

Hoofddorp, 30 augustus 2021
Betreft: Toelichting op fietshindernissen

Deze toelichting is geschreven in 2013. Er zijn nu aanpassingen gemaakt op o.a. de links naar de gemeente.

Toelichting op de fietshindernissen aan de hand van de Fietsbalans 2011 gegevens

Detail beschrijvingen van de genoemde onderwerpen zijn te vinden in de rapportage van de fietsbalans 2011.

Deel1: analyse en advies

Deel 2A: Onderzoek verslag gemeente brede aspecten en infra Hoofddorp

Deel 2B: Onderzoek verslag infra Nieuw-Vennep

Door toenemend e-bike verkeer is extra aandacht ter voorkoming van eenzijdige ongevallen (worden alleen geregistreerd als er een ambulance bij moet komen) noodzakelijk.

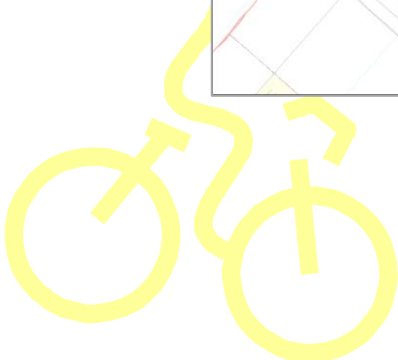
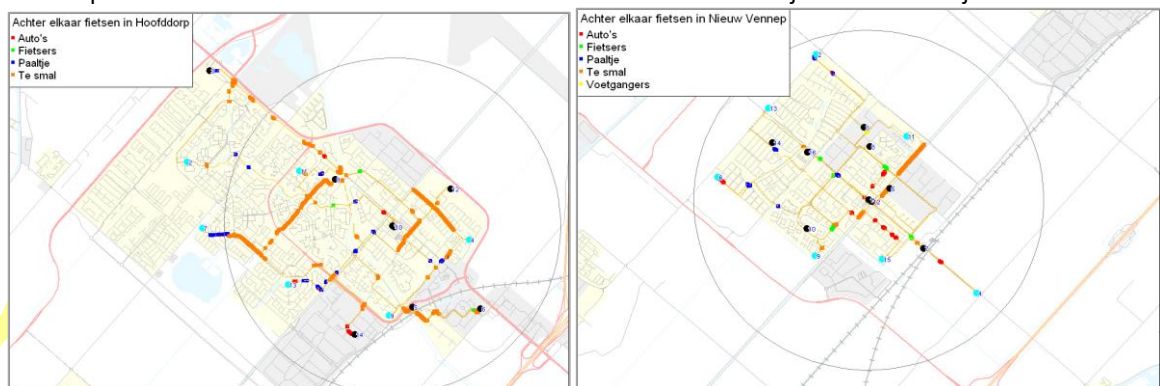
Door het gebruik van de e-bike moet er rekening mee gehouden worden, dat de actieradius van 7,5 naar 15 km wordt opgetrokken. Hierdoor komt ook veel meer woon-werkverkeer en verkeer tussen de kernen in beeld dan alleen voor de super sportieve wielrijder.

Op bijgaande mindmap zie je de items overzichtelijk aangegeven.

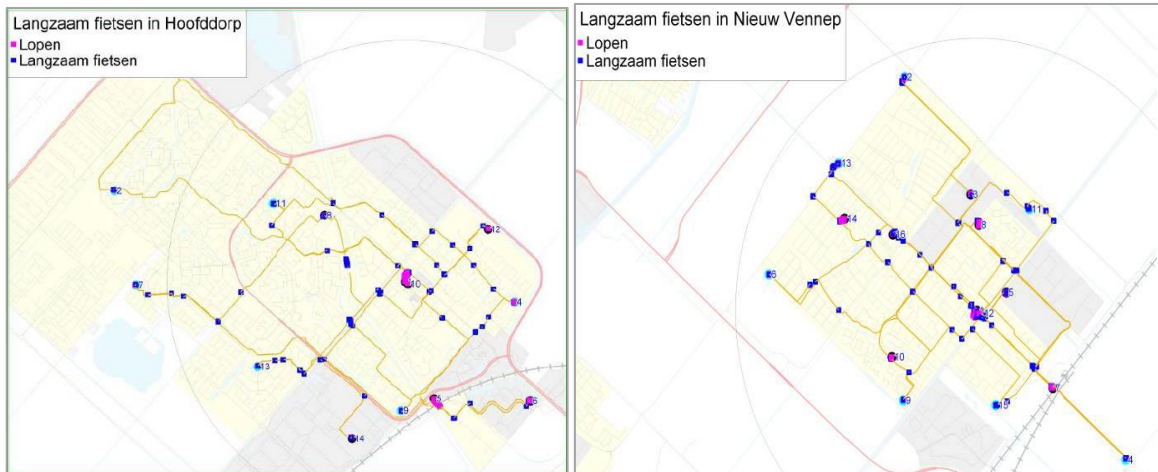
Het ijkpunt in de Fietsbalans is:

