

Wielrenners naar de rijbaan

Pilotproject in Drenthe waarbij groepen wielrenners op de rijbaan rijden

Breda, 7 maart 2019, versie 2

Sören Blankers (DTV Consultants)

Hans Godefrooij (DTV Consultants)

1 Inleiding en doel

Het is druk op veel Nederlandse fietspaden. Dat is goed nieuws, want fietsen is gezond, duurzaam en efficiënt. Bovendien is fietsen gewoon leuk! Maar als het té druk wordt, leidt dat tot problemen, zoals onveilige situaties, doorstromingsproblemen en (onderlinge) irritaties. In eerder onderzoek van CROW-Fietsberaad kwam naar voren dat wielrenners op het fietspad discomfort ervaren vanwege naast elkaar rijdende (langzamere) fietsers en met fietsers die niet aan de kant gaan. Veel recreatieve fietsers klagen juist over (onvoorzichtige) wielrenners die met groot snelheidsverschil inhalen.

CROW-Fietsberaad, de NTFU (Nederlandse Toer Fiets Unie) en de provincie Drenthe hebben besloten om gezamenlijk in een pilotproject te laten onderzoeken of het verplaatsen van groepen wielrenners naar de rijbaan een kansrijke maatregel is, waarbij:

- de verkeersveiligheid verbetert voor alle weggebruikers;
- de aantrekkelijkheid en het comfort van de fietsvoorziening wordt vergroot;
- het sportklimaat en het comfort voor de groepen wielrenners wordt verbeterd;
- het gemotoriseerde verkeer op de rijbaan minimaal wordt gehinderd;
- een begrijpbare (communiceerbare) inbedding in regelgeving wordt gerealiseerd.

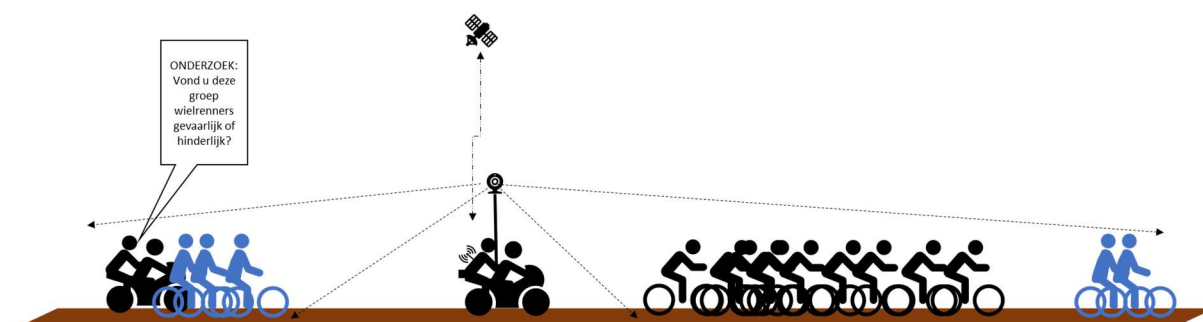
In opdracht van CROW-Fietsberaad, de NTFU en de provincie Drenthe heeft DTV Consultants de pilot opgezet, uitgevoerd en de resultaten geanalyseerd.

In deze notitie zijn de bevindingen uit het onderzoek beschreven. De notitie beschrijft het gedrag van groepen wielrenners en andere weggebruikers; zowel wanneer wielrenners op het fietspad rijden, als wanneer ze op de rijbaan rijden. Ook wordt ingegaan op de mate van gevaar en hinder voor de verschillende weggebruikers in de beide situaties. Op basis van de onderzoeksresultaten worden bovengenoemde onderzoeksvragen beantwoord, worden conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan.

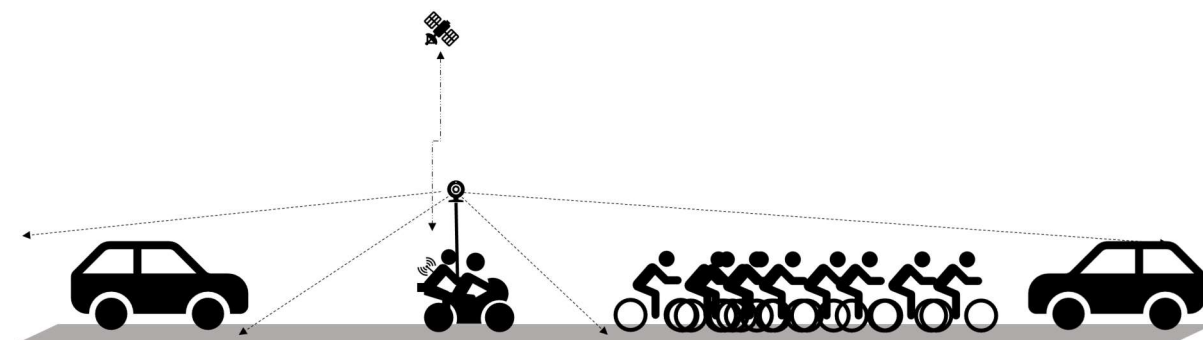
2 Onderzoekopzet

In september 2018 hebben zes groepen toerfietsers een rit van ongeveer 27 kilometer in en rond Emmen twee keer gefietst; één keer conform de regels (gebruik makend van het fietspad), en één keer (met ontheffing in het kader van de pilot) gebruikmakend van de rijbaan. Het betreft toerfietsers van wielclubs uit de omgeving van Emmen die met groepen van 7 tot 12 wielrenners aan de pilot hebben meegedaan. De groepen zijn vooraf geïnstrueerd, en zijn gevraagd om zich weliswaar veilig, maar ook zo veel mogelijk zoals ze normaalgesproken zouden doen, te gedragen.

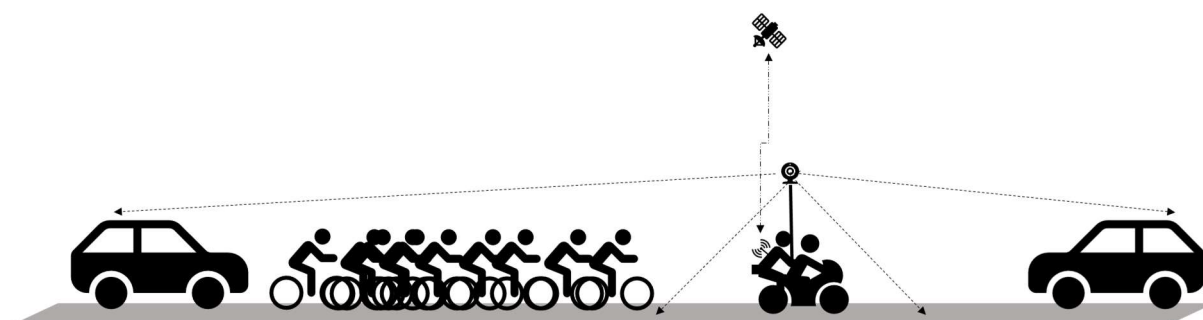
Het onderzoek richtte zich op het achterhalen van het gedrag en de mening van wielrenners en andere weggebruikers, en op het in beeld brengen en beoordelen van de ontmoetingen die hebben plaatsgevonden. Alle twaalf ritten zijn daarom gefilmd vanaf een elektrische (volg)brommer, en met de camera's is vastgelegd welke ontmoetingen (inhaalbewegingen en tegemoetkomingen) hebben plaatsgevonden, hoe deze zijn verlopen en welke mate van ophoud de wielrenners en de overige weggebruikers hebben gehad. Daarbij is zowel het gedrag van de wielrenners, als dat van de andere weggebruikers in beeld gebracht. Tijdens de rit is bij de wielrenners gepeild of ze de betreffende ontmoeting hinderlijk en/of gevaarlijk vonden. Bij de ritten op het fietspad zijn vanaf een tweede elektrische volgbrommer de net ingehaalde fietsers geënquêteerd. De ingehaalde fietsers is eveneens naar hun mening gevraagd over de inhaalmanoeuvre. Na elke rit is een uitgebreid interview met de wegkapitein (of aanvoerder van de groep) gehouden, waarin zowel de rit is geëvalueerd, als waarin meer algemene ervaringen en voorkeuren ten aanzien van de plaats op de weg zijn besproken.



