

**Race- en toerfietsen op  
de openbare weg**  
Mogelijkheden  
om de verkeersveiligheid  
te verbeteren

R-2014-20



### Race- en toerfietsen op de openbare weg

Race- en toerfietsers beoefenen hun sport vaak op de openbare weg, te midden van andere weggebruikers. Daardoor kunnen gevaarlijke situaties ontstaan, die steeds vaker leiden tot verkeersongevallen met letsel. In 2012 waren er 4.200 behandelingen van race- en toerfietsers bij de spoedeisende hulp. Het is niet goed duidelijk in hoeverre het gedrag van race- en toerfietsers daarbij een rol speelt. Er is eveneens nog weinig bekend over maatregelen om dit soort gevaarlijke situaties te voorkomen. Daarom heeft SWOV onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingsrichtingen. Daarbij zijn gegevens van een uitgevoerd vragenlijstonderzoek onder race- en toerfietsers (hoofdzakelijk mannen) geanalyseerd en zijn stakeholders vanuit race- en toerfietsersport, (verkeers)gedrag en (fiets)infrastructuur geraadpleegd in een expertsessie.

Door de onderzoeksmethode – raadpleging van een brede groep stakeholders – zijn de oplossingsrichtingen slechts een eerste stap. Een wetenschappelijke toetsing van de mogelijk

te behalen verkeersveiligheidswinst en een feitelijke evaluatie daarvan na implementatie van maatregelen zullen nog moeten plaatsvinden.

Er komen drie aanbevelingen naar voren:

1. Bewaak de kwaliteit van de fietsinfrastructuur.
2. Verken mogelijkheden om grote groepen race- en toerfietsers op de rijbaan te laten rijden.
3. Stimuleer begrip tussen race- en toerfietsers en andere weggebruikers.

De aanbevelingen zijn allereerst gericht aan stakeholders van het regionaal en landelijk verkeersveiligheidsbeleid. Het is aan hen om samenwerking te faciliteren tussen partijen die de genoemde mogelijkheden verder kunnen brengen, zoals wegbeheerders in het kader van de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid en wielersportbonden door trainingen en cursussen voor leden.



# 1. Inleiding

Fietsen bevordert de gezondheid en Nederlanders fietsen vaak. Om van A naar B te komen, maar ook om te sporten en te ontspannen. Race- en toerfietsers<sup>1</sup> zijn hiervoor meestal aangewezen op de openbare weg en het fietspad. En dat is niet altijd een goede combinatie.<sup>2</sup> Andere weggebruikers voelen zich onveilig, zeker als race- en toerfietsers in grotere groepen rijden. Race- en toerfietsers hebben ook een aandeel in het stijgende aantal fietsongevallen in Nederland.<sup>3</sup> In 2012 waren er 4.200 behandelingen van race- en toerfietsers bij de spoedeisende hulp; dat is meer dan een verdubbeling ten opzichte van 2007-2010 (jaarlijks circa 2.000). Het is niet bekend hoeveel race- en toerfietsers jaarlijks ernstig gewond raken of overlijden door een verkeersongeval omdat ze niet apart worden geregistreerd.

SWOV heeft onderzoek gedaan naar mogelijkheden om de verkeersveiligheid bij het race- en toerfietsen op de openbare weg te bevorderen. Doel is om mogelijke oplossingsrichtingen voor het probleem in kaart te brengen.

Het onderzoek is uitgevoerd in samenwerking met de twee grootste wielersportbonden van Nederland, de NTFU (Nederlandse Toer Fiets Unie) en de KNWU (Koninklijke Nederlandsche Wielren Unie), die meer aandacht willen besteden aan het bevorderen van fietsveiligheid.

## Dit onderzoek

Dit rapport doet kort verslag van het onderzoek; een uitgebreide verantwoording is te vinden in het achtergrondrapport.<sup>4</sup> Het onderzoek bestaat uit twee delen: een vragenlijst onder NTFU-leden en een expertmeeting.

### Vragenlijst (→ Hoofdstuk 2)

In de vragenlijst staan vier vragen centraal:

1. Wat zijn de kenmerken van race- en toerfietsers?
2. Hoe ervaren zij zelf het gebruik van de openbare weg?
3. Hoe ervaren zij zelf de relatie met andere weggebruikers?
4. Bij welk soort ongevallen raken ze vooral betrokken?