- Met zijn tweeën naast elkaar kunnen fietsen met een snelheid van 18 km/u.
- Als je langzamer moet rijden dan 15 km/h of als je achter elkaar moet rijden, is er een hindernis.
- Als je langzamer dan 10 km/u moet gaan, heb je last van een zware hindernis.

Hier de plaatsen vanuit 2011 waar de fietsers niet naast elkaar konden rijden met daarbij de redenen.



Nu de plaatjes uit 2011 waar de beoogde snelheid niet kon worden gehaald met de redenen.



1. Snelheid < 18 km/u

1.1 Tegenliggers op de fietsroute

Ook door meer tegenliggers die al of niet de ideale lijn volgen kan je snel ervaren dat het fietspad te smal is (of niet goed is aangelegd). Afhankelijk van de drukte zou dan afgeweken moeten worden van de CROW richtlijn.

1.2 Slechte wegdek keuze

De keuze van het wegdek en de inrichting daarvan is ook bepalend voor zowel de reistijd als het comfort van de fietser. Helaas is in het verleden in onze polder de keuze gemaakt om de nutsleidingen onder fietspaden aan te laten leggen (of naderhand de fietspaden daar overheen). Hierdoor wordt de fietser vaak getroffen door verzakte fietspaden, slecht terug gelegde tegels of niet meer aansluitende tegels. De verantwoordelijke firma's leggen alleen de door hun verwijderde tegels weer terug waardoor er een duidelijke onderscheid is op deze routes. De politiek zou keuzes moeten maken om deze stroken eenduidig te gaan beschermen. (vanuit de cursus, alleen gasleidingen in de lengte richting onder een route mogen niet onder een geheel opgesloten (asfalt) wegdek liggen).



1.3 Scherpe bochten

Bochten waarbij je je snelheid moet terug brengen om de bocht te kunnen nemen (om niet op de verkeerde weghelft te raken) zijn gewoon te scherp. Deze hebben dus een te krappe bochtstraal. Het gevolg van deze scherpe bochten is dat je na de bocht je snelheid weer moet opbouwen, dat kost extra energie en zou voorkomen moeten worden. De snelheid opbouwen geeft ook aanleiding tot slingeren waardoor extra ruimte nodig is.

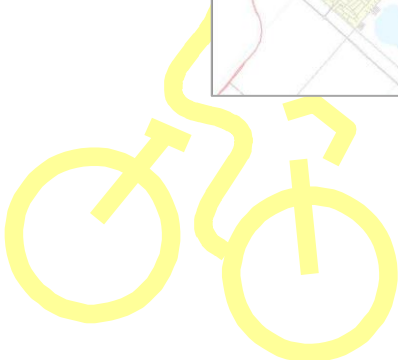
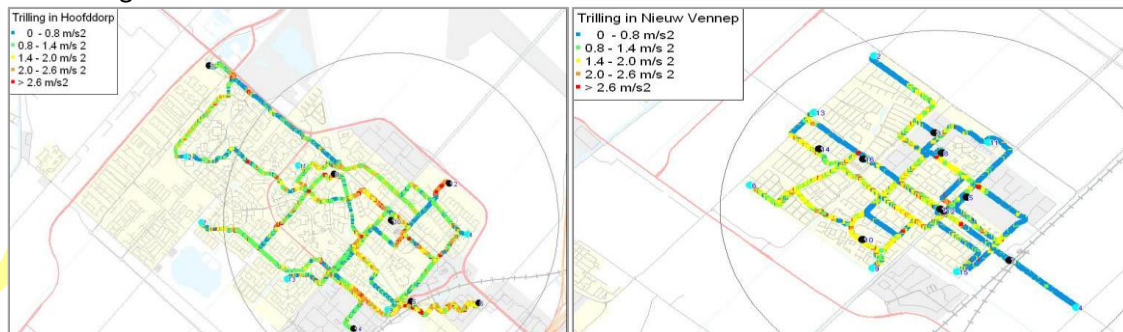
1.4 Weg inrichting

