

Gebruikers van het fietspad in de stad

Aantallen, kenmerken,
gedrag en conflicten

R-2015-21



Gebruikers van het fietspad in de stad

Op fietspaden in grote steden is het op specifieke locaties en tijdstippen te druk voor de breedte van het fietspad. De variëteit aan gebruikers van het fietspad is groot, met onder andere standaardfietsen, fietsen met een krat voorop, snorfietsen en bakfietsen.

De snorfiets is sneller en breder dan de standaardfiets en haalt vaker in. Dit voertuig maakt inmiddels met ca. 6% een substantieel deel uit van de gebruikers van het fietspad, en draagt daarmee bij aan de drukte. De standaardfiets (al of niet met krat) is met een aandeel van meer dan 90% nog steeds de norm. Juist bij drukte bepaalt deze standaardfiets

ook de snelheid: andere gebruikers passen zich aan, waardoor de snelheidsvariatie op drukke locaties kleiner is dan op rustige locaties.

Het gedrag op drukke fietspaden laat in sommige opzichten te wensen over: een op de vijf (snor)fietsers is tijdens het rijden bezig met zijn mobiele telefoon en vier van de vijf (snor)fietsers halen in zonder over de schouder te kijken. Tot een op de twintig rijdt tegen de richting in. In deze studie kon niet worden vastgesteld of deze risicogedragingen en de drukte ook gevolgen hebben voor de feitelijke onveiligheid.



1. Inleiding

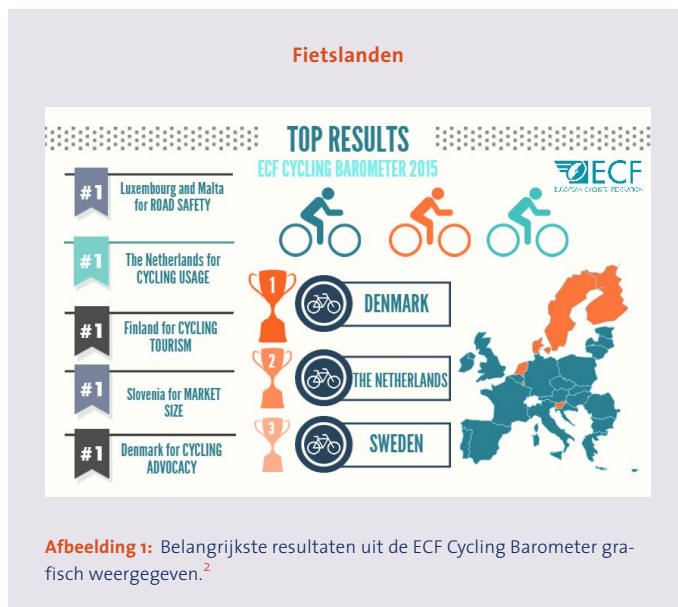
Achtergrond

Nederland behoort tot de absolute top van fietslanden wereldwijd. Het fietsbezit in Nederland is ca. 84% en Nederland is het enige land ter wereld met meer fietsen dan inwoners.¹ Het dagelijkse fietsgebruik in Nederland is het hoogst in vergelijking met andere landen; daarnaast staat Nederland hoog op de Europese ranglijst als het gaat om fietsveiligheid, fietsverkopen en fietstoerisme (→ Afbeelding 1).²