Om een antwoord op deze vragen te vinden, heeft SWOV een onlinevragenlijst opgesteld. Deze is via e-mail gestuurd naar 2.625 leden van de Nederlandse Toer Fiets Unie (NTFU). Daarvan waren er 1.645 respondenten die in 2013 een ongeval hadden gehad, en hierop volgend schade

bij de verzekering van de NTFU gemeld hadden. Dat maakte het mogelijk om in dit onderzoek informatie over een relatief groot aantal ongevallen te verkrijgen.

De vragenlijst is ingevuld door 1.049 respondenten (40%). Na een selectie (sommigen waren bijvoorbeeld jonger dan 10 jaar, of hadden de lijst niet goed ingevuld) bleven er 907 bruikbare respondenten over. Daarvan zijn 163 respondenten buiten de analyse gelaten: mountainbikers zijn niet meegenomen omdat die vaker *off road* fietsen (N = 121). Verder waren er te weinig vrouwen (N = 42) om van hen een betrouwbaar beeld te geven (bijvoorbeeld of ze verschillen van de mannen in hun antwoorden). Wel wordt in dit rapport een korte kwalitatieve schets gegeven van de vrouwelijke respondenten.

### Expertbeoordeling (→ Hoofdstuk 3)

De resultaten van de vragenlijst en resultaten van een recente enquête van de ANWB onder ca. 7.000 fietsers (leden)<sup>5</sup> zijn gepresenteerd en besproken in een expertmeeting. Daaraan namen 43 experts deel, zowel mannen (31) als vrouwen (12), afkomstig uit drie disciplines: race- en toerfietsersport, (verkeers)gedrag en (fiets)infrastructuur. Ze zijn geraadpleegd over mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren bij het race- en toerfietsen. De belangrijkste uitkomsten zijn samengevat en opnieuw voorgelegd aan de experts voor commentaar.

### Aanbevelingen (→ Hoofdstuk 4)

Dit proces heeft geleid tot drie aanbevelingen voor mogelijkheden om de verkeersveiligheid omtrent race- en toerfietsen te bevorderen. Deze mogelijkheden behoeven nadere uitwerking en wetenschappelijke evaluatie.

<sup>1</sup> Onder race- en toerfietsers verstaan we de fietsers die – al dan niet in clubverband – fietsen omwille van de sportprestatie.

<sup>2</sup> Davidse R., et al. (2014). *Fietsongevallen van 50-plussers in Zeeland; Hoe ontstaan ze en wat kunnen we eraan doen?* R-2014-16. SWOV, Den Haag.

<sup>3</sup> Valkenberg, H. (2014). *Fietsbotsingen; Analyse van fiets-fiets botsingen, in het bijzonder met betrokkenheid van wielrenners*. Rapport 604, VeiligheidNL, Amsterdam.

Reurings, M., et al. (2012). *Van fietsongeval naar maatregelen: kennis en hiaten*. R-2012-8. SWOV, Leidschendam.

<sup>4</sup> Wijlhuizen, G.J. & Gent, P. van (2014). *Race- en toerfietsen: mogelijkheden voor meer veiligheid*. R-2014-20A. SWOV, Den Haag.

<sup>5</sup> ANWB (2014). *De Grote Fiets Enquête*. In: Kampioen, 4 april 2014.

## 2. De vragenlijst: race- en toerfietsers in beeld

Uiteindelijk zijn 744 mannelijke race- en toerfietsers in de analyse van de vragenlijstgegevens betrokken. Uit een vergelijking met het ledenbestand van de NTFU (leeftijd) blijkt deze groep representatief voor de mannelijke NTFU-leden. In hoeverre NTFU-leden representatief zijn voor de Nederlandse race- en toerfietser is niet bekend, omdat die veelal niet in clubverband fietsen, en niet geregistreerd zijn.

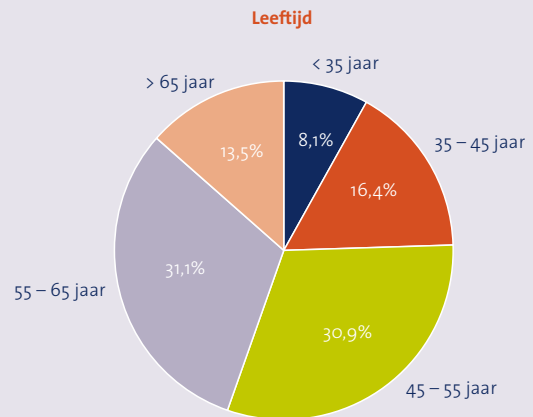
Een belangrijk deel van de respondenten (N = 313) heeft in 2013 een ongeval gehad; daar is ook op geselecteerd. Dat betekent dat naar verhouding veel deelnemers recent een ongeval hebben gehad, ook dat kan de representativiteit beïnvloeden. Wel is duidelijk dat deze groep wat betreft leeftijd en opleidingsniveau niet verschilt van de respondenten die geen ongeval rapporteerden.

