

Nieuwste kennis over:



Kennisbank of QR-Code

De rapporten e.d. waar naar wordt verwezen in dit artikel zijn te vinden in de Kennisbank van CROW-Fietsberaad: www.fietsberaad.nl/kennisbank
Of door het scannen van de QR-codes.

Drukke op fietspaden

Ron Hendriks

Het fietsgebruik neemt de laatste jaren toe. Sinds 2005 gemiddeld met bijna 11 procent. Vooral in grote steden zoals Amsterdam, Utrecht en Nijmegen is dat duidelijk te merken.

Ook verschijnen nieuwe voertuigtypen op het fietspad. De elektrische fiets is zo'n nieuwkomer, maar ook de bakfiets rukt op en de speed-pedelec deed zijn intrede. Andere elektrische voertuigen zitten er aan te komen.

Er wordt al gesproken over files op het fietspad en het gevaar dreigt dat dit voor fietsers reden kan worden om de fiets dan maar te laten staan. Temeer daar ook het aantal ongevallen toeneemt.

De afgelopen drie jaar zijn de nodige onderzoeken en pilots uitgevoerd door CROW-Fietsberaad en door anderen die een relatie hebben met deze problematiek. Een overzicht van de actuele stand van zaken.



Wie gebruiken het fietspad?

Op fietspaden in grote steden is het op specifieke locaties en tijdstippen overduidelijk te druk voor de breedte van het fietspad. En de variëteit aan gebruikers van het fietspad is groot, zo blijkt ook uit een onderzoek dat de SWOV (2016) verrichtte in Den Haag en Amsterdam. Camera's, geplaatst op drukke fietspaden, registreerden een paar weken lang soorten, aantallen en snelheden van fietsers. Naast de standaardfietsen komen onder meer fietsen met een krat voorop, bakfietsen en snorfietsen voorbij. De snorfiets maakt inmiddels met ca. 6% een substantieel deel uit van de gebruikers van het fietspad en draagt daarmee bij aan de drukte. Maar het meeste zien we nog altijd de standaardfiets met een aandeel van meer dan 90%.

Hoe druk is druk?

Tot nu toe wordt drukte op het fietspad meestal bepaald aan de hand van tellingen. En vervolgens bepaalt de fietsintensiteit in principe de breedte van het fietspad. Maar uit een onderzoek dat werd uitgevoerd voor CROW-Fietsberaad door Goudappel Cof-feng (2017) blijkt dat ook de interactie tussen fietspadgebruikers in belangrijke mate bijdraagt aan druktebeleving van de fietser. Uit de enquête blijkt dat een kwart van alle fietsers het druk tot zeer druk vindt op de fietspaden in Nederland. Bijna 1 op de 10 fietsers heeft er problemen mee. Ongeveer de helft van de fietsers die drukte ervaren kiest soms of vaak voor een andere route om de drukte op het fietspad te vermijden. Eveneens de helft kiest soms of vaak voor een ander vertrektijdstip. En één op de drie fietsers laat de fiets wel eens staan om te kiezen voor een ander vervoermiddel vanwege de drukte.



Veiligheid op drukke fietspaden

Drukke tweerichtingsfietspaden brengen risico's met zich mee, vooral bij kruisingen. Een automobilist moet dan op fietsers van twee kanten bedacht zijn. Een notitie van CROW-Fietsberaad (2017) schetst een aantal mogelijk maatregelen voor dergelijke situaties, zoals extra opvallende borden en duidelijke markering. De bekendste en meest effectieve maatregel is het aanbrengen van een adequate snelheidsremmer.

Hoe breed moet het fietspad zijn?

Bij vrijliggende tweerichtingsfietspaden komt het begrip 'druk' aan de orde op het moment dat fietsers elkaar gaan passeren en/of andere fietsers tegenkomen. In een onderzoek van CROW-Fietsberaad (2017) is onderzocht wat het verband is tussen fietspadbreedte, gebruik en waardering van de fietsers. Daartoe is het oordeel van fietsers over hun rit gekoppeld aan de intensiteiten en de breedte van het fietspad. De daaruit voortkomende grafiek laat zien hoe breed het fietspad moet zijn om een bepaald kwaliteitsniveau voor fietsers te bereiken. De resultaten van een onderzoek naar de breedte van eenrichtingspaden komen binnenkort beschikbaar.