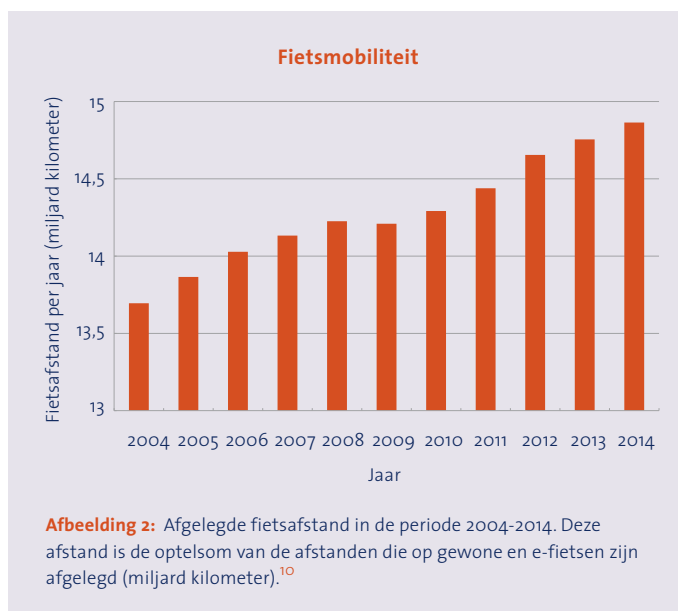
In de periode 2004-2014 is het fietsgebruik toegenomen met 9% (→ Afbeelding 2).³ Vooral in de grote steden is de fietsmobiliteit toegenomen. In de periode 1986-1991 was bijvoorbeeld het aantal verplaatsingen per fiets van, naar en binnen Amsterdam op een gemiddelde werkdag 470.000, terwijl dit er 604.000 waren in de periode 2005-2008.⁴ De afgelegde afstand per fiets nam in Amsterdam toe van 1,5 miljoen kilometer in 1986-1991 tot 2,2 miljoen in 2005-2008. Ook in Utrecht groeit het fietsverkeer ieder jaar fors.⁵ Er is zelfs een ambitie uitgesproken dat het fietsgebruik voor woon-werkverkeer in 2030 moet zijn verdubbeld ten opzichte van 2011.⁶ In Den Haag is het fietsverkeer in de periode 2011-2014 met 12% toegenomen en is er de ambitie om het fietsgebruik verder te stimuleren, onder andere door verbetering van faciliteiten voor fietsparkeren en verbetering van fietsnetwerken.⁷

Fietsers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. In 2014 kwamen 185 fietsers om het leven en het aantal verkeersdoden onder fietsers heeft in de afgelopen tien jaar geen dalende trend gekend. Het aandeel fietsers onder alle ernstig verkeersgewonden is gestegen, vooral als gevolg van fietsongevallen waarbij geen gemotoriseerd voertuig betrokken was.⁸

De stijging van het aantal verkeersgewonden, in combinatie met de toenemende fietsmobiliteit, heeft ertoe geleid dat er met name in de grote steden veel onrust en discussie is over de drukte op het fietspad en hoe daarmee om te gaan. Dit uit zich in initiatieven zoals bijvoorbeeld in Utrecht, Amsterdam en Den Haag. In Utrecht is eerst een enquête gehouden onder 800 fietsers, waarna een stadsgesprek heeft plaatsgevonden. Dat resulteerde in een aantal knelpunten waarvoor maatregelen zijn opgesteld in het *Actieplan Utrecht Fiets!*⁵ Ook Amsterdam⁹ en Den Haag⁷ hebben meerjarenplannen opgesteld specifiek voor de fiets.



Afbeelding 1: Belangrijkste resultaten uit de ECF Cycling Barometer grafisch weergegeven.²



Afbeelding 2: Afgelegde fietsafstand in de periode 2004-2014. Deze afstand is de optelsom van de afstanden die op gewone en e-fietsen zijn afgelegd (miljard kilometer).¹⁰

¹ Fietsplatform (2013). *Fietsrecreatiemonitor Verdieping Effecten en fietsbezit*. Landelijk Fietsplatform, www.fietsplatform.nl

² ECF (2015). *ECF Cycling Barometer 2015*. European Cyclists' Federation, Brussels.

³ KiM (2015). *Mobiliteitsbeeld 2015*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM, Den Haag.

⁴ Grooten, J. & Kuik, F. (2010). *Mobiliteit in en rond Amsterdam: Een blik op de toekomst vanuit een historisch perspectief*. DIVV, Gemeente Amsterdam.

⁵ Gemeente Utrecht (2015). *Actieplan Utrecht Fiets!* Gemeente Utrecht.

⁶ BRU (2013). *Fietsvisie Regio Utrecht*. Bestuur Regio Utrecht, Utrecht.

⁷ Gemeente Den Haag (2015). *Meerjarenprogramma fiets 2015-2018*. Gemeente Den Haag.

⁸ Groot-Mesken, J. de, et al. (te verschijnen). *Monitor Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2015*. R-2015-20. SWOV, Den Haag.

⁹ Gemeente Amsterdam (2013). *Meerjarenplan fiets 2012-2016*. Gemeente Amsterdam.

¹⁰ Data Centraal Bureau voor de Statistiek en ministerie van Infrastructuur en Milieu, bewerkt door Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.