Op deze en de volgende pagina's presenteren we de belangrijkste resultaten.

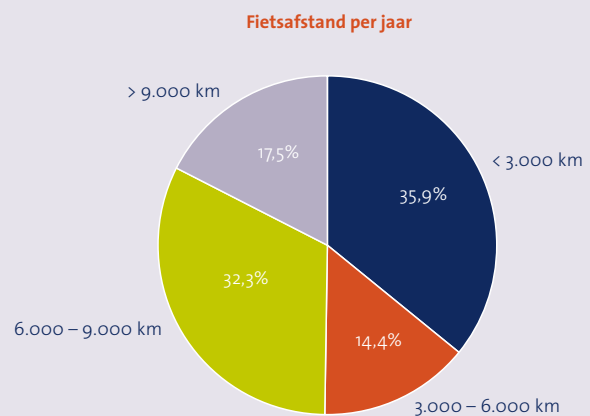
### Welke kenmerken hebben de betrokken race- en toerfietsers?

De gemiddelde leeftijd is 52,7 jaar; de meesten (62%) zijn tussen de 45 en 65 jaar (→ *Afbeelding 1*). Dit is vergelijkbaar met het NTFU-ledenbestand. De respondenten verschillen sterk in het aantal kilometers dat ze naar schatting per jaar fietsen (→ *Afbeelding 2*) en in de groepsgrootte waarin ze doorgaans fietsen (→ *Afbeelding 3*).

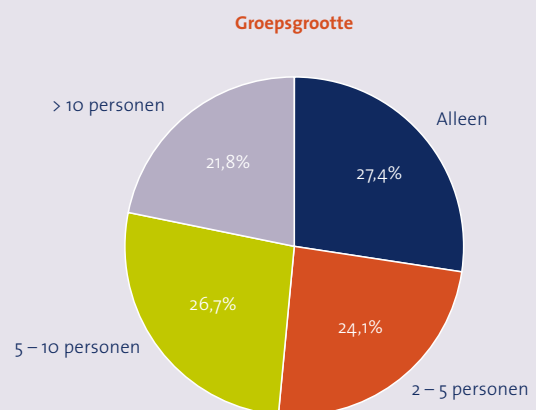
Er is een samenhang gevonden tussen deze kenmerken: ten opzichte van jongeren fietsen ouderen relatief grotere afstanden; ook fietsen ouderen vaker in groepen van meer dan vijf fietsers.



**Afbeelding 1:** Verdeling van leeftijd onder de race- en toerfietsers (man, N = 744).



**Afbeelding 2:** Verdeling van race- en toerfietsers naar het geschatte aantal kilometers per jaar in 2013 (man, N = 744).



**Afbeelding 3:** Grootte van de groep waarin de race- en toerfietsers gewoonlijk fietsen (man, N = 744).

De redenen waarom de respondenten zeggen te fietsen, zijn in volgorde van belangrijkheid: gezondheid, ontspanning (plezier), sociaal contact, presteren of uiterlijk (afvallen). Bovendien blijkt dat:

- presteren vaker belangrijk wordt gevonden door jongere race- en toerfietsers en sociaal contact door ouderen;
- sociaal contact belangrijker wordt gevonden door fietsers in grotere groepen, voor fietsers in kleinere groepen gaat het vaker om presteren en ontspanning.

De laatste 'kenmerk'-vragen hadden betrekking op het dragen van een helm en het gebruik van apparatuur. Vrijwel alle respondenten (95,8%) dragen tijdens het race- en toerfietsen een helm. Het merendeel (87,6%) van de race- en toerfietsers maakt geen gebruik van 'oortjes' voor muziek. Ongeveer een derde gebruikt wel eens een app tijdens het fietsen; dat zijn vaker de jongere race- en toerfietsers.

#### Het fietspad of de rijbaan?

De meeste respondenten vinden het fietspad op zich wel geschikt voor hun sport, al geven oudere race- en toerfietsers aan dat ze op fietspaden vaak moeite hebben met scherpe bochten. Toch geeft de helft (49,4%) van de respondenten aan bij voorkeur op de rijbaan te rijden; slechts 22,7% heeft voorkeur voor het fietspad. Verder zouden grote groepen fietsers (meer dan 20) volgens de meerderheid van de respondenten (77,2%) altijd op de weg en niet op het fietspad moeten rijden. Het idee van aparte fietspaden voor de wielersport krijgt geen brede steun: de helft van alle respondenten is het daar niet mee eens en 23% wel.