Uitvoering onderzoek op het fietspad



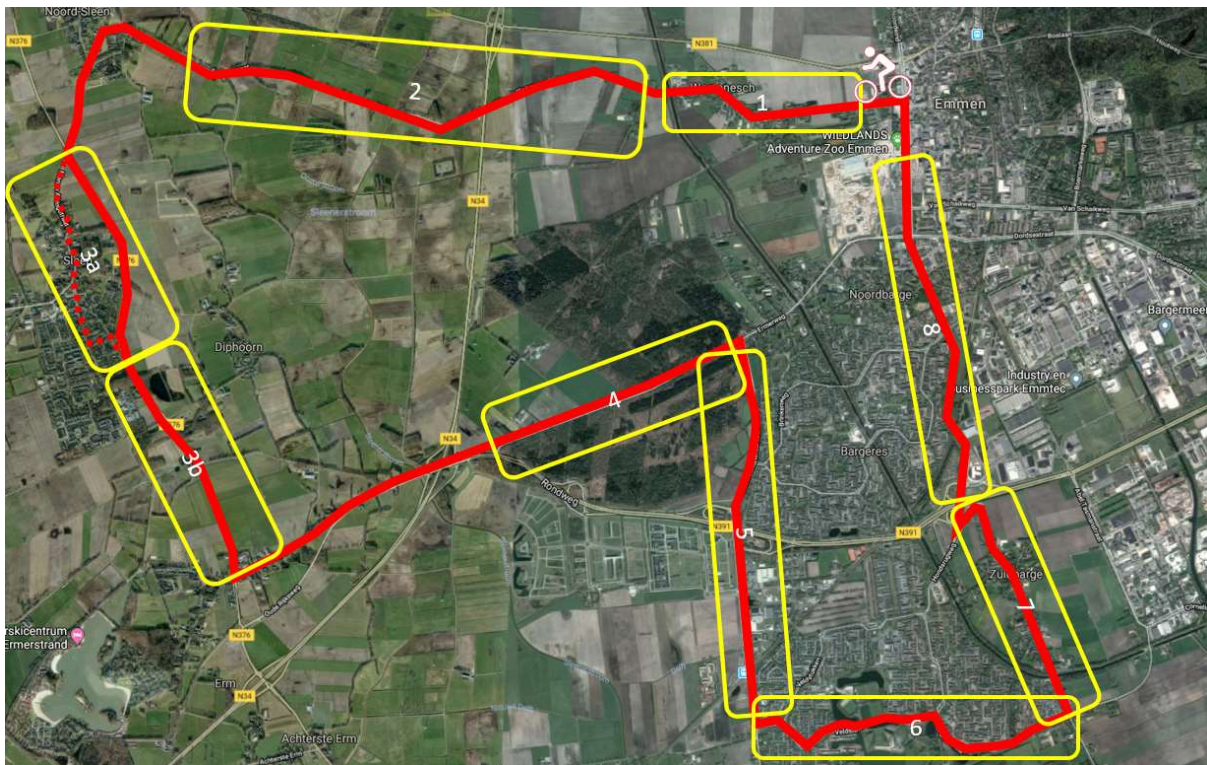
Uitvoering onderzoek op de rijbaan (elektrische brommer achter de groep; om tegemoetkomend autoverkeer zo min mogelijk te beïnvloeden)



Uitvoering onderzoek op de rijbaan (elektrische brommer voor de groep; om achteropkomend autoverkeer zo min mogelijk te beïnvloeden)

3 De route

De route bestond uit een ronde van circa 27 kilometer, startend en eindigend in Emmen, met een aantal verschillende rutedelen. Er is gekozen voor een route waarvan de rutedelen ieder hun eigen karakteristieken hebben: verschillende maximumsnelheden, binnen en buiten de bebouwde kom, verschillende wegbreedtes en verschillende verhardingen. Daarmee geeft de route een compleet en gevarieerd beeld van de verschillende situaties die groepen wielrenners tegen kunnen komen tijdens hun tochten. In dit hoofdstuk is van ieder rutedeel een foto te zien met, daarbij de belangrijkste kenmerken (binnen/buiten de bebouwde kom, maximumsnelheid). In de bijlagen is een meer gedetailleerd overzicht van de rutedelen opgenomen.



De route met de verschillende rutedelen

Rutedeel 1



Rutedeel 1, binnen de bebouwde kom, maximumsnelheid 30 en 50 km/u

Routedeel 2



Routedeel 2, buiten de bebouwde kom, maximumsnelheid 80 km/u

Routedeel 3a



Routedeel 3a, maximumsnelheid 60 km/u (op de rijbaan buiten de bebouwde kom) en 30 en 50 km/u (door de bebouwde kom van Sleen)

Routedeel 3b



Routedeel 3b, buiten de bebouwde kom, maximumsnelheid 60 km/u

Routedeel 4



Routedeel 4, buiten de bebouwde kom, maximumsnelheid 60 km/u

Routedeel 5



Routedeel 5, binnen de bebouwde kom, wegprofiel 1x2, maximumsnelheid 50 km/u

Routedeel 6



Routedeel 6, binnen de bebouwde kom, maximumsnelheid 50 km/u

Routedeel 7



Routedeel 7, binnen de bebouwde kom, maximumsnelheid 30 km/u

Routedeel 8



Routedeel 8, binnen de bebouwde kom, wegprofiel 2x2, maximumsnelheid 50 km/u

4 Onderzoeksresultaten

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste resultaten van het onderzoek gepresenteerd. Achtereenvolgens wordt ingegaan op:

- Gedrag van de wielrenners
- Aantal en type ontmoetingen
 - Hinder op het fietspad
 - Hinder op de rijbaan
- Mening van de wielrenners

4.1 Gedrag van wielrenners

Communicatie binnen het peloton en naar andere weggebruikers

Tussen de verschillende groepen tourfietsers zijn duidelijke verschillen te zien in de onderlinge communicatie en de communicatie naar andere weggebruikers. De ene groep gebruikt vaker de fietsbel dan de andere en geeft vaker (meestal met handgebaren) signalen naar groepsleden over inhaalbewegingen of tegemoetkomingen. Aan de hand van de beschikbare data is echter geen directe relatie te leggen tussen dit gedrag en het aantal gevaarlijke situaties en de mening van ingehaalde fietsers.