Tevens komen er bij decentrale overheden en belangenverenigingen als Veilig Verkeer Nederland en de Fietsersbond meldingen binnen van mensen die klagen over toenemende drukte, te veel verschillende gebruikers, snelheidsverschillen op het fietspad en de onveiligheid die dat met zich mee zou brengen.¹¹

We zien dus een bezorgdheid over onveiligheid en hinder door toenemende drukte en variëteit op fietspaden bij burgers en beleidsmakers in grote steden, terwijl er geen gegevens beschikbaar zijn specifiek voor de locaties waar de problemen ervaren worden. Dat heeft ertoe geleid dat SWOV in haar onderzoeksprogramma 2015 een onderzoek heeft gestart naar feiten en cijfers over het gebruik van het fietspad. In het bijzonder willen we met dit onderzoek vaststellen wat de variëteit aan gebruikers is en wat de snelheidsverschillen zijn op drukke fietspaden. Tevens willen we onderzoeken hoe vaak men riskant gedrag vertoont op drukke fietspaden en of dat zich uit in conflicten.

Onderzoeksvragen

De belangrijkste vraag die steeds naar voren komt in maatschappelijke discussies is of de drukte op het fietspad inderdaad samengaat met meer variëteit in gebruikers en in snelheid. Ook is de vraag of, als dit zo is, dit leidt tot feitelijk meer onveiligheid. In deze studie hebben we geprobeerd deze vragen te beantwoorden aan de hand van de volgende subvragen:

- Wie maken gebruik van het fietspad in de stad?
- Hoe is het gebruik verdeeld over typen gebruikers?
- Wat zijn de kenmerken van de gebruikers en hun voertuigen?
- Hoe gedragen zij zich?
- Hoe is de interactie met ander verkeer op het fietspad?
- Levert dat conflicten op?

¹¹ Minister van Infrastructuur en Milieu (2015). Kamerbrief IENM/BSK-2015/120559. Den Haag.

2. Onderzoeksoopzet

In mei 2015 zijn speciaal voor dit onderzoek op acht locaties (vier in Den Haag en vier in Amsterdam) video-camera's geplaatst. De locaties waren wegvakken van vrijliggende fietspaden, waarvan er twee in Den Haag ook opengesteld waren voor bromfietzers. De camerapositie was tegen de rijrichting in. Deze locaties werden aangedragen door de gemeenten zelf en betroffen fietspaden die exemplarisch waren voor de beleving van drukte op het fietspad, of waarover klachten bekend waren bij de gemeente. De locaties zijn daarmee niet representatief voor alle stedelijke fietspaden in Nederland. Wel is de kans klein dat andere locaties nog drukker zijn of dat daar nog meer problemen als gevolg van drukte zijn.

De camera's hebben in totaal veertien, en op een enkele locatie vijftien dagen lang beeld opgenomen. Uit dit beeldmateriaal is een selectie gemaakt waarbij weekend- en feestdagen uit het bestand zijn verwijderd. Dat heeft geleid tot een uiteindelijke selectie van negen dagen beeldmateriaal per locatie, waarvan per dag de ochtendspits (7.30-9.30 uur) is geanalyseerd. De resultaten die in het volgende hoofdstuk zullen worden gepresenteerd zijn dus indicatief voor het gebruik van het fietspad tijdens de ochtendspits van werkdagen.

De data zijn op drie manieren geanalyseerd. Ten eerste zijn tellingen en snelheidsgegevens geanalyseerd van alle gebruikers van het fietspad die in de geselecteerde perioden automatisch door de camera zijn geregistreerd. Deze gegevens zijn gebruikt om uitspraken te doen over de drukte, over snelheidsvariatie en over fietsers die in de verkeerde richting op het fietspad reden.

Ten tweede zijn de data handmatig gecodeerd. Van elke gebruiker van het fietspad is opgeschreven op welk tijdstip deze voorbijkwam, en om welk type gebruiker het ging: standaardfiets, fiets met een bagagekrat voorop, bakfiets (zowel voor vervoer van kinderen als voor vervoer van goederen), snorfiets of anders (→ *Afbeelding 3*).