De manier waarop fietsers over een route worden geleid kan ook een hindernis zijn om lekker door te rijden. Als de fietsroute eerst langs de linkerkant ligt en na een kruising aan de rechterkant ligt is extra aandacht nodig van de fietser. Ook drempels om de snelheid van auto's te verminderen kunnen ook beperkingen opleggen aan de (niet geveerde) fietsers. Onduidelijke kleur keuze bestrating maken andere weggebruikers niet attent op een doorgaande fietsroute.



1.5 Slecht wegdek

Strak asfalt fietst het lekkerst. Tegels en klinkers zijn minder aangenaam en verplaatsen zich onder druk van de zwaardere voertuigen. Het statement één verhuiswagen maakt meer stuk dan 100.000 fietsers lijkt nog steeds op te gaan. Dit heeft de fietsbalans (2011) in kaart gebracht door een trillingsmeter.



Hier een voorbeeld van een fietspad met te veel trillingen.



1.6 Stoplichten

Maximale wachttijd 1 minuut, Bij langer programma 2 keer groen voor fietsers (niet alleen bij regen en kou). Goed werkende aanvraag drempels en wachttijd indicatie. Gefaseerd oversteken zoveel mogelijk voorkomen.

1.7 Omrijfactor

Dit is de verhouding tussen de hemelsbreed en gereden afstand. Sommige zaken zijn onoverkoombaar en zal je om een landingsbaan heen moeten fietsen. Omrijden voor een bouwactiviteit moet voorkomen worden. Omrijden voor een stoplicht vrije route, of een route met minder vuile lucht, of met minder hoog geluidsniveau is een keuze van de fietser zelf. De ontweken infrastructuur is dan blijkbaar niet op orde.

1.8 Obstakels

Stoepranden, hekjes en paaltjes op verwachte en onverwachte plakken zijn hinderlijk en kunnen aanleiding zijn voor eenzijdige ongevallen. Ook wordt daarmee de aandacht van het verkeer afgeleid. Verkeer wat door deze obstakels moet worden tegengehouden heeft kennelijk geen goede alternatieve route tot zijn beschikking. Aandacht voor de alternatieven is dus van belang.

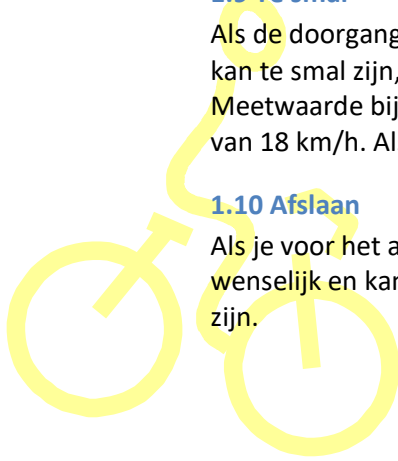


1.9 Te smal

Als de doorgang te smal is, kan dat een snelheidsbeperking opleveren. Ook een breed fietspad kan te smal zijn, als de school ernaast uitloopt of als er een kudde brommers op je afkomt. Meetwaarde bij de fietsbalans: met z'n tweeën naast elkaar kunnen rijden met de streef snelheid van 18 km/h. Als je dan achter elkaar moet gaan rijden is het te smal.

1.10 Afslaan

Als je voor het afslaan vanaf of volgen van de fiets infrastructuur te veel moet remmen is dat niet wenselijk en kan je niet lekker doorrijden. Ook de overzichtelijkheid van zo'n afslag moet goed zijn.



