

# Paper Nationaal Verkeerskundecongres

## Meer en minder voor de fiets

Naam: *Nienke Stagge*  
Soort document: *Scriptie*  
Titel document: *Meer en minder voor de fiets*  
Stagebedrijf: *Provincie Fryslân*  
Onderwijsinstelling: *NHLStenden Hogeschool*  
Datum: *14 juni 2021*

provinsje fryslân  
provincie fryslân 



### Samenvatting

In Fryslân wordt veel gefietst, maar qua absolute aantallen ligt dit verhoudingsgewijs lager dan in bijvoorbeeld het westen van het land. In het bestuursakkoord 'Geluk op 1' van de provincie Fryslân is opgenomen dat er voor 2024 ten minste vier snelfietsroutes gerealiseerd moeten worden.

Het verkrijgen van grond voor infrastructuur wordt steeds lastiger en voor fietspaden wordt geen grond onteigend. Ook heeft het grote gevolgen voor de bedrijfsvoering van boeren. Daarnaast hebben de meeste gemeenten geen geld beschikbaar, waardoor cofinanciering niet mogelijk is.

Volgens de CROW-richtlijnen is een doorfietsroute vier meter breed. De provincie Fryslân vindt dit erg breed en wil weten of dit ook smaller kan, zodat het beter past bij de Friese situatie.

Tijdens dit onderzoek is de sterrentool van het CROW getest, die fietspaden beoordeeld op basis van de intensiteit en de breedte van het fietspad. Deze tool is een goed hulpmiddel maar is erg gericht op de centimeters. De beoordeling van vier of vijf sterren ligt ver uit elkaar bij een lage intensiteit, omdat de tool pas een goede beoordeling geeft bij vier meter breedte.

Uit het onderzoek blijkt dat voldoende breedte, goede en duidelijke markering, afscheiding van de wind, voorrang, menging met brom- en snorfietsers en speed pedelecs en een eventueel hoogteverschil of onderscheid met het voetpad belangrijke aspecten zijn voor een goede doorfietsroute. Deze aspecten zijn meegenomen in de matrix en afgezet tegen drie intensiteitsklassen van een doorfietsroute. Deze intensiteitsklassen zijn onderverdeeld in de etmaalintensiteit en uurintensiteit van het drukste uur.

De breedte is afhankelijk van de intensiteit. Dit komt doordat de kans op ongevallen samenhangt met de breedte van een doorfietsroute. De matrix is praktischer toepasbaar dan de CROW-richtlijnen, omdat het een wegbeheerder helpt onderbouwd keuzen te maken en tegelijk laat zien welke maatregelen er nodig zijn.

De volledige matrix wordt beschreven bij de conclusies en aanbevelingen in deze paper.

## **Aanleiding**

De huidige nota over het Fietsverkeer van de provincie Fryslân, Fryslân Fytslân, stamt uit 2005 en wordt in 2021 vervangen door de nieuwe Beleidsbrief Fiets. In het Bestuursakkoord 'Geluk op 1' is opgenomen dat er voor 2024 ten minste vier snelfietsroutes gerealiseerd moeten worden.

Qua intensiteiten wordt er in Fryslân veel gefietst, maar qua absolute aantal verhoudingsgewijs minder dan bijvoorbeeld in het westen van het land. Het maximum ligt rond de 2000 fietsers per dag op de drukker fietspaden buiten de bebouwde kom in Fryslân, maar gemiddeld zo'n 1000 tot 1500 fietsers per dag. Het verkrijgen van grond voor uitbreiding of aanpassing van bestaande infrastructuur, waaronder fietspaden, wordt steeds lastiger en voor fietspaden wordt geen grond onteigend. Bij boeren ligt grondaankoop gevoelig, omdat het grote invloed heeft op de bedrijfsvoering. Daarnaast hebben de meeste gemeenten geen geld beschikbaar, waardoor cofinanciering met de gemeenten niet mogelijk is. Volgens de CROW-richtlijnen heeft een doorfietsroute een standaard breedte van vier meter. In relatie tot grondaankoop en de intensiteiten van het fietsverkeer in Fryslân vindt de provincie dit erg ruim opgezet. De provincie wil weten of deze doorfietsroutes ook smaller gemaakt kunnen worden, waardoor deze meer passen bij de Friese situatie.