De derde analyse betrof potentieel risicogedrag op het fietspad. Van een selectie van het beeldmateriaal zijn gedragsvariabelen geregistreerd. Op alle locaties is van één dag (donderdag 30 april 2015) één uur van de ochtendspits (8.30-9.30 uur) geanalyseerd. Van elke gebruiker van het fietspad die voorbijkwam is genoteerd of deze aan het inhalen was – en zo ja, daarbij over de schouder keek – en of de mobiele telefoon werd gebruikt.

Wanneer er sprake was van een conflict is genoteerd welke typen weggebruikers hierbij betrokken waren en om wat voor soort conflict het ging. Een conflict is in dit onderzoek gedefinieerd als een situatie waarbij een van de volgende situaties aan de hand is:

- Een van de weggebruikers maakt een abrupte uitwijkbeweging of rembeweging om een botsing of val te voorkomen.
- Een van de weggebruikers komt ten val.
- Een van de weggebruikers komt in botsing met een andere weggebruiker.



Op het fietspad in de stad...



Standaardfiets	
Lengte	1,94 m
Breedte	0,64 m
Stuurhoogte	1,23 m
Zithoogte	0,90 m
Massa leeg	20 kg



Bakfiets	Twee wielen	Drie wielen
Lengte	2,55 m	2,25 m
Breedte	0,73 m	0,90 m
Stuurhoogte	1,23 m	1,23 m
Zithoogte	0,90 m	0,90 m
Massa leeg	53 kg	73 kg



Snorfiets	
Lengte	1,90 m
Breedte	0,75 m
Stuurhoogte	1,15 m
Zithoogte	0,80 m
Massa leeg	112 kg

Afbeelding 3: Voertuigen met fysieke basiskennmerken van drie belangrijke gebruikersgroepen van het fietspad in de stad. De voertuigen op de weg kennen – ook binnen een type – een grote variatie in lengte, breedte en massa. De basiskennmerken in dit overzicht zijn die van 'normvoertuigen', dat wil zeggen voertuigen waarmee in de ontwerprichtlijnen van CROW wordt gerekend.¹² Een accessoire zoals een fietskrat beïnvloedt de afmetingen en de massa van de standaardfiets.

3. Resultaten

Verschillende gebruikers van het fietspad

Meer dan 90% van de gebruikers van het fietspad rijdt met een standaardfiets of een standaardfiets met krat (→ Tabel 1). Snorfietsers maken ongeveer 6% uit van het totale aantal weggebruikers op fietspaden (de twee fiets-/bromfietspaden in Den Haag zijn hierbij buiten beschouwing gelaten, omdat op de videobeelden snorfietsers en bromfietsers niet zijn te onderscheiden). Het aandeel standaardfietsen zonder krat was in Den Haag hoger dan in Amsterdam, waar juist in verhouding meer standaardfietsen met krat zijn geobserveerd. Hierbij moet opgemerkt worden dat ook binnen een gemeente de variatie groot was: het aandeel snorfietsen op fietspaden in Amsterdam varieerde van 4,3% tot 9,1% en het aandeel op de twee fietspaden in Den Haag van 3,7 tot 6,1%.



Tabel 1: Aantallen en aandelen gebruikers van het fietspad, uitgesplitst naar Amsterdam en Den Haag. Data gebaseerd op handmatige tellingen op 8 locaties (dus inclusief de twee fiets-/bromfietspaden) gedurende 9 weekdays tijdens de ochtendspits (7.30-9.30 uur).

Gebruikers fietspad	Amsterdam		Den Haag		Totaal	
	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel
Standaardfiets	23.396	68,7%	15.609	71,9%	39.005	69,9%
Standaardfiets met krat	8.454	24,8%	3.989	18,4%	12.443	22,3%
Snorfiets/Bromfiets	1.949	5,7%	1.955	9,0%	3.904	7,0%
Bakfiets	169	0,5%	83	0,4%	252	0,5%
Gehandicaptenvoertuig	30	0,1%	54	0,2%	84	0,2%
Anders	53	0,2%	32	0,1%	85	0,1%
Totaal	34.051	100%	21.722	100%	55.773	100%



Drukke op het fietspad

Om een antwoord te geven op de vraag of de geobserveerde fietspaden 'druk' zijn, is de *Ontwerpwijzer Fietsverkeer*¹³ geraadpleegd. Deze richt zich op ontwerpaspecten van fietsvoorzieningen en bevat ook normen voor de aanbevolen breedte van fietspaden bij een bepaalde intensiteit. De ontwerpwijzer onderscheidt normen voor drie verschillende intensiteitscategorieën en voor zowel een- als tweerichtingsfietspaden. We typeren een fietspad als druk als het fietspad smaller is dan de breedte die de CROW-richtlijn voorschrijft voor de gemeten intensiteit. Dit is het aantal gebruikers dat er in een spitsuur werkelijk is gepasseerd. Volgens deze typering zijn er twee fietspaden in Amsterdam en twee fietspaden in Den Haag druk te noemen (→ *Tabel 2*).