Fietsstraten

De fietsstraat kan een oplossing bieden in situaties waar ruimte ontbreekt voor een apart fietspad of een fietsstrook niet voldoet, maar waar toch veel fietsers langskomen. De belangrijkste vraag bij de fietsstraten is hoe de rijbaanbreedte en de intensiteiten van auto- en fietsverkeer elkaar beïnvloeden. Daartoe zijn in een onderzoek van CROW-Fietsberaad (2018) op acht fietsstraten video-opnamen gemaakt en geanalyseerd. Daar kwam uit dat het rapportcijfer dat de fietser geeft voor de voorziening een relatie heeft met de auto-intensiteit in combinatie met de rijbaanbreedte en de fietsintensiteit. Een en ander is uitgewerkt in een speciale tool die op de website van CROW-Fietsberaad te vinden is en waarmee het succes van een fietsstraat is te voorspellen.



Vergevingsgezinde fietspaden

Zeker als de ruimte beperkt is en het aantal fietsers aanzienlijk, moet men er rekening mee houden dat fietsers gedwongen worden dicht langs de rand te rijden. Vergevingsgezinde bermten zorgen voor een grotere effectieve breedte aangezien men dan minder geneigd is veel afstand te houden tot de berm. In een CROW-Fietsberaad rapport (2018) is een aantal ontwerpprincipes geformuleerd die dit ondersteunen. Vooral op relatief smalle tweerichtingsfietspaden, waar tegenliggers elkaar moeten passeren, is kantmarkering wenselijk, liefst met voelbaar reliëf. Fietsers blijken dit te appreciëren, blijkens de resultaten van een pilot met markeringen op snelle fietswegen rond Utrecht (2018). Meer in het algemeen is een ontwerpprincipe om randen en bermten vergevingsgezind te maken: laag en schuin of liever nog zonder hoogteverschil en met alleen een visuele scheiding.



Veilig oversteken

Ontvlechting van het hoofdfietsnetwerk van het netwerk langs gebiedsontsluitingswegen zal de druk op dat netwerk verminderen. Maar altijd komt er een punt waar zo'n rustige route een gebiedsontsluitingsweg kruist. Zo'n fietsroute kan in de voorrang over de weg worden geleid, of uit de voorrang. De eerste optie is op dit moment onderwerp van studie, voor de tweede optie deed Goudappel Coffeng in opdracht van CROW-Fietsberaad een verkennend onderzoek op 15 locaties naar de factoren die de veiligheid op kruisingen met fietsers uit de voorrang positief beïnvloeden (2018). Dat resulteerde in een aantal voorlopige aanbevelingen, met als belangrijkste toepassing van een goede middengeleider. Verder helpt het om de snelheid op de gebiedsontsluitingsweg te verlagen, bijvoorbeeld met behulp van drempels of in bepaalde situaties door toepassing van zebra's.



Kleine maatregelen

Soms blijkt dat met kleine infrastructurele aanpassingen de doorstroming van fietsers flink is te verbeteren. Amsterdam heeft daarin het voortouw genomen met verschillende aanpassingen op en nabij kruispunten. Een maatregel die het goed doet is het 'trechteren' van fietsers op tweerichtingspaden bij oversteken. Om zoveel mogelijk fietsers in één keer door groen te helpen, wordt de fietsstrook ter plaatse van het fietsverkeerslicht fors verbreed. Direct na het verkeerslicht gaat de strook geleidelijk versmallen tot aan de overkant. De maatregel werd bekend onder de naam 'friteszak'. Een dergelijk resultaat bereikt men soms ook door zebra's wat te versmallen waardoor meer ruimte ontstaat voor de fietsoversteek.





Wielrenners

Wielrenners vormen een speciale groep in het verhaal over drukte op fietspaden. Door hun snelheid en doordat ze vaak in groepen rijden op recreatieve routes raken ze nogal eens in conflict met langzamere, recreatieve en/of oudere fietsers.

Scheiden van wielrenners en andere recreatieve fietsers is niet eenvoudig. Beide groepen hebben een voorkeur voor autoluwe fietsroutes door de natuur, en fietsen liefst in het weekend.