Met een handgebaar wordt gewaarschuwd voor een tegenligger op het fietspad

Reactie bij ontmoetingen

Wanneer de pelotons andere fietsers op het fietspad inhalen, passen zij zich in ruim driekwart van de gevallen aan. Meestal door achter elkaar te gaan rijden (circa 60%), maar ook regelmatig door als peloton "in te dikken" (circa 40%). Van echt remmen of inhouden is vrijwel nooit sprake. Bij tegemoetkomingen op het fietspad is in ongeveer de helft van de situaties sprake van een (zichtbare) aanpassing van het peloton. Meestal dikt het peloton iets in, maar ongeveer een derde van de reacties bestaat uit achter elkaar gaan rijden.



Het peloton dicht in; één wielrenner kan maar net op tijd reageren

Op de rijbaan halen de wielrenners bijna nooit iemand in, maar worden ze juist ingehaald door automobilisten. Bij ongeveer 40% van deze inhaalmanoeuvres passen de wielrenners zich aan. Meestal door wat in de te dikken (circa 85%); soms door achter elkaar te gaan rijden (circa 15%). Bij tegemoetkomingen op de rijbaan passen de wielrenners zich meestal niet aan; in minder dan 15% van de gevallen doen ze dat wel. Bijna altijd bestaat hun reactie in dat geval uit indikken.

Snelheden

De gemiddelde snelheden van de onderzoeksgroepen variëren in de ritten op het fietspad van 24,2 km/u tot 27,7 km/u. Het gemiddelde van de zes ritten op het fietspad bedraagt 26,5 km/u. Op de rijbaan is de gemiddelde snelheid van alle groepen hoger. De gemiddelde snelheden variëren dan van 26,3 km/u tot 31,9 km/u. Het gemiddelde van alle ritten op de rijbaan is 28,9 km/u; 9,0% harder dan op het fietspad.

Tijdens het inhalen van fietsers op het fietspad nemen de groepen wielrenners niet of nauwelijks snelheid terug. De gemiddelde snelheid tijdens inhaalmanoeuvres op het fietspad bedraagt 26,7 km/u.

4.2 Aantal en type ontmoetingen

Het totaal aantal ontmoetingen dat de pelotons fietsers hebben gehad, ligt bij de ritten op de rijbaan circa 50% hoger dan op het fietspad. Naast de tegemoetkomingen, zijn het op het fietspad vooral de wielrenners die andere fietsers inhalen. Op de rijbaan zijn het, naast tegemoetkomingen, vooral ontmoetingen waarbij de wielrenners worden ingehaald door automobilisten. Tijdens de pilotritten was het aantal inhalende auto's op de rijbaan veel hoger dan het aantal fietsers dat op het fietspad door de wielrenners werd ingehaald. De plek van de elektrische brommer met camera (voor of achter het peloton) is niet van invloed gebleken op het inhaalgedrag van automobilisten. In de bijlagen zijn tabellen opgenomen waarin het aantal ontmoetingen bij de ritten op de rijbaan en op het fietspad te zien is.

Hinder op het fietspad

Van alle inhaalbewegingen op het fietspad is circa 10%, op basis van de camerabeelden, gekwalificeerd als hinderlijk voor de ingehaalde fietsers. Objectief gevaarlijke situaties hebben zich daarbij niet voorgedaan. Van de tegemoetkomingen op het fietspad is minder dan 2% gekwalificeerd als hinderlijk; minder dan 0,5% is gekwalificeerd als gevaarlijk. Dat neemt niet weg dat veel fietsers zich aanpassen aan de wielrenners. Van alle door de wielrenners ingehaalde fietsers op het fietspad reageert iets minder dan de helft op de wielrenners door zich aan te passen aan de situatie. Fietsduo's gaan vaak achter elkaar rijden om plaats te maken, en solo-fietsers gaan vaak wat meer naar de rand van het fietspad. Er zijn zelfs fietsers die zich (blijkbaar) dusdanig kwetsbaar voelen dat zij zelf uit voorzorg afstappen of in de berm gaan rijden om de wielrenners langs te laten. Des te opvallender is het dat, als de net ingehaalde fietsers wordt gevraagd hoe zij het inhalende peloton hebben ervaren, slechts circa 15% van de fietsers aangeeft hinder of gevaar te hebben ervaren. De overgrote meerderheid zegt dus geen hinder of gevaar te hebben ervaren. De belangrijkste reden die zij in dat geval gaven, was dat de wielrenners zich netjes gedroegen. Voor degenen die wel hinder of gevaar ervoeren, was het feit dat de wielrenners schreeuwden, of het feit dat ze de wielrenners juist niet hadden horen aankomen de belangrijkste reden.

De wielrenners zelf hebben (door middel van handopsteking na een fluitsignaal) bij ongeveer 10% van de ontmoetingen op het fietspad aangegeven de ontmoeting hinderlijk en/of gevaarlijk te vinden.

Hinder op de rijbaan

Van de inhaalbewegingen op de rijbaan (waarbij de wielrenners worden ingehaald door autoverkeer) is circa 3% gekwalificeerd als hinderlijk voor de wielrenners. Van de tegemoetkomingen op de rijbaan gaat het om minder dan 1% van de ontmoetingen. Ernstige conflictsituaties, waarbij plotseling uitwijken of remmen nodig was, zijn op de rijbaan niet geconstateerd.

Wel is een groot deel van de ontmoetingen waarbij automobilisten de wielrenners op de rijbaan inhalen, hinderlijk voor de betreffende automobilisten, in die zin dat deze vaak worden geconfronteerd met oponthoud. In veel gevallen kan een automobilist de wielrenners niet zondermeer inhalen, bijvoorbeeld omdat er ook tegenliggers zijn, of omdat de rijbaanbreedte er onvoldoende ruimte voor biedt. Dat kan leiden tot geïrriteerde reacties bij automobilisten. Enkele keren is er naar de wielrenners geclaxonneerd en ook werd er ingehaald over voorsorteervakken en verdrijvingsvlakken (zonder dat dit overigens leidde tot objectief gevaarlijke situaties). Soms was te zien dat automobilisten twijfelden over wel of niet erlangs gaan.



Twee automobilisten worden opgehouden door de groep wielrenners vanwege een tegenligger (en het fietspad ernaast is helemaal leeg)



De rijbaan biedt geen ruimte om in te halen; automobilisten worden opgehouden achter de wielrenners

In totaal heeft iets meer dan 40% van de auto's oponthoud gehad bij het inhalen van de wielrenners. Een groot aandeel van de inhaalbewegingen vond plaats op routedeel 8, dat grotendeels bestaat uit een weg met 2x2 rijstroken. Hier is het oponthoud voor auto's daarom miniem. Voor de routedelen 1 tot en met 7 is het percentage oponthoud voor auto's daarom een stuk hoger dan voor de totale rit. Als routedeel 8 buiten beschouwing wordt gelaten, heeft bijna 70% van de inhalende auto's in meer of mindere mate oponthoud gehad. Het meeste oponthoud was er op routedeel 5; meer dan driekwart van de inhalende auto's ondervond hier oponthoud.