Hoewel de fietspaden in zowel Amsterdam als Den Haag ook al druk zijn als – op dezelfde manier als in *Tabel 2* – naar alleen de meer dan 90% fietsers wordt gekeken, dragen snorfietzers wel bij aan de drukte. De eenrichtingsfietspaden in Amsterdam voldoen gegeven de hoeveelheid verkeer niet aan de normbreedte en worden getypeerd als druk, terwijl beide tweerichtingsfietspaden wel aan de normbreedte voldoen en niet als druk worden getypeerd. In Den Haag voldoet een van de eenrichtingsfietspaden en een van de tweerichtingsfietspaden niet aan de normbreedte, gegeven de hoeveelheid verkeer.

Tabel 2: Aangetroffen breedte van het fietspad vergeleken met de gewenste breedte van een vrijliggend fietspad¹³ voor de gemeten intensiteit. Een fietspad is als 'druk' getypeerd als de werkelijke breedte kleiner is dan de normbreedte bij de gegeven intensiteit.

Gemeente	Straat	1 of 2 richtingen	Intensiteit (aantal/uur)	Normbreedte (m)	Werkelijke breedte (m)	Druk?
Amsterdam	De Clerqstraat	1	758	4	2	Ja
	Weesperstraat	1	467	3	2,1	Ja
	Geldersekade	2	461	3,5 a 4	3,9	Nee
	Piet Heinkade	2	206	3,5 a 4	3,5	Nee
Den Haag	Prinsegracht	1	720	3	2	Ja
	Laan van Meerdervoort	1	85	2	2,1	Nee
	Laan van Hoornwijck	2	304	4	2,7	Ja
	Waalsdorperweg	2	97	3	3,5	Nee

Snelheden op het fietspad

De snelheid is gebaseerd op alle gebruikers van het fietspad die een snelheid hadden van meer dan 8,5 km per uur.¹⁴ In *Tabel 3* staan de gemiddelden en standaarddeviaties weergegeven. De twee fiets-/bromfietspaden in Den Haag zijn in deze tabel achterwege gelaten omdat de snelheid hier wordt beïnvloed door de aanwezigheid van bromfietzers.

Gemiddeld over alle locaties is de snelheid 20,6 km per uur. De snelheid op tweerichtingsfietspaden is hoger ($M = 21,9$) dan op eenrichtingsfietspaden ($M = 19,5$).¹⁵ Dit verschil is significant. Ook is de snelheid op drukke fietspaden significant lager ($M = 19,6$) dan op rustige fietspaden ($M = 21,6$).¹⁶

De standaarddeviatie (een maat voor de spreiding in snelheden) is kleiner op drukke fietspaden dan op niet-drukke fietspaden. Dit lijkt erop te wijzen dat gebruikers van het fietspad bij hogere intensiteiten minder gelegenheid hebben tot het kiezen van de eigen snelheid en zich meer moeten aanpassen aan het andere verkeer.

Voor de overige gedragsvariabelen zijn alle locaties weer meegenomen. Het feit dat een locatie fiets-/bromfietspad is, zal namelijk vooral invloed hebben gehad op de snelheid en minder op de overige gedragsvariabelen.



Tabel 3: Snelheden per locatie: gemiddelden en standaarddeviaties.

Data gebaseerd op automatische tellingen op 6 locaties (geen fiets-/bromfietspaden) gedurende 9 weekdays tijdens de ochtendspits (7.30-9.30 uur).

