bij verkeerslichten en daarmee maatwerk te leveren zodat overig verkeer minder hinder ondervindt. Het stelt je in staat meer te doen voor fietsers dan je misschien verwacht had.
- De klassieke detectielus in het fietspad heeft nog altijd veel waarde maar voor het herkennen van groepen fietsers zijn er betere methoden.
- Rotterdam heeft het Play Attention verkeerslicht. Er is daarover net na de bijeenkomst een column verschenen in het NRC
<https://www.nrc.nl/nieuws/2017/11/08/de-fiets-is-de-nieuwe-auto-13900272-a1580338>

Als vraag aan de deelnemers zou ik willen meegeven: Hoe kunnen wij erachter komen of deze methode van het waarschuwen voor het gebruik van de smartphone ook effect heeft? Mail me op m.simons@rotterdam.nl

Verkeer in de stad; ANWB

Opmerkingen gehoord in de discussietafels, thema 'maximum snelheid op het fietspad'.

- Problematiek sluimert bij gemeenten. Niet zozeer een maximum wettelijke snelheid als wel een onderscheid in snellere fietsroutes en langzamere fietsroutes.
- De groep snellere fietsers groeit. Bovendien wordt de groep fietsers steeds diverser. Nu misschien nog geen probleem, maar komt er wel aan.
- Idee om infra de snelheid te laten bepalen (ontwerpsnelheid!) en die niet aan het vervoermiddel op te hangen, wordt breed gedragen.
- De mensen denken wel in stelsels voor fietsers met verschillende snelheden.
- Feitelijke en gewenste snelheden variëren in de tijd (overdag door winkelgebied en 's avonds)
- Er is niet een harde grens die juridisch moet worden vastgespijkerd
- Het gaat meer om het toepassen van ontwerpprincipes die een (maximum) snelheid logisch/vanzelfsprekend maken.
- Er moet onderscheid worden gemaakt tussen bibeko en bubeko situaties
- Interessant: snelfietsroutes stad/land vv
- De grens voor de snelheidsregimes is niet scherp te bepalen. 25 km/u is veel genoemd, maar er zijn maar weinig fietsers die hier bovenuit schieten. Bovendien is 25km nog steeds best snel. Een betere grens is misschien 20 km/u voor langzamere fietspaden. Wil je hier niet fietsen, dan neem je een andere route.

- Je kunt denken aan herkenbaarheidskenmerken voor fietspaden (zowel voor snel als voor langzaam). Of is het genoeg om alleen de snelfietsroutes herkenbaar te maken (dan is de rest als complementair gedeelte het vanzelf ook).
- als inrichtingskenmerken is voor snelle fietsroutes wordt genoemd; meer markering, technischer, rood, ruimere bochtstralen, redresseerstrook, vergevingsgezind. Voor langzamere fietsroutes juist niet; deze zijn 'menschelijker'. Breedte is een moeilijke grootheid: dit is intensiteitsafhankelijk en wellicht niet snelheidsafhankelijk. Vergeevingsgezindheid is belangrijk. Bij snellere fietsroutes belangrijker dan bij langzamere.

Groepen wielrenners naar de weg; NTFU

Myron ter Haar en Ben de Weers vonden het een nuttige bijeenkomst en hebben veel input gekregen van de aanwezigen.

Er zijn twee ideeën naar voren gekomen voor de uitvoering van de pilot. Daarbij zijn direct ook tips gegeven voor de eventuele uitvoering van de pilot.

In een testgebied de fietspaden onverplicht maken:

- je zou de fietser zelf de keuze moeten laten.
- Maak fietspaden in het pilotgebied tijdelijk onverplicht. Daarmee geef je de fietser de keuze. Daarmee kan dus ook de individuele fietser op de weg fietsen.
- Vooraf goed informeren. Borden op de weg, maar ook flyers naar de bevolking.
- Achteraf de fietsers en automobilisten bevragen.
- Observaties tijdens de pilot, op de weg, op het fietspad, maar ook binnen de groep.
- Camera's op de fiets zodat je ziet wat de groep doet, maar ook zodanig dat je ziet wat het overige verkeer doet.
- Je zou een voor en na meting moeten doen. Dus voordat je het fietspad onverplicht maakt en daarna
- Er is ook voorlichting nodig over wat een onverplicht fietspad is. Aan fietsers, maar ook aan automobilisten
- Voer je pilot niet uit in extreme gebieden (zoals bijvoorbeeld duingebied)

Ga op een aantal specifieke routes met een specifieke groep fietsers de weg op:

- Kies een aantal specifieke routes in plaats van een gebied. Maak duidelijk dat je op die routes op die betreffende delen op de weg mag fietsen.
- Doe dat voor de 30-50 en 60 km wegen, maar sluit de 80 km wegen uit.
- Je zou de verenigingen in de regio ontheffing kunnen geven om op een bepaalde route op de weg te fietsen.
- Daarmee heb je heel concreet één groep die je kunt onderzoeken. Zorg dat die groep herkenbaar is als groep.
- Bevragen wat er individueel gebeurt, wat er in de groep gebeurt. Ook automobilisten bevragen
- Garmin heeft metertjes waarmee je kunt meten hoe ver de auto je van achter nadert

Heeft u na het lezen van deze terugblik toch nog ideeën of input voor de pilottrekkers dan horen wij dat graag: fietsberaad@crow.nl

Cartoonist Eliane Gerrits

Tijdens deze middag was cartoonist Eliane Gerrits aanwezig om de verschillende discussies in beeld te brengen. Dat heeft geleid tot mooie tekeningen!