## **Onderzoeksvragen**

Voor dit onderzoek zijn de volgende onderzoeksvragen opgesteld:

Hoofdvraag:

*In hoeverre sluiten de CROW-richtlijnen over doorfietsroutes aan op de Friese situatie, rekening houdend met de verschillende aspecten: verkeersveiligheid, snelheid en intensiteit, toekomstbestendigheid, beheer en onderhoud, landschappelijke effecten en de beleving vanuit de fietser?*

Deelvragen:

- 1. In hoeverre verandert de verkeersveiligheid van de fietser als wordt afgeweken van de geadviseerde breedte van de CROW-richtlijnen?*
- 2. Wat is de invloed van de breedte van de doorfietsroute op de snelheid van de fietser en de intensiteit en capaciteit van het fietsverkeer?*
- 3. In welke mate heeft de breedte van de doorfietsroute invloed op de toekomstbestendigheid van de doorfietsroute?*

Tussenvraag:

*Kijkend naar de eerste deelvragen, als afgeweken kan worden van de fietspadbreedte conform de CROW-richtlijnen, wat zijn de uitgangspunten voor een Friese doorfietsroute?*

- 4. In hoeverre verschilt de aanleg en het beheer en onderhoud van een CROW doorfietsroute met een gewenste inrichting van een Friese doorfietsroute?*
- 5. Indien afgeweken kan worden van de CROW-richtlijnen, hoe passen we dan de Friese doorfietsroute in het landschap in?*
- 6. Hoe verschilt de beleving vanuit de fietser op een Friese doorfietsroute ten opzichte van de CROW doorfietsroute?*

## Onderzoeksmethode

Om een beeld te krijgen hoe deze richtlijnen zijn opgesteld en hoe deze zijn toegepast bij andere doorfietsroutes is een literatuurstudie uitgevoerd, zijn er diverse interviews gehouden en is er een enquête uitgezet. In de Friese Fietsenquête zijn 1200 inwoners van Fryslân bevroegd over hun gedachten over fietsen in het algemeen en konden zij, aan de hand van foto's een rapportcijfer geven voor situaties met verschillende inrichtingen van fietspaden. Tijdens de interviews is gesproken met wegbeheerders, belangenorganisaties, een verkeerspsycholoog en andere experts.

## Resultaten

Tijdens een interview met het CROW kwam de net ontwikkelde sterrentool van het CROW ter sprake. Deze tool beoordeelt een fietspad op basis van de intensiteit en de breedte van het fietspad. De percentages voor de verdeling van fietsers over de richtingen en de obstakelvrije ruimte zijn van te voren ingevuld, maar kunnen wel aangepast worden. Dit geldt ook voor het percentage fietsers naast elkaar (duofietsers), brede fietsers en brom- en snorfietsers. Deze tool is gebaseerd op de breedte in centimeters, waardoor een fietspad met een lage intensiteit ook pas vanaf een breedte van vier meter beoordeeld wordt met vijf sterren. De tool is daarmee een goed hulpmiddel, maar de score is pas goed wanneer de maximale breedte is gehaald en die is sterk afhankelijk van de intensiteit. Dit zou inzichtelijker moeten worden gemaakt en makkelijker toepasbaar moeten zijn; er ontstaat behoefte aan een praktisch model.

In de interviews met experts zijn praktijkvoorbeelden uit het land doorgenomen. Voor de praktijkvoorbeelden gaat het over het Rijnwaalpad in Gelderland, de route Groningen – Ten Boer en de route Groningen – Assen. Daarnaast is gekeken naar de fietsstraat in Putten en de F35 van Nijverdal naar de Duitse grens. Daarnaast kwam naar voren dat een doorfietsroute smaller kan worden uitgevoerd dan vier meter, als er goed gelet wordt op de intensiteit en de missende breedte gecompenseerd wordt met andere maatregelen.

Ook is de Friese Fietsenquête uitgezet, die bestond uit algemene vragen over het fietsgebruik en fotovragen. Hierbij werden foto's van verschillende fietspaden getoond en werd gevraagd naar de eerste indruk, het gevoel van breedte, het gevoel van afscheiding door de berm en het gevoel van geleiding/belijning. Deze vragen zijn beantwoord door ongeveer 1200 inwoners van de provincie Fryslân. De smalle fietspaden die door het land lopen worden als matig beoordeeld op het gevoel van breedte. Bomen in de berm zorgen, bij een fietspad vanaf drie meter, voor een hogere beoordeling van het gevoel van afscheiding door de berm. Daarnaast wordt een duidelijke markering beoordeeld met voldoende tot goed. Fietsers vinden een eigen, ruime plek fijn om te hebben.

Naast de fotovragen werden ook algemene vragen over het fietsen gesteld. Hieruit kwam naar voren dat 56% de gewone of elektrische fiets dagelijks gebruikt. De speed pedelec wordt wekelijks gebruikt. Van de mensen die met de fiets naar het werk gaan, gaat de helft met de gewone fiets en een derde met de elektrische fiets. De speed pedelec wordt door 2% gebruikt. Dit aandeel is nog erg klein.