Gemeente	Straat	1 of 2 richtingen	Druk?	Gemiddelde snelheid (km/uur)	Standaarddeviatie (km/uur)
Amsterdam	De Clerqstraat	1	Ja	19,5	3,4
	Weesperstraat	1	Ja	19,3	3,8
	Geldersekade	2	Nee	22,1	4,9
	Piet Heinkade	2	Nee	21,4	5,3
Den Haag	Prinsegracht	1	Ja	19,8	3,5
	Laan van Meerdervoort	1	Nee	18,0	3,7
Totaal				20,5	4,4

¹⁴ Dit is de maximale loopsnelheid van een voetganger die niet hardloopt. We gaan ervan uit dat snelheden hoger dan 8,5 km per uur fietsers of snorfietsers betreffen, hoewel niet uit te sluiten is dat we een enkele langzame fietser ten onrechte hebben uitgesloten of een hardloper ten onrechte hebben meegenomen.

¹⁵ $F(1, 69.717) = 4.987; p < 0,001$

¹⁶ $F(1, 69.717) = 3.807; p < 0,001$

Overig gedrag op het fietspad

In *Tabel 4* staat weergegeven hoeveel gebruikers van het fietspad tijdens het rijden met mobiele media-apparatuur bezig waren. Onderscheid is gemaakt naar bellen (met de telefoon in de hand aan het oor), het scherm bedienen (apparaat in de hand voor zich) en muziek luisteren (het dragen van oortjes of een koptelefoon). Onder muziek luisteren moet ook handsfree bellen worden begrepen; dit is op basis van de beelden niet uit elkaar te halen. Het percentage gebruikers dat zich helemaal niet liet afleiden door de smartphone varieerde van 74,7% tot 92,9%.

Van de eenrichtingsfietspaden is bekeken hoeveel gebruikers in de juiste richting reden, of, andersom gesteld, hoeveel 'spookrijders' er op het fietspad waren. Het bleek dat de meerderheid van de gebruikers in de juiste richting fietste (→ *Tabel 5*): het percentage varieerde van 94,8% tot 99,5%. Het aandeel spookrijders is op sommige plaatsen dus 1 op 20.

Tabel 4: Gebruik van de mobiele media-apparatuur onder gebruikers van het fietspad.

Data gebaseerd op handmatige tellingen op 8 locaties gedurende 1 weekdag (donderdag 30 april 2015) tijdens de ochtendspits (8.30-9.30 uur).

Gemeente	Straat	Bellen	Scherm bedienen	Muziek luisteren	Geen gebruik	Totaal
Amsterdam	De Clerqstraat	8 (0,7%)	17 (1,5%)	243 (20,9%)	897 (77,0%)	1.165 (100%)
	Weesperstraat	4 (0,6%)	15 (2,4%)	94 (15,1%)	510 (81,9%)	623 (100%)
	Geldersekade	2 (0,3%)	13 (1,7%)	103 (13,6%)	641 (84,5%)	759 (100%)
	Piet Heinkade	2 (0,8%)	10 (3,9%)	53 (20,6%)	192 (74,7%)	257 (100%)
Den Haag	Prinsegracht	8 (1,1%)	6 (0,8%)	81 (10,8%)	653 (87,3%)	748 (100%)
	Laan van Meerdervoort	0 (0%)	1 (1,2%)	5 (6,0%)	78 (92,9%)	84 (100%)
	Laan van Hoornwijck	1 (0,4%)	2 (0,7%)	25 (9,4%)	239 (89,5%)	267 (100%)
	Waalsdorperweg	1 (0,8%)	4 (3,1%)	9 (7,0%)	115 (89,1%)	129 (100%)
Totaal		26 (0,6%)	68 (1,7%)	613 (15,2%)	3.325 (82,5%)	4.032 (100%)

Tabel 5: Gebruikers van het fietspad die in de juiste richting rijden.

Data gebaseerd op automatische tellingen op 4 locaties (eenrichtingsfietspaden) gedurende 9 weekdays tijdens de ochtendspits (7.30-9.30 uur).

Gemeente	Straat	Rijdt in juiste richting
Amsterdam	De Clerqstraat	15.590 (99,3%)
	Weesperstraat	9.705 (94,8%)
Den Haag	Prinsegracht	14.976 (99,5%)
	Laan van Meerdervoort	1.774 (97,5%)
Totaal		42.045 (97,8%)

Hoeveel gebruikers van het fietspad inhalen en daarbij al of niet over de schouder kijken, staat weergegeven in *Tabel 6*. Te zien is dat er een grote spreiding is in de aandelen, wat deels komt doordat er zich in Den Haag slechts weinig inhaalsituaties hebben voorgedaan. Gemiddeld over alle locaties kijkt slechts 20% over de schouder bij het inhalen. Overigens wordt in de meeste gevallen (97%) niet ingehaald. In de andere gevallen geldt voor fietsers dat ze ongeveer even vaak ingehaald worden als dat ze zelf inhalen. Snorfietzers halen voornamelijk zelf in.