#### Race- en toerfietsers vs. andere weggebruikers

Race- en toerfietsers moeten de weg delen met een flink aantal andere weggebruikers. En dat gaat niet altijd even soepel. Hoewel de meeste race- en toerfietsers aangeven dat ze zich 'gepast' gedragen in het verkeer, denken veel andere weggebruikers daar anders over. Ze ergeren zich aan de snelheid van passerende race- en toerfietsers, en vaak ook aan hun luide waarschuwingen<sup>6</sup> – die in de wielersport zelf juist heel gebruikelijk zijn.

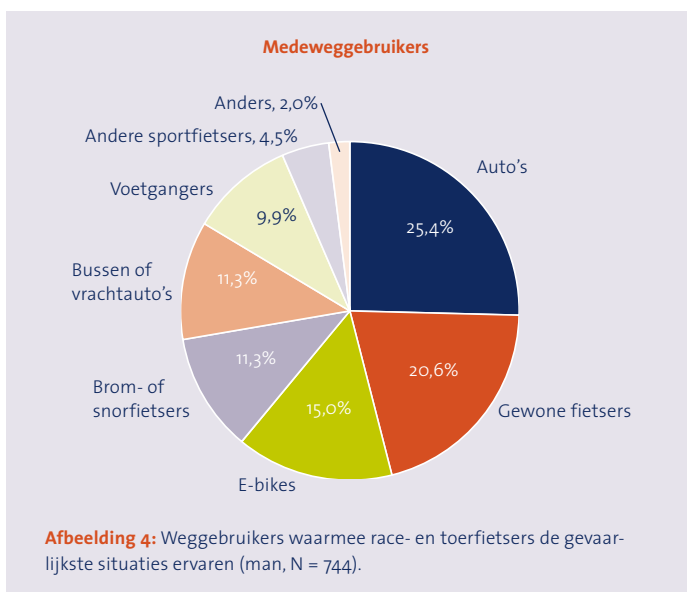
De meeste race- en toerfietsers realiseren zich die irritatie wel degelijk. Het merendeel (63,6%) is het dan ook eens met de stelling dat wielersporters meer respect voor andere weggebruikers moeten hebben. De meeste wielersporters (66,9%) begrijpen ook dat andere weggebruikers het gevaarlijk vinden als ze door race- en toerfietsers worden gepasseerd. Ouderen realiseren zich deze zaken sterker dan jongere race- en toerfietsers.

#### Roepen en waarschuwen voor gevaar

Race- en toerfietsers waarschuwen niet alleen andere weggebruikers, ze roepen vrijwel allemaal (96,6%) ook om elkaar te attenderen op obstakels en andere hindernissen op de weg. Dat kunnen bijvoorbeeld paaltjes zijn of drempels, maar ook andere weggebruikers. Auto's worden daarbij gezien als het belangrijkste gevaar (25,4%), gevolgd door gewone fietsers (20,6%) en e-bikes (15%). In *Afbeelding 4* is te zien welke andere groepen weggebruikers volgens wielersporters voor gevaarlijke situaties kunnen zorgen.

Als we de antwoorden over andere weggebruikers samenvatten, zien we:

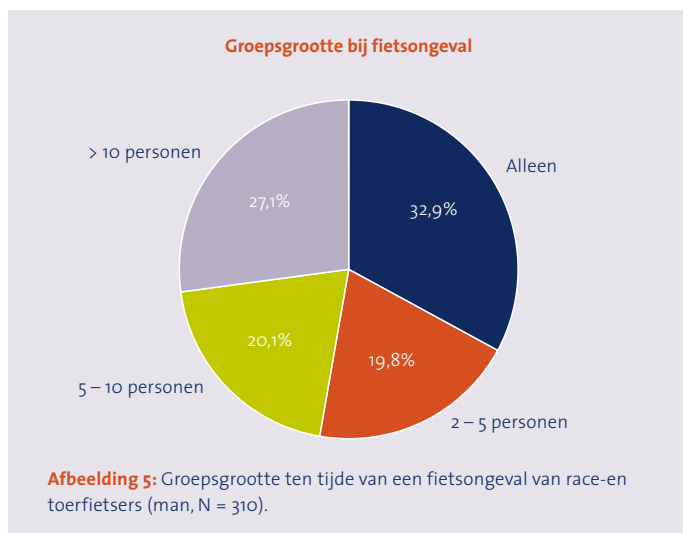
- Het begrip voor andere weggebruikers is groter op hogere leeftijd en bij race- en toerfietsers die gewoonlijk in grotere groepen fietsen.
- Irritatie van andere weggebruikers wordt vaker ervaren door de race- en toerfietsers die gewoonlijk in grotere groepen fietsen en door personen die grotere afstanden fietsen.