De Nederlandse Toerfiets Unie (NTFU) probeert via campagnes wielrenners tot aangepast gedrag te bewegen. Verder is in het najaar van 2017 de 'Alliantie Samen Fietsen' tot stand gekomen (met onder andere ANWB, Fietsersbond, NTFU) met als doel gevaarlijke situaties op de fietspaden zoveel mogelijk te voorkomen.

Een andere optie is om wielrenners en andere recreatieve fietsers te scheiden. België kent de regel dat groepen van minimaal 15 wielrenners de keus hebben tussen fietspad of rijbaan.



Meer fietsers door groen

Verkeerslichten vormen vaak een bottleneck in een fietsnetwerk. DTV Consultants deed in opdracht van CROW-Fietsberaad onderzoek naar mogelijkheden om de fietsverkeersregeling te finetunen op basis van de opstelcapaciteit voor een verkeerslicht én de afrijcapaciteit als het verkeerslicht op groen springt (2017). Voor het onderzoek werd het gedrag van fietsers op enkele drukke met verkeerslichten geregelde kruispunten in beeld gebracht. Men bekeek onder meer hoeveel fietsers zich steeds voor een rood fietslicht verzamelen en hoe snel die weer vertrekken. Als je dat weet, kun je uitrekenen hoeveel ruimte je nodig hebt bij een gegeven intensiteit en een gegeven groentijd. CROW-Fietsberaad ontwikkelde een handige tool om het optimum te berekenen tussen opstelruimte en groentijden.

Sneller groen

Fietsers en zeker groepen fietsers laten zich lastiger detecteren bij verkeerslichten dan auto's. Een warmtesensor kan aan de hand van lichaamswarmte meten hoeveel fietsers bij het rode licht staan te wachten. Zijn dat er veel, dan kan het verkeerslicht langer en vaker op groen. Onder meer in Rotterdam en 's-Hertogenbosch heeft men daar inmiddels goede ervaringen mee opgedaan.

Ook de smartphone kan als fietsdetector fungeren. Dat gebeurt bijvoorbeeld al in 's-Hertogenbosch, Tilburg en Enschede. Het idee is dat de fietser een app installeert op zijn smartphone. Zo wordt gecontroleerd of de fietser een virtueel 'triggerpoint' passeert. Is dat het geval, dan zendt de telefoon een signaal naar de verkeersregelaar. Die zet vervolgens het licht als het even kan op groen voor de fietser of verlengt de groentijd.





Speed-pedelec

De speed-pedelec is een betrekkelijk nieuwe verschijning op het fietspad en op de rijbaan en pas sinds kort onderwerp van verschillende studies. Volgens een onderzoek in Gelderland laat 60% van de huidige gebruikers de auto staan voor de speed-pedelec, reden om de speed-pedelec serieus te nemen.

Speed-pedelegs rijden binnen de bebouwde kom vaak langzamer dan de toegestane 45 km/uur, zo stelt de provincie. In een aantal gevallen heeft de provincie Gelderland daarom de regels aangepast voor de positie van de speed-pedelec op de weg. Het effect van de maatregel is onderzocht door bureau Keypoint. De eerste ervaringen leren dat speed-pedelecrijders een voorkeur hebben voor het fietspad. Eerder onderzoek van de SWOV (2017) leidde tot eenzelfde conclusie. Verder blijkt er een grote variatie te zijn in kruissnelheden (27-40 km/uur). En de snelle fietsers zijn maar beperkt bekend met de (maximum)snelheidsregels. CROW-Fietsberaad werkt op dit moment aan een verkenning naar mogelijke scenario's voor de plek op de weg van de speed-pedelec (2018). Op basis van bestaande literatuur en expert judgement is gekeken wat de voor- en nadelen kunnen zijn van de diverse oplossingsrichtingen, zoals het handhaven van de

huidige situatie waarbij de speed-pedelec de bromfietsregels moet volgen, of het bieden van keuzevrijheid voor hetzij de speed-pedelecrijder hetzij de wegbeheerder.