De wielrenners zelf hebben bij ongeveer 10% van de ontmoetingen op de rijbaan aangegeven de ontmoeting hinderlijk en/of gevaarlijk te vinden. Dit percentage is ongeveer even hoog als op het fietspad, alleen deden zich op de rijbaan veel meer ontmoetingen voor.

4.3 Mening van de wielrenners over plaats op de weg

Algemene voorkeur voor fietspad of rijbaan

Uit de vraagsprekken met de wielrenners is gebleken dat ze, tijdens hun reguliere ritten, in veel gevallen ter plekke de keuze voor rijbaan of fietspad maken. Sommige groepen bepalen vooraf waar ze gaan rijden, maar wijken ter plekke toch soms van die keuze af: *"We kiezen eigenlijk altijd voor het fietspad (omdat dat nu eenmaal zo hoort), tenzij het heel druk is natuurlijk"*

De keuze ter plekke wordt bij sommige groepen gemaakt door de voorste rijders, en bij sommige groepen bepaalt de wegkapitein/ toerleider dat altijd.

Over het al dan niet toelaten van groepen wielrenners op de rijbaan lopen de meningen onder de wielrenners uiteen. Sommigen vinden dat het altijd zou moeten mogen, anderen vinden dat je het eigenlijk nooit zou moeten willen. Maar de meerderheid geeft aan dat het onder bepaalde voorwaarden en omstandigheden zou moeten mogen. Bijvoorbeeld alleen binnen de bebouwde kom, vanaf een bepaalde groeps grootte, of alleen als de groep een opgeleide wegkapitein heeft.

Op het fietspad zijn de meest gevaarlijke situaties volgens de wielrenners over het algemeen het inhalen van andere fietsers. Ook het ingehaald worden (door snellere (brom)fietsers) en tegemoetkomingen kunnen gevaarlijke situaties opleveren. Daarnaast noemen de wielrenners uitritten en/of zijwegen als potentieel gevaarlijke locaties op het fietspad. Automobilisten hebben hun blik vaak gericht op de rijbaan, waardoor (snelle) gebruikers van het fietspad nog wel eens over het hoofd worden gezien.

Op de rijbaan vormt het ingehaald worden door sneller gemotoriseerd verkeer volgens de wielrenners verreweg het grootste potentiële verkeersveiligheidsrisico.

Mening over de verschillende routedelen

Nadat de wielrenners beide ritten gereden hadden, is in de vraaggesprekken gevraagd de routedelen te beoordelen (op een schaal van 1 tot 5; waarbij 1 = zeer slecht en 5 = zeer goed) op de aspecten veiligheid, comfort en onbelemmerd doorrijden. Ook is per routedeel gevraagd welke plaats op de weg voor hen de voorkeur heeft. In deze paragraaf wordt de beoordeling en voorkeur op de verschillende routedelen beschreven. In de bijlagen is een tabel opgenomen waarin de scores en voorkeuren uiteengezet zijn. Gemiddeld zijn de ritten op de rijbaan iets hoger beoordeeld op het aspect veiligheid, maar de scores wisselen heel erg per routedeel. Voor de aspecten comfort en onbelemmerd doorrijden scoort de rijbaan op alle routedelen beter dan het fietspad.

Routedeel 1

Op routedeel 1 konden de groepen geen keuze maken wat betreft de plaats op de weg, omdat er geen fietspad aanwezig is. De beoordeling ligt voor alle aspecten boven een 4, voornamelijk omdat het wegdek goed is en er voldoende ruimte is om andere weggebruikers te passeren of te laten passeren.



Routedeel 1 heeft volgens de wielrenners een goed wegdek en er is voldoende ruimte voor ontmoetingen

Routedeel 2

De beoordeling van de veiligheid ligt op routedeel 2 hoger voor de rit op het fietspad, maar comfort en doorrijden scoort wel beter op de rijbaan. Al met al heeft de meerderheid van de groepen een voorkeur voor het fietspad. De goede kwaliteit van het fietspad en het grote snelheidsverschil op de rijbaan worden hiervoor als belangrijkste redenen genoemd. Groepen die wel voor de rijbaan kiezen, geven aan dat ze dat doen omdat er voldoende ruimte voor auto's is om hen in te halen.



Op routedeel 2 geven sommige groepen de voorkeur aan de rijbaan, omdat er voldoende ruimte is voor ontmoetingen

Routedeel 3a

Op routedeel 3a hebben de groepen afwisselend over de rijbaan van de N376 en door de bebouwde kom van Sleen gereden. De groepen geven hier in meerderheid de voorkeur aan de rijbaan van de N376. De belangrijkste reden hiervoor is dat de groepen wegen zoals door Sleen het liefste mijden. De klinkerverharding zorgt voor een lage beoordeling van het comfort en doorrijden en de vele zijwegen en uitritten geven de wielrenners een onveilig gevoel. Wel wordt aangegeven dat het snelheidsverschil op de rijbaan van de N376 groot is. Verschillende groepen hebben aangegeven dat ze beide varianten van dit routedeel daarom het liefste zouden mijden en liever kiezen voor een alternatieve route “over een polderweggetje” rondom Sleen.



De route door de bebouwde kom van Sleen wordt onprettig ervaren; door de verharding, maar ook door de vele uitritten en zijwegen

Routedeel 3b

De rijbaan van routedeel 3b komt overeen met 3a en wordt dan ook ongeveer hetzelfde beoordeeld. Het fietspad scoort hier hoger op veiligheid. Op comfort en doorrijden scoort de rijbaan hoger. Toch gaat de voorkeur hier unaniem uit naar het fietspad. De belangrijkste redenen hiervoor zijn het grote snelheidsverschil en de drukte op de rijbaan en de goede kwaliteit van het fietspad.

Hoewel de uitritten op het fietspad bij routedeel 3b, in tegenstelling tot andere routedelen, door de groepen niet als negatief aspect genoemd zijn, is er wel een conflictsituatie geconstateerd waarbij de groepen moesten afremmen voor een tractor die een uitrit verlaat (zie onderstaande afbeelding).



Een tractor wil een uitrit verlaten, net als een groep wielrenners passeert

Routedeel 4

De beoordeling van routedeel 4 ligt zowel voor de rijbaan als voor het fietspad op alle aspecten relatief hoog. Veiligheid scoort iets hoger bij de ritten op het fietspad en de twee overige aspecten scoren hoger bij de ritten op de rijbaan. Uiteindelijk kiest de meerderheid van de groepen voor het fietspad, dat van goede kwaliteit is en geen bochten kent. Ook stelt een groep dat zij geen verschil in beleving merkten tussen beide varianten en daarom “zoals het hoort” voor het fietspad zouden kiezen.