### Ongevallen bij race- en toerfietsers

Welke omstandigheden spelen een rol bij ongevallen met race- en toerfietsers? Om deze vraag te kunnen beantwoorden, zijn bij het vragenlijstonderzoek ook gericht NTFU-leden benaderd die in 2013 een schadeclaim hebben ingediend bij een schadeverzekeraar. Hierdoor rapporteerde een relatief groot deel van de respondenten (N = 313) betrokkenheid bij een ongeval tijdens het race- en toerfietsen.

Er is geen duidelijke relatie gevonden tussen ongevals-betrokkenheid en leeftijd of gefietste afstand. Wel neemt de kans op een ongeval af naarmate een race- en toerfietser meer ervaring heeft. Er is ook een duidelijke relatie gevonden met de groepsgrootte: race- en toerfietsers die gewoonlijk in groepen fietsen, hebben een grotere kans op een fietsongeval. Dat wordt geïllustreerd door het feit dat bijna 70% van de gemelde ongevallen gebeurden tijdens het fietsen in groepen. *Afbeelding 5* laat de verdeling in groepsgrootte zien van 310 respondenten die die vraag hebben beantwoord.



### Omstandigheden

De meeste ongevallen (44%) worden veroorzaakt door contact met andere weggebruikers: in bijna de helft (48%) van de botsingen is dat een andere race- en toerfietser. Dat is opvallend, omdat de auto eerder als grootste gevaar werd genoemd. Ook gaan relatief veel fietsers onderuit doordat ze hun balans verliezen (38%). De meest genoemde aanleiding daarvoor is de slechte staat van het wegdek of een nat wegdek.

### Letsel

Circa driekwart van de gemelde ongevallen leidde tot een of andere vorm van letsel (zoals schaafwonden, kneuzingen of fracturen). Van alle ongevallen was in 43% geen medische behandeling gerapporteerd. Als er wel behandeling nodig was, gebeurde dat meestal bij de spoedeisende hulp (32%) en bij 18% werd een ziekenhuisopname genoemd.

### En de vrouwelijke race- en toerfietsers?

Er is een beperkt aantal vrouwen dat aan het onderzoek heeft deelgenomen (N = 42, excl. mountainbikers). Dit aantal is ongeveer in verhouding met de verhouding man/vrouw onder NTFU-leden. Om onderzoekstechnische redenen zijn ze niet in de kwantitatieve analyse betrokken, maar toch is de groep vrouwelijke race- en toerfietsers wel kwalitatief te schetsen op grond van hun antwoorden op de vragenlijst. In het algemeen onderscheiden de vrouwelijke zich van de mannelijke respondenten op de volgende kenmerken:

- Vrouwelijke race- en toerfietsers zijn jonger, fietsen minder kilometers en beoefenen de sport minder lang.
- Vrouwen rapporteren wat vaker dan mannen dat ze gevaren zien en rekening houden met omstandigheden (ze vinden fietspaden minder vaak geschikt, bochten wat vaker te scherp, en de rijbaan minder aantrekkelijk; verder rijden ze wat minder door rood en rustiger binnen de bebouwde kom).
- Tegelijk vinden vrouwen 'meer respect voor andere weggebruikers' minder vaak nodig, en vinden ze waarschuwend roepen vaker prima.
- De vrouwelijke respondenten hebben naar verhouding ongeveer evenveel ongevallen over 2013 gerapporteerd als mannen.

### 3. De expertmeeting: mogelijke oplossingen

De resultaten van het vragenlijstonderzoek dienden mede als input voor het tweede onderdeel van dit project: de expertmeeting. De expertgroep bestond uit 43 specialisten uit drie disciplines:

1. gedrag en verkeersveiligheid;
2. (fiets)infrastructuur;
3. (wieler)sport.

In de expertmeeting zijn vijf probleemgebieden gedefinieerd met een aantal bijbehorende oplossingsrichtingen. Deze worden gepresenteerd in dit hoofdstuk.

#### Drukke en diversiteit op fietspaden

Fietspaden worden steeds drukker: met gewone fietsen, race- en toerfietsen en brom- en snorfietsen, die bovendien allemaal met verschillende snelheden rijden.

Oplossingen:

- scheiden van groepen (groepen naar de rijbaan, speciale race- en toerfietsroutes);
- verbreden van fietspaden (of deze anders inrichten);
- gedragsaanpassing (voorlichting en communicatie).