Tabel 6: Gebruikers van het fietspad die over de schouder kijken bij het inhalen.

Data gebaseerd op handmatige tellingen op 8 locaties gedurende 1 weekdag (donderdag 30 april 2015) tijdens de ochtendspits (8.30-9.30 uur).

Gemeente	Straat	Kijkt over schouder	Kijkt niet over schouder	Totaal aantal inhaalmanoeuvres
Amsterdam	De Clerqstraat	91 (27,9%)	235 (72,1%)	326 (100%)
	Weesperstraat	9 (10,2%)	79 (89,8%)	88 (100%)
	Geldersekade	16 (13%)	107 (87%)	123 (100%)
	Piet Heinkade	2 (8,3%)	22 (91,7%)	24 (100%)
Den Haag	Prinsegracht	1 (1%)	103 (99%)	104 (100%)
	Laan van Meerdervoort	0 (0%)	4 (100%)	4 (100%)
	Laan van Hoornwijck	2 (6,7%)	28 (93,3%)	30 (100%)
	Waaltdorperweg	0 (0%)	3 (100%)	3 (100%)
Totaal		121 (17,2%)	581 (82,8%)	702 (100%)

Conflicten op het fietspad

Er zijn drie conflicten geobserveerd. Het gaat in deze drie gevallen om lichte conflicten zonder verdere gevolgen. Dit is een laag aantal. Toch kan niet zomaar worden gesteld 'dat het wel meevalt' met de onveiligheid op drukke fietspaden. Drie conflicten in negen werkdagen (of liever: negen uren ochtendspits) zou optellen tot 80 à 90 conflicten in een jaar, aangenomen dat alle ochtendspitsen even druk zijn als die wij hebben geobserveerd. En dit geldt dan voor slechts acht locaties. Er zullen dus over het hele jaar gezien en op alle drukke fietspadlocaties samen, talrijke conflicten zoals deze optreden in één uur ochtendspits.

Hoe vaak deze conflicten zich ontwikkelen tot gebeurtenissen met een ernstiger afloop, is op grond van deze data niet te zeggen. Wel weten we dat er jaarlijks naar schatting 1000 mensen worden opgenomen in het ziekenhuis na een ongeval tussen fietsers onderling.¹⁷ Daarvan weten we echter niet precies op welke locaties deze hebben plaatsgevonden en wat de toedracht was.

Conflict 2

Het tweede conflict vindt eveneens plaats op een maandagochtend. Het is op dat moment vrij druk op het fietspad. Een fietser wil aan de linkerkant van het fietspad stoppen, steekt de hand uit en mindert vaart terwijl hij de stoep op rijdt. Een achteropkomende fietser remt maar raakt toch nog met zijn voorwiel het achterwiel van de eerste fietser waarna hij tot stilstand komt. Fietsverkeer daar weer achter moet uitwijken doordat de fietser stilstaat op het fietspad. Niemand komt ten val.

Conflict 1

Het eerste conflict vindt plaats op een maandagochtend, iets na acht uur. Een fietser laat iets vallen; een achteropkomende fietser merkt dit op en stopt. Een fietser daar weer achter kan niet op tijd stoppen, rijdt tegen de gestopte fietser aan en komt ten val. Uiteindelijk kan iedereen zijn weg vervolgen zonder letsel.

Conflict 3

Het derde conflict ontstaat wanneer een voetganger het tweerichtingsfietspad wil oversteken. Een fietser van links wordt daarbij in eerste instantie over het hoofd gezien. Deze moet een flinke uitwijkmanoeuvre maken. De voetganger stapt ook terug de stoep op. Wanneer de fietser gepasseerd is steekt de voetganger alsnog over.