Routedeel 4 heeft volgens de wielrenners een comfortabel fietspad

Routedeel 5

Bij routedeel 5 is de lage beoordeling van de veiligheid op de rijbaan (2,5) opvallend. De meeste groepen geven aan dat de rit op de rijbaan niet veilig voelde, vanwege de drukte en de inrichting van de weg. Door het wegprofiel (2x1) hebben auto's hier weinig ruimte om in te halen. De wielrenners voelden de auto's achter zich drukken. Daarom kozen sommige groepen ervoor om achter elkaar te gaan rijden. De auto's konden daardoor inhalen, maar het zorgde er ook voor dat de wielrenners tegen de zijkant van de rijbaan gedrukt werden, zoals is te zien op de volgende afbeelding. Met name bij het stuk in de tunnel zorgde dat voor een onveilig gevoel bij de wielrenners.



De wielergroep wordt ingehaald bij het inrijden van de tunnel op routedeel 5

Daarnaast gaven de groepen aan dat de drukte op de rijbaan, tezamen met de vele voorsorteerstroken en de turborotonde, veel communicatie binnen de groep eiste. Het fietspad werd als relatief druk ervaren, maar de groepen waren positief over de breedte van het fietspad. De meerderheid van de wielrenners zou dan ook kiezen voor het fietspad.

Routedeel 6

Routedeel 6 gaat door woonwijk de Rietlanden, waar iedere groep voor de rijbaan zou kiezen. Sommige groepen noemde de rit op de rijbaan hier zelfs “een verademing”. De ritten op het fietspad zijn hier dan ook erg slecht beoordeeld. De wielrenners zijn met name negatief over de beperkte breedte van het fietspad en de vele bochten, waar het zicht in sommige gevallen beperkt is. Op deze punten was niet goed te zien of er tegemoetkomend verkeer aankwam, mede door hoge bosschages. Ook sluiten er veel zijwegen en uitritten op het fietspad aan. Daarnaast ligt dit routedeel in een woonwijk, waardoor er veel verschillende groepen weggebruikers van het fietspad gebruik maken: mensen die hun hond uitlaten, mensen met kinderwagens, spelende kinderen. Een aantal groepen gaf, mede hierdoor, ook aan dat zij woonwijken zoals de Rietlanden bij voorkeur mijden.



Op routedeel 6 ligt een aantal “blinde bochten”

Routedeel 7

Ook bij Routedeel 7, door Zuidbarger, zou de meerderheid van de groepen kiezen voor de rijbaan. Opnieuw komt dit vooral door de slechte beoordeling van het fietspad, dat door sommigen als “waardeloos” bestempeld wordt. De groepen noemen de tegelverharding, beperkte breedte en vele uitritten als negatieve aspecten van het fietspad. Net als routedeel 6, wordt ook het deel door Zuidbarger bij voorkeur gemeden.



Het fietspad op routedeel 7 wordt negatief beoordeeld vanwege de beperkte breedte, tegelverharding en vele uitritten

Routedeel 8

Routedeel 8 is de Hondsrugweg, dat zowel bij de ritten op het fietspad als op de rijbaan een relatief druk route-deel was. Op het aspect veiligheid scoren beide varianten hetzelfde (3,2). De rijbaan scoort hoger op comfort en doorrijden, hoewel de opeenvolging van kruispunten met verkeerslichten zorgt voor een relatief lage beoordeling van het onbelemmerd doorrijden op de rijbaan. Hoewel sommige groepen het fietspad als onoverzichtelijk en van slechte kwaliteit (door kuilen, boomwortels) aanmerkte, kiest de meerderheid van de groepen voor dit fietspad. Hierbij geeft de drukte op de rijbaan de doorslag. Er is voor gemotoriseerd verkeer veel ruimte om in te halen en dat geeft de wielrenners een onveilig gevoel. Met name de situaties waarbij ze tegelijkertijd links en rechts (door bussen op de busbaan of rechtsafslaand verkeer op de voorsorteestreek) gepasseerd werden, voelden onprettig voor de wielrenners.



Links en rechts ingehaald worden voelt oncomfortabel

5 Conclusies

Het aantal ernstige conflicten tussen groepen wielrenners en andere weggebruikers valt mee

Tijdens de pilot hebben zich, zowel op het fietspad, als op de rijbaan, nauwelijks objectief gevaarlijke situaties voorgedaan tussen groepen wielrenners en andere weggebruikers.

Op het fietspad is aanpassen vaak noodzakelijk

Wel blijkt dat het op het fietspad in veel gevallen nodig is dat de wielrenners, maar ook de ingehaalde fietsers, zich tijdens een inhaalmanoeuvre aan elkaar aanpassen. Zowel de ingehaalde fietsers, als de wielrenners gaan vaak achter elkaar rijden, en fietsers gaan vaak ook (veel) verder naar de zijkant rijden. De ingehaalde fietsers geven in grote meerderheid aan geen hinder of gevaar te hebben ondervonden van de inhaalmanoeuvres van de groepen wielrenners. Toch zijn er ook fietsers die zichzelf (blijkbaar) zo kwetsbaar vinden, dat ze, bij het zien of horen van een groep wielrenners, afstappen of in de berm gaan rijden, totdat de groep is gepasseerd.

Wielrenners ondervinden meer oponthoud op het fietspad

Hoewel de wielrenners tijdens inhaalmanoeuvres niet zichtbaar afremmen, ligt de gemiddelde snelheid van de wielrenners tijdens de ritten op het fietspad duidelijk lager dan tijdens de ritten op de rijbaan. Ook de bochtigheid van de fietspaden is hier debet aan. Op de rijbaan kunnen wielrenners gemakkelijker meer snelheid ontwikkelen (en vasthouden).

Het aantal ontmoetingen is op de rijbaan groter

Tijdens de pilotritten was het aantal ontmoetingen dat wielrenners hadden met andere weggebruikers beduidend groter bij de ritten op de rijbaan dan bij de ritten op het fietspad. Dit wordt met name veroorzaakt door het aantal keer dat de wielrenners zijn ingehaald door autoverkeer. Uiteraard hangt dit ook samen met de intensiteiten op de rijbaan en het fietspad. Echter, als het snelheidsverschil tussen de wielrenners en het autoverkeer groter is dan tussen de wielrenners en andere fietsers, is dit ook zo als het aantal fietsers op het fietspad even groot zou zijn als het aantal auto's op de rijbaan.

Veel auto's ondervinden oponthoud door wielrenners op de rijbaan

Vaak is het niet mogelijk om een groep wielrenners direct in te halen met een auto. Op 2x1-wegen met een middenberm is de rijstrook vaak te smal om de wielrenners in te halen. Op wegen zonder middenberm is er vaak de ruimte wel voor, maar moeten auto's toch inhouden vanwege tegenliggers. Dit leidt soms zichtbaar of hoorbaar (claxonneren) tot irritaties bij automobilisten. Ook is soms onzeker gedrag (ga ik er wel of ga er ik niet langs?) bij automobilisten zichtbaar.