#### Irritatie tussen race- en toerfietsers en andere weggebruikers

Door onbegrip ontstaat irritatie; over de snelheid, maar ook als race- en toerfietsers roepen om te waarschuwen, wat in de wielerport zelf juist heel gebruikelijk is.

Oplossingen:

- gedragsaanpassing (communicatie en voorlichting);
- een herkenbaar en vriendelijk geluidssignaal voor race- en toerfietsers;
- signalering (bijvoorbeeld bebording voor race- en toerfietsroutes).

Tabel 1: Deelnemers aan de expertmeeting en hun discipline.

| Discipline en naam                  | Organisatie                             |
|-------------------------------------|---|
| <b>Gedrag en verkeersveiligheid</b> |   |
| Alex Oosterveen                     | ROV Gelderland                          |
| Casper Dirks                        | VeiligheidNL                            |
| Divera Twisk                        | SWOV                                    |
| Gert Jan Wijlhuizen                 | SWOV                                    |
| Huib Valkenberg                     | VeiligheidNL                            |
| Jeanette van 't Zelfde              | ANWB                                    |
| Lippe van der Laan                  | Provincie Friesland                     |
| Margreet Muller                     | ROV Zuid-Holland                        |
| Minke Pronker                       | Provincie Gelderland                    |
| Paul van Gent                       | SWOV                                    |
| Saskia Kluit*                       | Fietsersbond                            |
| Wilma Slinger                       | Kennisplatform Verkeer en Vervoer       |
| Lize Adriaensens*                   | VeiligheidNL                            |
| Vincent van der Meys*               | ANWB                                    |
| Mayk Thijssen*                      | Verkeersadviseur Politie Oost Nederland |
| <b>Infrastructuur</b>               |   |
| Korry Logger                        | Provincie Gelderland                    |
| Rico Andriessen                     | Goudappel Coffeng                       |
| Alex Mulders                        | Goudappel Coffeng                       |
| Atze Dijkstra                       | SWOV                                    |
| Ewoud Vink                          | Provincie Brabant                       |
| Fabio Tat                           | Vrijtijdshuis Brabant                   |
| Henk Bolding                        | Provincie Overijssel                    |
| Hillie Talens                       | CROW                                    |
| Kees Verplancke*                    | Routepunt Zuid-Limburg                  |
| Marleen Hovens                      | CROW                                    |
| Paul Schepers                       | RWS – Water, Verkeer en Leefomgeving    |
| Reinder de Jong                     | Routebureau Zeeland                     |
| Robert Hulshof                      | CROW                                    |
| Ruud Ditewig                        | Gemeente Utrecht                        |
| Ton Hendriks*                       | ANWB                                    |
| <b>Sport</b>                        |   |
| Anneke de Joode                     | Instructrice Utrecht                    |
| Anneloes Bijl                       | KNWU                                    |
| Ben de Weerd                        | NTFU                                    |
| Hans Vergeer                        | Fietsgroep IJclub Otweg Boskoop         |
| Herman Etten                        | Consulent Veiligheid Bussum             |
| Mark Torsius                        | NTFU                                    |
| Paul van Dam                        | Opleider/instructeur Zwolle             |
| Peter Engelen                       | Instructeur Den Helder                  |
| Roelof de Jonge                     | NTFU                                    |
| Marcel Bon*                         | Avanti (Alphen aan den Rijn)            |
| Jetze van Melick                    | DTC de Mol (Dordrecht)                  |
| Gerard Hazebroek                    | GRTC Excelsior (Gouda)                  |
| Kees Verheijke                      | GRTC Excelsior (Gouda)                  |

\* Was niet aanwezig, maar gaf bijdrage via mail of telefoon (N = 7).

### Scheiden van race- en toerfietsers van recreatieve fietsers

Als je deze twee groepen fysiek wilt scheiden, hoe moet je dat dan regelen?

Oplossingen:

- slimme manieren van scheiden (o.a. ondersteunen met knooppunten, apps, drukke tijden mijden en aanleg parcoursen);
- gezamenlijke beleidsvorming (meer samenwerking bevorderen).

### Herhaaldelijke overtreding van de verkeersregels

Vooraf groepen race- en toerfietsers houden zich niet altijd aan de verkeersregels (zoals door rood rijden om bij elkaar te kunnen blijven).

Oplossingen:

- gedragsaanpassing (zelfregulering stimuleren, groepen verkleinen);
- cultuur- en attitudeverandering (meer respect, minder prestatiedruk).