4. Tot slot

In grote steden is het in de ochtendspits behoorlijk druk op een aantal fietspaden. Juist op momenten en locaties van drukte moet de infrastructuur voldoen aan de richtlijnen. Daarom hebben we gekeken naar de minimale breedte van het fietspad zoals omschreven door CROW, gegeven de spitsuurintensiteit. Als de werkelijke breedte kleiner was dan de minimale breedte bij de gemeten intensiteit, hebben we het fietspad als druk gekarakteriseerd. Hoewel de gebruikte *Ontwerpwijzer fietsverkeer* niet bedoeld is om vast te stellen of een fietspad druk is *gegeven* de breedte, maar eerder om vast te stellen hoe breed het fietspad zou moeten zijn *gegeven* de drukte, geeft dit toch een benadering van de omvang van het probleem. Vaak wordt van fietspaden in de stad gesteld dat naast de drukte ook de variatie in weggebruikers en snelheden tegenwoordig groot is. Dit bleek in dit onderzoek niet het geval; het overgrote deel van de gebruikers van het fietspad is de standaardfiets of de fiets met krat.

Snorfietzers maken 4 tot 9% uit van de totale groep gebruikers van het fietspad en dragen daarmee bij aan de drukte. Ook zijn zij breder, rijden ze doorgaans sneller en halen ze daarom vaker in. De snelheidsvariatie is op drukke fietspaden kleiner dan op minder drukke fietspaden.

Wat betreft het gedrag van de gebruikers van het fietspad is verbetering mogelijk; ongeveer een vijfde is bezig met zijn mobiel en tachtig procent haalt in zonder over de schouder te kijken om te zien of dit veilig kan. Tot een op de twintig fietsers rijdt op een eenrichtingsfietspad in de verkeerde richting. Als dit bij de gemiddeld gemeten intensiteit vertaald wordt naar een wegvak van bijvoorbeeld 100 meter, dan kan het aantal ontmoetingen tussen fietsers in tegengestelde richting oplopen tot meer dan 100 per uur. We zien dus potentieel gevaarlijke en daarmee ongewenste gedragingen waarvan het belangrijk is om ze te onderkennen.

Concluderend kunnen we stellen dat de helft van de onderzochte locaties in de ochtendspits inderdaad te druk is. Tevens is het gedrag van fietsers en snorfietzers een aandachtspunt, met name het mobiel telefoongebruik op



de fiets. Juist als het druk is moeten de omstandigheden optimaal zijn. Dat geldt ook voor de typen gebruikers op het fietspad en hun gedrag.

Het aantal snorfietzers is groeiende.¹⁸ De combinatie van drukte op het fietspad, een toename van het aantal snorfietzers en het stijgende aandeel fietsers binnen het totale aantal ernstig verkeersgewonden zorgt voor een beleving van onveiligheid. Dit was aanleiding voor de Gemeente Amsterdam om de wens uit te spreken de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen, inclusief bijbehorende helmplicht. Onlangs heeft de minister van Infrastructuur en Milieu besloten om dit mogelijk te maken, in samenhang met lokale maatregelen ter vergroting van de verkeersveiligheid op fietspaden.¹⁹ Evaluatie van de effecten van deze maatregel zal moeten uitwijzen of hiermee het aantal ernstig verkeersgewonden onder snorfietzers en fietsers en de beleving van drukte en onveiligheid kan worden teruggedrongen.

¹⁸ SWOV (2014). *Brom- en snorfietzers*. SWOV-Factsheet, oktober 2014. SWOV, Den Haag.


¹⁹ Minister van Infrastructuur en Milieu (2015). Kamerbrief IENM/BSK-2015/120559. Den Haag.

5. Meer informatie

Achterliggend onderzoeksrapport

Groot-Mesken, J. de, Vissers, L. & Duivenvoorden, C.W.A.E. (2015)

Stedelijke mobiliteit op het fietspad; Observaties van aantallen, kenmerken, gedrag en conflicten van fietspadgebruikers.
R-2015-21A. SWOV, Den Haag.



SWOVpublicaties zijn te downloaden van swov.nl, via het Kennisportaal.



Ongevallen **voorkomen**

Letsel **beperken**

Levens **redden**

Colofon

Auteurs



dr. Jolieke de Groot-Mesken

Luuk Vissers, MSc

Kirsten Duivenvoorden, MSc

Fotografen

Paul Voorham, Voorburg

Peter de Graaff, Katwijk

© 2015

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

I www.swov.nl

E @swov_nl / @swov

in linkedin.com/company/swov

Dit onderzoek is gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

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