De wielrenners zijn niet eensgezind in hun voorkeur voor rijbaan of fietspad

De groepen wielrenners die hebben deelgenomen aan de pilot zijn niet eensgezind als het gaat om de voorkeur voor fietspad of rijbaan op de verschillende routedelen. Op zich is dat ook niet zo raar, aangezien de wielrenners zowel op het fietspad, als op de rijbaan aangeven dat een deel van de ontmoetingen die hebben plaatsgevonden, hinderlijk en/of gevaarlijk zijn, en beide opties voor- en nadelen hebben. Uit comfortoverwegingen en onbelemmerd kunnen doorrijden, zouden ze, in de huidige situatie, bijna allemaal altijd op de rijbaan willen rijden. Maar uit verkeersveiligheidsoogpunt zouden veel groepen op behoorlijk wat locaties toch het fietspad kiezen. Andere groepen kiezen in de meeste gevallen het liefst voor de rijbaan. Wel geven ze allemaal aan dat, als het fietspad breed en gestrekt is (dus geen scherpe bochtjes), ze geen reden hebben om naar de rijbaan te gaan.

Wielrenners kunnen zelf, door hun route goed uit te stippelen, verkeersonveilige situaties voorkomen

Door voorafgaand aan de rit goed na te denken over de exacte route en over mogelijke verkeersonveilige situaties die zich kunnen voordoen, kunnen wielrenners zelf veel potentieel gevaarlijke situaties voorkomen. Van routedeel 3a hebben verschillende groepen bijvoorbeeld aangegeven dat ze normaalgesproken nooit voor de route over de N376 zouden kiezen, maar ook niet voor de route door de bebouwde kom van Sleen. Een alternatieve route door het buitengebied is zowel comfortabeler als veiliger. Op dezelfde manier kunnen ook smalle fietspaden (mogelijk) worden vermeden, of kan de drukte op bepaalde routedelen worden ontweken door buiten de (school)spitsen of populaire recreatietijden te gaan fietsen.

Overall conclusies

Doel van het pilotproject was te onderzoeken of het verplaatsen van groepen wielrenners naar de rijbaan een kansrijke maatregel is, waarbij:

- de verkeersveiligheid verbetert voor alle weggebruikers;
- de aantrekkelijkheid en het comfort van de fietsvoorziening wordt vergroot;
- het sportklimaat en het comfort voor de groepen wielrenners wordt verbeterd;
- het gemotoriseerde verkeer op de rijbaan minimaal wordt gehinderd;
- een begrijpbare (communiqueerbare) inbedding in regelgeving wordt gerealiseerd.

De verkeersveiligheid verbetert waarschijnlijk niet

Door het verplaatsen van groepen wielrenners van het fietspad naar de rijbaan, verbetert vanzelfsprekend de verkeersveiligheid op het fietspad. Conflicten tussen groepen wielrenners en andere gebruikers van het fietspad behoren tot het verleden. Daar komen echter verkeersonveilige situaties op de rijbaan voor in de plaats. Objectief gevaarlijke situaties hebben zich tijdens de pilotritten nauwelijks voorgedaan, maar de beelden tonen aan dat zich op de rijbaan veel potentieel onveilige situaties voordoen, met name doordat automobilisten de groepen wielrenners gaan inhalen. Bovendien is het aantal ontmoetingen op de rijbaan een stuk groter dan op het fietspad. Het is op basis van het pilotproject niet mogelijk om de mate van onveiligheid op het fietspad op een statistisch verantwoorde manier af te zetten tegen de mate van onveiligheid op de rijbaan; daarvoor is meer data en dus een grootschaliger onderzoek nodig. Op basis van de beelden mag wel worden geconcludeerd dat wielrenners op de rijbaan zeker niet in alle gevallen veiliger zijn dan wielrenners op het fietspad. Een breed fietspad lijkt in veel gevallen een (vanuit verkeersveiligheidsoogpunt) betere plek voor wielrenners dan een drukke rijbaan.

De aantrekkelijkheid en het comfort van de fietsvoorziening wordt iets vergroot

Het comfort voor gebruikers van het fietspad verbetert wanneer wielrenners niet op het fietspad, maar op de rijbaan rijden. Wielrenners op de rijbaan kunnen immers geen hinder op het fietspad veroorzaken. Toch geven veel fietsers op het fietspad aan geen hinder of gevaar van groepen wielrenners te hebben ervaren wanneer ze net zijn ingehaald door een groep wielrenners, ondanks het feit dat ze zich wel vaak hebben aangepast door bijvoorbeeld achter elkaar te gaan rijden of iets meer aan de kant te gaan fietsen. Als veel fietsers nu al geen hinder zeggen te ervaren, is de te behalen winst mogelijk dus ook niet zo groot.

Het sportklimaat en het comfort voor de groepen wielrenners wordt verbeterd

De rijbaan is voor wielrenners over het algemeen veel comfortabeler dan het fietspad. Wielrenners zijn hierover behoorlijk eensgezind. Op de rijbaan hebben ze meer ruimte, zijn de bochten minder krap en hoeven ze veel minder rekening te houden met andere weggebruikers (de wielrenners hoeven bijna niet in te halen; ze worden ingehaald). Daardoor kunnen ze bij ritten op de rijbaan ook een duidelijk hogere gemiddelde snelheid halen. Desondanks zouden lang niet alle groepen wielrenners altijd voor de rijbaan kiezen. Een breed, gestrekt fietspad met comfortabele verharding heeft vaak toch hun voorkeur.

Het gemotoriseerde verkeer op de rijbaan ondervindt veel hinder van wielrenners

De pilotritten hebben aangetoond dat het gemotoriseerd verkeer over het algemeen veel hinder ondervindt van groepen wielrenners op de rijbaan. De wielrenners houden het overige verkeer op, wanneer er te weinig ruimte is om in te halen of wanneer het te druk is om in te halen (tegenliggers). Dit leidt soms zichtbaar tot irritaties bij automobilisten.

Of een begrijpbare inbedding in regelgeving mogelijk is, kan niet worden beantwoord

Tijdens de pilot is gewerkt met ontheffingen om wielrenners op de rijbaan toe te staan. Hoe het (eventueel) toestaan van wielrenners op de rijbaan in de dagelijkse praktijk juridisch mogelijk gemaakt zou kunnen worden, is niet onderzocht. Het feit dat de rijbaan zeker niet in alle situaties een goed alternatief voor het fietspad is, en hierbij veel verschillende factoren een rol spelen, maakt het op voorhand niet eenvoudig om één duidelijke lijn uit te zetten en te communiceren.

Eindconclusie

Bij ontmoetingen op het fietspad tussen groepen wielrenners en andere fietsers, moeten de wielrenners en de andere fietsers zich in de meeste gevallen aan elkaar aanpassen. Als groepen wielrenners van de rijbaan gebruik maken, verbetert (uiteraard) de verkeersveiligheid en het comfort op het fietspad. Wielrenners vinden de rijbaan in veel gevallen (zeker als het fietspad bochtig, smal en druk is) comfortabeler. Toch kiest een aanzienlijk deel van de wielrenners in veel gevallen toch liever voor het fietspad, omdat ze zich op de rijbaan niet veilig voelen. Dat komt onder andere doordat op de rijbaan, tijdens de pilotritten, meer ontmoetingen voorkwamen dan op het fietspad. Dit hangt vooral samen met de grote hoeveelheid inhalend autoverkeer en de snelheidsverschillen die op de rijbaan veelal groter zijn dan op het fietspad. Veel automobilisten blijken daarbij bovendien oponthoud te ondervinden, omdat het vaak (door het wegprofiel of door tegemoetkomend autoverkeer) niet mogelijk is om een groep wielrenners direct in te halen met een auto.