### Kwaliteit van het wegdek

Op sommige plaatsen kan de (slechte) kwaliteit van het wegdek gevaarlijk zijn voor race- en toerfietsers (dunne banden, hoge snelheid).

Oplossingen:

- meer gebruikmaken van mogelijkheden om slecht wegdek te melden (bijvoorbeeld met apps);
- beleidskennis over veiligheidsmaatregelen delen (gemeenten en sportbonden);
- gezamenlijke inspectie en onderhoud (wegbeheerders en fietsclubs).





## 4. Tot slot: aanbevelingen

In de vorige hoofdstukken hebben we de onderzoeksmethoden van dit project besproken: een vragenlijst en een expertmeeting. In dit laatste hoofdstuk bundelen we de belangrijkste uitkomsten tot drie concrete aanbevelingen. Daarbij hebben we telkens een aantal oplossingsrichtingen en aanknopingspunten geformuleerd.

De genoemde oplossingsrichtingen zijn een eerste stap in de richting van bevordering van de verkeersveiligheid. Ze komen voort uit een brede raadpleging van stakeholders en zijn gebaseerd op bereikte consensus. Een wetenschappelijke toetsing van de mogelijk te behalen verkeersveiligheidswinst en een feitelijke evaluatie daarvan na implementatie van maatregelen zal nog moeten plaatsvinden; deze vielen buiten het bestek van dit project.

De aanbevelingen zijn allereerst gericht aan stakeholders van het regionaal en landelijk verkeersveiligheidsbeleid. Zij kunnen de rol op zich nemen om samenwerking te faciliteren tussen partijen die een rol hebben bij het verder brengen van de genoemde mogelijkheden, waaronder:

- wegbeheerders;
- vertegenwoordigers van race- en toerfietsers (zoals NTFU, KNWU) en andere weggebruikers (bijvoorbeeld ANWB, Fietsersbond);
- fietsfabrikanten;
- wetenschap (verkeersveiligheidsonderzoek).

### Bewaak de kwaliteit van de infrastructuur

Het is primair de taak van de wegbeheerder om wegen veilig vorm te geven en goed te onderhouden ten behoeve van alle reguliere gebruikers.

Gezamenlijke actie en beleidsvorming kunnen aanvullend bijdragen aan de kwaliteit van de fietsinfrastructuur. Zo kunnen race- en toerfietsers actief worden betrokken bij het fietspadenbeleid van gemeenten. Ook kunnen wegbeheerders en race- en toerfietsorganisaties samen kijken naar effectieve veiligheidsmaatregelen, gezamenlijk routes inspecteren en waar nodig 'de schop erin' zetten (gevaarlijke stoepranden opruimen, paaltjes verwijderen, bermen egaliseren).

### Bewaak de kwaliteit van de infrastructuur

#### Aanknopingspunten:

- In 2013 is een brede coalitie gevormd met vertegenwoordigers uit de publieke en private sector rond het thema 'buitensport', waar ook aandacht is voor veiligheid bij race- en toerfietsen.<sup>7</sup>  
*Advies: ga de samenwerking met deze coalitie aan om de krachten te bundelen.*
- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is in 2012 gestart met de meerjarige Beleidsimpuls Verkeersveiligheid,<sup>8</sup> met aandacht voor verbetering van de fietsinfrastructuur.  
*Advies: besteed, samen met de wielersport, bij verbetering van fietsinfrastructuur ook aandacht aan het gebruik door race- en toerfietsers.*
- *Advies: stimuleer het gebruik van bestaande meldpunten voor problemen met de fietsinfrastructuur en ga na welke meldingen worden opgevolgd door aanpassingen.*

<sup>7</sup> Bronkhorst, L. (2014). *Ruimte voor buitensport; eindrapport*. BoerCroon, Amsterdam.

<sup>8</sup> IenM (2012). *Beleidsimpuls Verkeersveiligheid*. BSK-2012/191006. Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Den Haag.

### Verken mogelijkheden om grote groepen race- en toerfiet-sers op de rijbaan te laten rijden

Grote(re) groepen race- en toerfiet-sers op het fietspad leiden het vaakst tot gevaarlijke situaties en irritatie bij andere weggebruikers. Gebruik van ruimte en verschillen in snelheid met andere fietsers dragen daartoe bij. Een mogelijke oplossing is om groepen op de rijbaan te laten fietsen. Door te werken met ‘wegkapiteins’ (groepscoaches) kan de groep bovendien beter worden georganiseerd. Verder moet er aandacht zijn voor de preventie van ongevallen doordat fietsers uit een groep elkaar raken. Ook kunnen rijopleidingen aandacht besteden aan het omgaan met race- en toerfietsen op de rijbaan.