Bij fietsen in Fryslân wordt vooral de wind genoemd als reden om niet de fiets te pakken. Luwtebeplanting kan hier een oplossing voor zijn, doordat het de fietser beschermt tegen de

wind. Daarnaast wordt een te grote afstand naar het werk genoemd als reden om niet te fietsen. Een verbeterpunt om het fietsgebruik te stimuleren is door de kwaliteit van de fietspaden te verbeteren en meer vrijliggende fietspaden aan te leggen. Een vlak fietspad wordt het meest genoemd als eis voor een doorfietsroute.

### **Conclusies en aanbevelingen**

Uit de informatie blijkt dat voldoende breedte, goede en duidelijke markering, afscheiding van de wind, voorrang, menging met brom- en snorfietsers en speed pedelecs en een eventueel hoogteverschil of onderscheid met het voetpad uitgangspunten zijn voor een goede doorfietsroute.

Om deze aspecten goed mee te kunnen nemen bij de planvorming voor een doorfietsroute, is een matrix opgesteld. Daarin zijn de hiervoor genoemde uitgangspunten afgezet tegen drie intensiteitsklassen van een doorfietsroute.

De kans op ongevallen hangt samen met de breedte van een doorfietsroute. Hoe breder het fietspad, hoe kleiner de kans op ongevallen. Dit zorgt ervoor dat de breedte van een doorfietsroute afhankelijk is van de intensiteit.

Op een breed fietspad hebben fietsers de ruimte, waardoor de snelheid ook hoger kan liggen. Een vergevingsgezind fietspad nodigt van nature uit tot wenselijk gedrag. Dit komt doordat de fietser weet waar hij aan toe is. Op een breed fietspad worden meer fietsers verwacht dan op een smal fietspad. Voorrang kan de doorstroming beter garanderen, omdat er minder gestopt of afgeremd hoeft te worden. Dit zorgt ervoor dat het fietspad een hogere intensiteit aankan.

Een belangrijk punt is de toekomstbestendigheid. Een doorfietsroute moet aantrekkelijk zijn voor de fietser, zodat mensen eerder geneigd zijn om de fiets te pakken. Om de breedte van een doorfietsroute te bepalen moet gekeken worden naar de verwachte intensiteit in de toekomst. Dit maakt een fietspad toekomstbestendig.

Hieronder is de matrix voor de breedte van doorfietsroutes weergegeven.

		Intensiteit beide richtingen			
Etmaalintensiteit		Tot 1500 fietsers	Tot 1500 fietsers	1500 - 2500 fietsers	Meer dan 2500 fietsers
Uurintensiteit (drukste uur)		100 fietsers	150 fietsers	150 – 400 fietsers	Meer dan 400 fietsers
Effectieve fietspadbreedte		3,00 meter	3,50 meter	3,50 meter	4,00 meter
Profielvrije ruimte					
	Bij obstakel	0,50 meter	0,50 meter	0,60 meter	0,70 meter
	Zonder obstakel	1,50 meter	1,50 meter	1,50 meter	1,50 meter
Markering		Kantmarkering	Kantmarkering	Kantmarkering	Kant- & asmarkering
Afscheiding		Luwtebeplanting			
				Inpassing in het groen	Inpassing in het groen
Voorrang		Fietsers in de voorrang			
Totaal percentage bromfietsers, snorfietsers en speed pedelecs		Niet op het fietspad	17%	17%	10%
Hoogteverschil en onderscheid met eventueel voetpad*		Geen hoogteverschil Geen onderscheid	Geen hoogteverschil Wel onderscheid	Wel onderscheid Evt. wel hoogteverschil	Wel onderscheid Evt. wel hoogteverschil

\* dit geldt voor binnen de bebouwde kom

Het verschil tussen de sterrentool van het CROW en de matrix die in het kader van dit onderzoek is ontwikkeld, is dat de sterrentool van het CROW het fietspad beoordeeld en aangeeft welke breedte er nodig is om een bepaald aantal sterren te halen. De matrix uit dit onderzoek geeft aan wat er nodig is om de fietser comfortabel te laten fietsen. Hierbij wordt de markering en de omgeving meegenomen. De matrix lijkt hiermee pragmatischer te zijn en geeft daarbij een uitgebreid overzicht van wat er nodig is bij welke (toekomstige) intensiteit, zodat een wegbeheerder hier gemakkelijk informatie uit kan putten.

Daarnaast wordt de Provincie Fryslân geadviseerd om ook te gaan werken met uurintensiteiten, in plaats van alleen etmaalintensiteiten. Daardoor kan een ander beeld ontstaan van de intensiteit en uiteindelijk de benodigde breedte. Deze intensiteiten kunnen dan ook makkelijker vergeleken worden met andere provincies en partijen. Deze werken veelal met uurintensiteiten.

Parallel aan het onderzoek 'Meer en minder voor de fiets' heeft het CROW de sterrentool aangepast naar breedtelabels en een bijbehorende notitie gepubliceerd.