Al met al kan, op basis van het pilotproject, worden geconcludeerd dat de rijbaan zeker niet in alle gevallen een betere plek is voor wielrenners dan het fietspad. Een breed fietspad lijkt in veel gevallen een (vanuit verkeersveiligheidsoogpunt) betere plek voor wielrenners dan een drukke rijbaan.

6 Aanbevelingen

Uitbreiding onderzoek naar drukkere regio en met snellere wielrenners

De pilotritten hebben plaatsgevonden in een relatief rustige regio aan het eind van het wielerseizoen. Bovendien zijn de pilotritten gereden door recreatieve tourfietsers, en niet door groepen “echt snelle” wielrenners die hard trainen om beter te worden en wedstrijden te winnen. Het is mogelijk dat de conclusies daarom niet generaliseerbaar zijn voor het hele land, gedurende heel het jaar, voor alle typen wielrenners. Hoewel de conclusie -dat de rijbaan zeker niet overal een verkeersveilig(er) alternatief vormt voor groepen wielrenners- overeind zal blijven, kan een uitbreiding van het onderzoek naar een drukkere regio, meer inzicht geven in de toepasselijkheid van de resultaten in drukkere situaties. Aanbevolen wordt om in dat geval ook snellere groepen wielrenners deel te laten nemen aan de proef, om zo beter inzicht te krijgen in de effecten van de snelheid van de groep wielrenners op het fietspad (waar de snelheidsverschillen met andere fietsers dan groter zijn) en op de rijbaan (waar de snelheidsverschillen met het gemotoriseerd verkeer dan kleiner zijn).

Investeren in bredere, gestrektere fietspaden vermindert het probleem

Wanneer op de routes waar wielrenners gebruik van maken, fietspaden beschikbaar zijn met voldoende breedte en met een gestrekt profiel (dus zonder al te veel scherpe bochten), is de behoefte om het fietspad te ontwijken (en dus van de rijbaan gebruik te maken) bij wielrenners nauwelijks aanwezig. Het investeren in betere fietspaden (breed, gestrekt, comfortabele verharding) is daarom een no-regretmaatregel, waarvan bovendien alle andere gebruikers van het fietspad meeprofiteren. Dat is een boodschap die richting alle wegbeheerders uitgedragen zou moeten worden. Aanbevolen wordt daarom om in de Discussienotitie “ontwerpaanbevelingen fietspad van de toekomst” waaraan CROW-Fietsberaad momenteel werkt, het belang van brede, gestrekte fietspaden voor groepen wielrenners te benadrukken. Ook bij lagere fietsintensiteiten is voldoende breedte van belang als groepen wielrenners er gebruik van (willen) maken.

Help wielrenners met het maken van een veilige routekeuze

In hun eigen regio weten de meeste wielrenners wel welke fietspaden geschikt zijn voor (groepen) wielrenners en welke niet. En meestal weten ze dan ook wel welke alternatieve route(s) ze kunnen rijden om gevaarlijke routedelen te ontwijken en daarmee onveilige situaties te voorkomen. Maar als wielrenners op onbekend terrein gaan fietsen, is dit minder vanzelfsprekend. Een goede voorbereiding van de rit kan dan helpen bij het voorkomen van onveilige routedelen. Maar zelfs als een groep van goede wil is om een rit goed voor te bereiden, kan het lastig zijn om in te schatten hoe geschikt bepaalde wegvakken zijn voor groepen wielrenners. Daarom wordt aanbevolen om wielrenners te helpen bij een goede voorbereiding van de rit en het maken van een veilige keuze. Zowel de verschillende overheden (provincies en regio's), als de NTFU kunnen hierin een rol spelen. De overheden door actief bepaalde routes voor wielrenners aan te bevelen of te ontraden, en de NTFU door deze informatie te ontsluiten naar haar leden. Mogelijk kunnen NTFU-leden ook elkaar helpen door, via de NTFU, hun ervaringen over bepaalde routes te delen met andere wielrenners. Geadviseerd wordt om nader te onderzoeken op welke wijze dit gestalte zou kunnen krijgen.

Bijlagen

Routedelen

Routedeel 1

Na de start van de rit, in het centrum van Emmen, zijn de groepen in westelijke richting door de kern van Emmen gereden. Routedeel 1 eindigt bij de komgrens. Op dit routedeel is geen fietspad beschikbaar, dus is er tijdens alle ritten op de rijbaan gereden. Op de rijbaan sluiten meerdere uitritten en zijwegen aan. Op het eerste stukje geldt een maximumsnelheid van 30 km/u; daarna geldt 50 km/u. Qua uiterlijk is er geen verschil tussen deze delen.

- Lengte routedeel: 1,7 km
- Breedte rijbaan: 5,2 m
- Verharding rijbaan: asfalt
- Maximumsnelheid: 30 en 50 km/u



Routedeel 1, binnen de bebouwde kom, maximumsnelheid 30 en 50 km/u

Routedeel 2

Nadat de groepen Emmen uitreden, zijn zij over de Sleneweg naar Noord-Sleen gereden. Op deze weg geldt een maximumsnelheid van 80 km/u, maar de weg heeft een 60km/u-uitstraling. Naast de weg ligt een tweerichtingenfietspad; bromfietzers moeten gebruik maken van de rijbaan. Op routedeel 2 hebben de groepen afwisselend op de rijbaan en op het tweerichtingenfietspad gereden.

- Lengte routedeel: 3,9 km
- Breedte rijbaan: 5,3 m
- Breedte fietspad: 2,3 m
- Verharding rijbaan: asfalt
- Verharding fietspad: asfalt
- Maximumsnelheid: 80 km/u



Routedeel 2, buiten de bebouwde kom, maximumsnelheid 80 km/u

Routedeel 3a

Na Noord-Sleen begint routedeel 3. Dit deel is opgedeeld in 3a en 3b. Op deel 3a is er afwisselend op de rijbaan van de N376 en door de kern van Sleen gereden. Op dit deel ligt namelijk geen fietspad naast de N376. In de kern van Sleen passeerden de groepen verschillende uitritten en zijwegen en reden ze op klinkerverharding.

- Lengte routedeel: 1,7 km
- Breedte rijbaan N376: 6,0 m
- Breedte rijbaan in Sleen: 5,7 m
- Verharding rijbaan N376: asfalt
- Verharding rijbaan Sleen: klinkers
- Maximumsnelheid: 60 km/u (rijbaan) en 30 en 50 km/u (door de kern van Sleen)



Routedeel 3a, maximumsnelheid 60 km/u (op de rijbaan buiten de bebouwde kom) en 30 en 50 km/u (door de bebouwde kom van Sleen)

Routedeel 3b

Op routedeel 3b ligt wel een (tweerichtingen)bromfietspad naast de N376. De groepen hebben hier dan ook afwisselend op de rijbaan en op het fietspad gereden. De inrichting van de rijbaan van de N376 komt hier overeen met routedeel 3a.