1.11 Lopen

Soms kan het niet anders, maar stallen vlakbij de bestemming kan de loop afstand verminderen en voorkomt wild parkeren. Omleidingen met het bord "fietsen afstappen" is een zwakte bod. Omlopen om een gevaarlijk punt te nemen moet je aan het denken zetten.

2. veilig verplaatsen

2.1 Hoogte verschil berm-wegdek

De berm van een fietsroute moet aansluiten op het fietspad. Een hoogte verschil van meerdere centimeters kan bij een windvlaag de fietser in de berm blazen, (of uitwijken voor een ander vervoermiddel) waarna de fietsers zich niet meer kan corrigeren om op het verharde gedeelte te komen en valt (eenzijdige ongevallen worden niet geregistreerd tenzij er een ambulance moet komen). Hier een voorbeeld van een kolk niet gelijkvloers met het wegdek. Een fietser moet daar op letten of zijn banden stuk rijden.



2.2 Varkensruggen



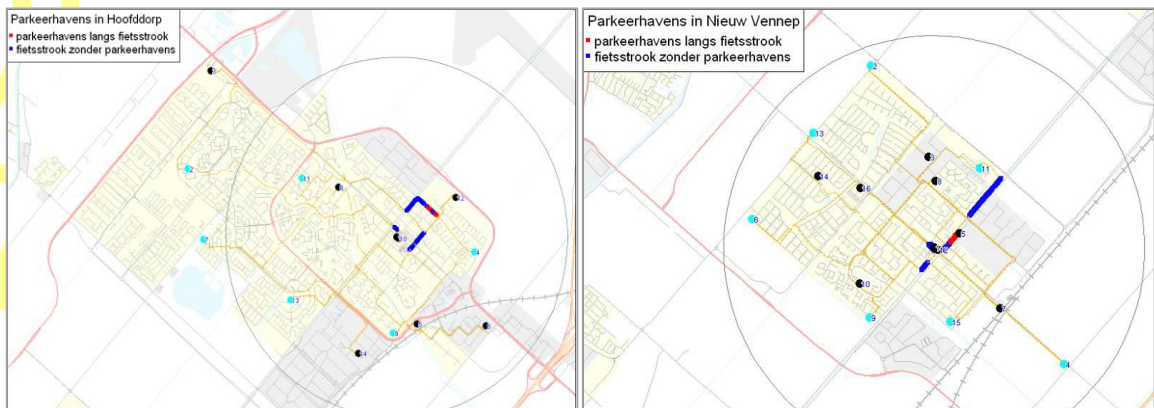
Afscheidingen tussen het voetpad en de gelijkvloerse fietsroute worden gemarkeerd door stoepranden of de lage varkensruggen. Als daarbij ook de fietser een scherpe bocht moet maken moet de aandacht worden verdeeld tussen de weg en het verkeer. Hoeveel eenzijdige ongevallen hierdoor hebben plaatsgevonden is niet bekend. Deze is inmiddels weggehaald.

2.3 Dwarsparkeren

De auto's moeten ook parkeren en krijgen daarbij de mogelijkheid om ook dwars op de rijrichting te parkeren. Zeker als er een gesloten bestelwagen naast de auto staat heeft de automobilist geen overzicht op aan komende fietsers, zeker een kind op een lage fiets wordt niet gezien. Parkeren langs schoolroutes moet voorkomen worden.

2.4 Langsparkeren

De auto's moeten ook parkeren en krijgen daarbij de mogelijkheid om ook langs de weg of fietsroutes te parkeren. Openslaande deuren als je langs fietst zijn een groot gevaar, je bent afhankelijk van de oplettendheid van de automobilist. Parkeren langs schoolroutes moet voorkomen worden.



3. onoverzichtelijke situaties

3.1 Mengen fietsen en brommers

Brommers op de fietspaden alleen bij de kruispunten! Resultaat: uitlaatgassen, fijnstof, herrie, fietsers die door brommers worden ingehaald op de te smalle kruisingen, in en uitvoegend bromverkeer (met varkensruggetjes....) Het wordt er niet veiliger op. Beter is het om voor dit type verkeer een baan open te houden op de rijbaan.