### Stimuleer begrip tussen race- en toerfiet-sers en andere weggebruikers

De irritatie van andere weggebruikers kan op verschillende manieren worden verminderd. Ten eerste door het gedrag van race- en toerfiet-sers aan te passen en onderling af te stemmen met gedrag van andere weggebruikers (minder hard en breeduit in grote groepen rijden, liever de fietsbel gebruiken dan roepen, onderling begrip vergroten). Ten tweede gaat het om cultuuraanpassing, bijvoorbeeld door andere manieren van waarschuwen met een vriendelijk en herkenbaar (bel)signaal. De derde oplossingsrichting betreft de fietsinfrastructuur. Voor aparte fietspaden is geen brede steun gevonden onder race- en toerfiet-sers en experts (wegbeheerders). Daarom moet de oplossing worden gezocht in andere manieren om beide groepen zo veel mogelijk te scheiden, bijvoorbeeld met routes die bij uitstek voor race- en toerfietsroutes aantrekkelijk zijn en minder voor anderen.

### Verken mogelijkheden om grote groepen race- en toerfiet-sers op de rijbaan te laten rijden

#### Aanknopingspunten:

- De NTFU start in augustus 2014 met de cursus ‘Wegkapitein’ voor groepen race- en toerfiet-sers.  
*Advies: onderzoek het effect op het gedrag van fietsgroepen die met opgeleide wegkapiteins op pad gaan.*
- In België mogen groepen van 15-50 fietsers al op de rijbaan, grotere groepen moeten verplicht twee volgauto’s hebben (één voor en één achter), en er zijn ook andere maatregelen.  
*Advies: leer van de ervaringen uit België en organiseer in Nederland pilots met groepen op de rijbaan en evalueer de ervaringen.*
- *Advies: betrek vertegenwoordigers van rijopleidingen bij de discussie over groepen race- en toerfiet-sers op de rijbaan.*

### Stimuleer begrip tussen race- en toerfiet-sers en andere weggebruikers

#### Aanknopingspunten:

- In Zeeland<sup>9</sup> worden vier nieuwe en veilige wielerroutes voor race- en toerfiet-sers gerealiseerd.  
*Advies: evalueer het gebruik en de veiligheid van deze routes om te weten waar en waarom deze aanpak succesvol is.*
- In september start de NTFU, samen met de KNWU, een fietsbelcampagne voor race- en toerfiet-sers.  
*Advies: onderzoek welk belsignaal andere weggebruikers duidelijk en vriendelijk kan waarschuwen en evalueer dat met andere weggebruikers.*
- De NTFU wil, onder meer samen met de Fietsersbond, via publicaties het race- en toerfietsgedrag aan de orde te stellen om respect tussen weggebruikers te bevorderen. De Fietsersbond bepleit een gedragscode voor race- en toerfiet-sers.  
*Advies: onderzoek welke gewenste veranderingen zich voordoen in gedrag en onderling respect.*


<sup>9</sup> Brinkmann, M. (2014). *Zeeland daagt je uit; Veilig en met plezier wielrennen in Zeeland*. Routebureau VVV Zeeland, Domburg.

## 5. Meer informatie

### Achterliggend onderzoeksrapport

Wijlhuizen, G.J. & Gent, P. van (2014)

*Race- en toerfietsen: mogelijkheden voor meer veiligheid; Vragenlijststudie en expertbeoordeling.* R-2014-20A. SWOV, Den Haag.



SWOV-publicaties zijn te downloaden van [swov.nl](http://swov.nl), via het Kennisportaal.

# Colofon

## Auteurs



dr. Gert Jan Wijlhuizen



Paul van Gent, MSc

## Fotografen

Paul Voorham, Voorburg  
Peter de Graaff, Den Haag

© 2014

**Stichting Wetenschappelijk**

**Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV**

Postbus 93113, 2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag

**T** +31 70 3173 333

**E** [info@swov.nl](mailto:info@swov.nl)

**I** [www.swov.nl](http://www.swov.nl)

**E** [@swov\\_nl](https://twitter.com/swov_nl) / [@swov](https://twitter.com/swov)

**in** [linkedin.com/company/swov](https://www.linkedin.com/company/swov)

Dit onderzoek is mede mogelijk gemaakt door het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland en het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

De informatie in deze publicatie is openbaar.  
Overname is toegestaan met bronvermelding.

Ongevallen **voorkomen**

Letsel **beperken**

Levens **redden**