- Lengte routedeel: 1,8 km
- Breedte rijbaan: 6,0 m
- Breedte bromfietspad: 2,3 m
- Verharding rijbaan: asfalt
- Verharding bromfietspad: asfalt
- Maximumsnelheid: 60 km/u



Routedeel 3b, buiten de bebouwde kom, maximumsnelheid 60 km/u

Routedeel 4

Routedeel 4 is de Emerweg, waar tevens een tweerichtingenbromfietspad naast ligt. De inrichting van de rijbaan komt overeen met deel 3a en 3b en kent bovendien dezelfde maximumsnelheid (60 km/u). Het bromfietspad is hier wel breder.

- Lengte routedeel: 1,8 km
- Breedte rijbaan: 6,0 m
- Breedte bromfietspad: 2,8 m
- Verharding rijbaan: asfalt
- Verharding bromfietspad: asfalt
- Maximumsnelheid: 60 km/u



Routedeel 4, buiten de bebouwde kom, maximumsnelheid 60 km/u

Routedeel 5

De Nieuw Amsterdamsestraat is routedeel 5. Op het eerste stuk heeft de rijbaan een onderbroken asmarkering, maar op het grootste stuk van dit routedeel heeft de rijbaan een 2x1 wegprofiel, waarbij de rijstroken gescheiden worden door een middenberm. Op een aantal plaatsen komt er een rijstrook/ voorsorteervak bij waar afslaand verkeer kan voorsorteren. Ook wordt op dit routedeel een turbotronde en een tunnel gepasseerd. Op dit routedeel ligt tevens een tweerichtingenbromfietspad. De weg ligt binnen de bebouwde kom en kent dus een

maximumsnelheid van 50 km/u, maar heeft de uitstraling van een weg buiten de bebouwde kom. Langs de weg is niet of nauwelijks bebouwing aanwezig.

- Lengte routedeel: 2,8 km
- Breedte rijbaan: 3,6 m (wegprofiel is 2x1, rijbaanbreedte betreft 1 rijstrook)
- Breedte fietspad: 2,7 m
- Verharding rijbaan: asfalt
- Verharding fietspad: asfalt/ beton
- Maximumsnelheid: 50 km/u



Routedeel 5, binnen de bebouwde kom, maximumsnelheid 50 km/u

Routedeel 6

Routedeel 6 is de Veldstukken, waar de route door een woonwijk loopt. Naast de rijbaan ligt een tweerichtenfietspad, dat op sommige plaatsen afbuigt van de rijbaan. Bromfietzers maken gebruik van de rijbaan. Op de weg sluiten verschillende uitritten en zijwegen aan. Het zicht is in sommige bochten beperkt, mede door begroeiing.

- Lengte routedeel: 2,7 km (rijbaan) en 3,0 km (fietspad)
- Breedte rijbaan: 6,8 m
- Breedte fietspad: 2,3 m
- Verharding rijbaan: asfalt
- Verharding fietspad: asfalt/ beton
- Maximumsnelheid: 50 km/u



Routedeel 6, binnen de bebouwde kom, maximumsnelheid 50 km/u

Routedeel 7

Routedeel 7 loopt door de bebouwde kom Zuidbarge. Hier geldt een snelheidslimiet van 30 km/u, maar de weg heeft een 50km/h-uitstraling. Naast de rijbaan ligt aan beide zijden een éénrichtingsfietspad met tegelverharding. Bromfietzers rijden op de rijbaan. Er worden meerdere uitritten en zijwegen gepasseerd.

- Lengte routedeel: 1,7 km
- Breedte rijbaan: 5,8 m
- Breedte fietspad: 1,8 m (éénrichting)
- Verharding rijbaan: asfalt
- Verharding fietspad: tegels
- Maximalsnelheid: 30 km/u



Routedeel 7, binnen de bebouwde kom, maximumsnelheid 30 km/u

Routedeel 8

Routedeel 8 is de Hondsrugweg, met een wegprofiel van 2x2 rijstroken en een geldende maximumsnelheid van 50 km/u. Dit wegprofiel geeft automobilisten voldoende ruimte om de wielergroep te passeren. Op een deel van de weg ligt ook nog een busbaan, waardoor het profiel nog breder is. In dit routedeel worden verschillende kruispunten met verkeerslichten gepasseerd. Langs de weg ligt een tweerichtingenbromfietspad.

- Lengte routedeel: 2,6 km
- Breedte rijbaan: 6,2 m (wegprofiel is 2x2, rijbaanbreedte betreft 2 rijstroken)
- Breedte bromfietspad: 3,1 m
- Verharding rijbaan: asfalt
- Verharding bromfietspad: asfalt/ beton
- Maximalsnelheid: 50 km/u



Routedeel 8, binnen de bebouwde kom, maximumsnelheid 50 km/u

Aantal ontmoetingen

Aantal ontmoetingen bij ritten op het fietspad (vanuit het perspectief van de wielrenners)

Ritten op het fietspad	Aantal ontmoetingen	Aantal betrokken weggebruikers
Inhalen	31	49
Ingehaald worden	1	1
Tegemoetkomen	241	335
Combinatie inhalen en tegemoetkomen	11	31
Totaal	290	418

Bij de rit op het fietspad, werd op routedelen 1 en 3a op de rijbaan gereden; zie paragrafen 2.1 en 2.3.

Aantal ontmoetingen bij ritten op de rijbaan (vanuit het perspectief van de wielrenners)

Ritten op de rijbaan	Aantal ontmoetingen	Aantal betrokken weggebruikers
Inhalen	4	6
Ingehaald worden	143	221
Tegemoetkomen	283	346
Combinatie inhalen en tegemoetkomen	0	0
Totaal	445	575

Beoordeling routedelen

In de volgende tabel is de beoordeling van de routedelen te zien op de aspecten veiligheid, comfort en onbelemmerd doorrijden (op een schaal van 1 tot 5). Daarnaast is de uiteindelijke voorkeur (fietspad/ rijbaan) van de wielrenners in de tabel opgenomen.

Beoordeling door de wielergroepen van de routedelen op basis van veiligheid, comfort en doorrijden en hun algemene voorkeur

	Veiligheid		Comfort		Onbelemmerd doorrijden		Voorkeur (in % groepen)	
	Fietspad	Rijbaan	Fietspad	Rijbaan	Fietspad	Rijbaan	Fietspad	Rijbaan
1	-	4,7	-	4,3	-	4,3	-	-
2	4,3	4,0	4,1	4,6	4,3	4,7	66,7%	33,3%
3a*	3,0	3,5	2,3	4,7	3,0	4,7	16,7%	83,3%
3b	4,3	3,7	4,5	4,7	4,5	4,7	100,0%	0,0%
4	4,3	4,2	4,0	4,7	4,5	4,8	66,7%	33,3%
5	3,5	2,5	4,0	4,3	3,7	4,8	83,3%	16,7%
6	2,2	4,2	2,5	4,5	2,5	4,3	0,0%	100,0%
7	2,2	4,0	2,0	4,0	2,5	4,3	16,7%	83,3%
8	3,2	3,2	3,3	3,7	3,0	3,8	66,7%	33,3%
Gemiddeld	3,4	3,8	3,3	4,4	3,5	4,5	-	-

*Bij de rit op het fietspad werd op routedeel 3a op de rijbaan door Sleen gereden.