Van de huidige situatie is dus bekend dat de speed-pedelecrijder niet onverdeeld gelukkig is met de plek op de rijbaan. Als hij/zij zelf zijn plek op de weg zou mogen bepalen, zal dat probleem minder spelen. Maar vraag is of zo'n maatregel de begrijpelijkheid ten goede zou komen en de juridische consequenties zijn waarschijnlijk groot. In het scenario waar de wegbeheerder de plek op de weg aanwijst waar de speed-pedelec verplicht moet rijden, zoals bij de Gelderse pilot, kan dat ook problemen opleveren met de begrijpelijkheid.

Naast het bepalen van de plek op de weg middels een scenario, is het denkbaar om aanvullende infrastructuurle en gedragsmaatregelen te treffen, zoals - bij speed-pedelegs op de rijbaan - het verminderen van het aantal motorvoertuigen op de rijbaan en het verlagen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Of bij speed-pedelegs op het fietspad aan het verbreden van de fietsvoorzieningen en het instellen van een maximumsnelheid.



Speed-pedelegs
toegestaan

Alternatieve routes

Fietsers willen best een stukje omrijden om grote drukte te vermijden, zeker als de alternatieve route aantrekkelijker is. In Groningen heeft men daar inmiddels de nodige kennis over opgedaan met twee alternatieve fietsroutes van en naar Zernike Campus. Middels een aantal campagnes heeft men het gedrag van fietsers zodanig weten te beïnvloeden dat zij alternatieve routes – de Slimme Routes – meer zijn gaan gebruiken om zo drukke en onveilige routes te ontlasten. Ook Utrecht creëert alternatieve routes, bijvoorbeeld om de binnenstad te ontlasten en de druk op de route richting Uithof, waar veel studenten fietsen, te beperken. Als proef zijn teksten op het wegdek aangebracht, zoals 'Kies jij voor de snelste route richting centrum?' en 'Ik ben liever rijk' of 'Ik ben liever gezond'. De eerste resultaten laten zien dat met dergelijke nudging-campagnes de routekeuze tot op zekere hoogte is te beïnvloeden.



Snorfiets naar de rijbaan

De snorfiets leidt vooral in de grotere gemeente tot problemen op het fietspad. Ze zijn breder dan een fiets en rijden harder. Vanaf 1 juli 2019 is het voor alle gemeenten mogelijk om snorfietsers van drukke fietspaden naar de rijbaan te verplaatsen. Amsterdam wil dat zo snel mogelijk invoeren binnen de ring A10. Uit onderzoek over de afgelopen 5 jaar is gebleken dat daar circa 80% van de snorfietsers te hard rijdt. Ook Utrecht overweegt de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen op bepaalde trajecten.

De maatregel vraagt een verkeersbesluit. De gemeente moet dat besluit goed motiveren en aantonen dat het bijdraagt aan de veiligheid van de fietsers en aan de doorstroming op het betreffende fietspad. Daarnaast moet de veiligheid van de snorfietsers behouden blijven. Dat kan eventueel door het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/uur voor de rijbaan.



Fietspad van de toekomst

Er is de afgelopen jaren dus al veel in gang gezet om de groei van het fietsverkeer zoveel mogelijk te kunnen faciliteren. Met name over vrijliggende fietspaden is nieuwe kennis uit onderzoek naar voren gekomen. Daarmee wordt het mogelijk ontwerprichtlijnen en -aanbevelingen voor fietspaden te actualiseren. Dat zal het komende jaar zijn beslag krijgen. Belangrijk onderdeel van de geactualiseerde richtlijnen zal zijn hoe de benodigde breedte van (toekomstige) fietspaden is te bepalen. De door CROW-Fietsberaad ontwikkelde 'ontmoetingsvoorspeller' heeft hier al een belangrijke eerste aanzet toe gegeven. Obstakels, zoals tunnelwanden, watergangen of schuttingen en gevaarlijke bermen, kunnen effect hebben op de effectiviteit van de breedte van het fietspad. Ook markering is van belang, voor de veiligheid en de herkenbaarheid van het type fietspad.



Platform Veilig Fietsen

'Minder fietsslachtoffers' is één van de doelen van de Tour de Force. Daartoe is onlangs het online Platform Veilig Fietsen in gebruik genomen. Men vindt daar relevante projecten, beleidsdocumenten, verslagen, praktijkvoorbeelden en onderzoeksrapporten.

www.fietsberaad.nl/platform-veilig-fietsen