3.2 Aandacht voor de weg/opleppen op het verkeer

Als door verkeerde fundatie (geen worteldoek gebruik om wortels dieper onder de fundering te laten lopen), of door oneigenlijk gebruik (verhuishagens), of door grond werkzaamheden t.b.v. bekabeling, of een extra vluchtheuveltje er langzaam moet worden gereden op een fietspad is dat



geen goede zaak. Fietsroutes zijn ook het visite kaartje van de gemeente, en geeft het CO₂ vrije verkeer een goede infrastructuur.

3.3 Blokkering overzicht

Pas een meter voor de hoek kunnen zien of er iemand aankomt, door hekwerk, transformator huisjes of bosjes. Hoe te voorkomen? Pas actie nemen als iemand piept? (of onderuit wordt gereden)?

4. veilig parkeren

De angst voor diefstal of beschadiging is een hindernis om niet te gaan fietsen. Bij de jongste fietsbalans is ook een onderzoek gedaan naar fietsparkeer situaties. Op veel plaatsen was de kwaliteit en de kwantiteit onvoldoende.

Op veel plaatsen blijkt dit een sluitpost te zijn.

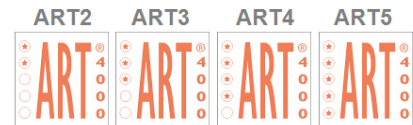
4.1 Fietsparkeerplaatsen bereikbaar

Een fietsenstalling moet goed bereikbaar zijn met de fiets. Fietsen tot voor de stalling zonder te lopen moet het doel zijn. Afsluiting van de fietsroute naar een fietsenstalling geeft aanleiding (uitlokking van overtreding?) tot fietsen in een wandelgebied of op de stoep.



4.2 ART goedgekeurde sloten

De fiets is meestal voorzien van een slot (er worden helaas nog steeds fietsen verkocht zonder slot!). Als het goed is, is dat een slot met een 2 sterren ART keurmerk. Ook extra sloten kunnen voorzien zijn van een ART keurmerk. Hoe meer sterren hoe beter het slot bestemd is tegen sabotage. In de meeste fietswinkels zijn deze duurdere sloten mondjesmaat verkrijgbaar. Sloten van onder de 20 euro zijn vaak niet goed.



4.3 Aanbind mogelijkheid

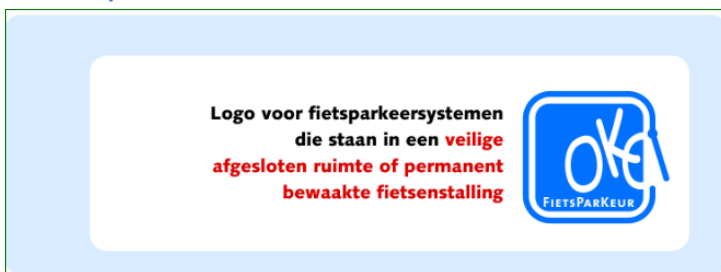
De beste manier om te voorkomen dat je fiets wordt meegenomen (ook al staat deze op slot) is om via een ketting je fiets vast te zetten aan de vaste wereld. De beheerder van de ruimte is hierop aanspreekbaar. Er is een keurmerk voor fietsparkeren in de openbare ruimte en een voor afgesloten ruimtes. Eisen zijn aanbind mogelijkheden, zijwind gevoeligheid en de fiets recht kunnen houden als er aan een kant een boodschappentas zit.



4.4 Fietsparkeur buiten

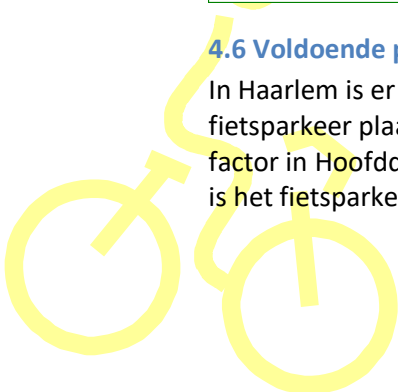


4.5 Fietsparkeur binnen



4.6 Voldoende plaatsen

In Haarlem is er een rekenfactor gebruikt van 2,5 (2,5 fietsparkeer plaats op een auto parkeerplaats). De gebruikte factor in Hoofddorp is niet bekend. In het Deltaplan mobiliteit is het fietsparkeren onderbelicht gebleven.



5. Fietscomfort

5.1 Afstand tot andere weggebruikers

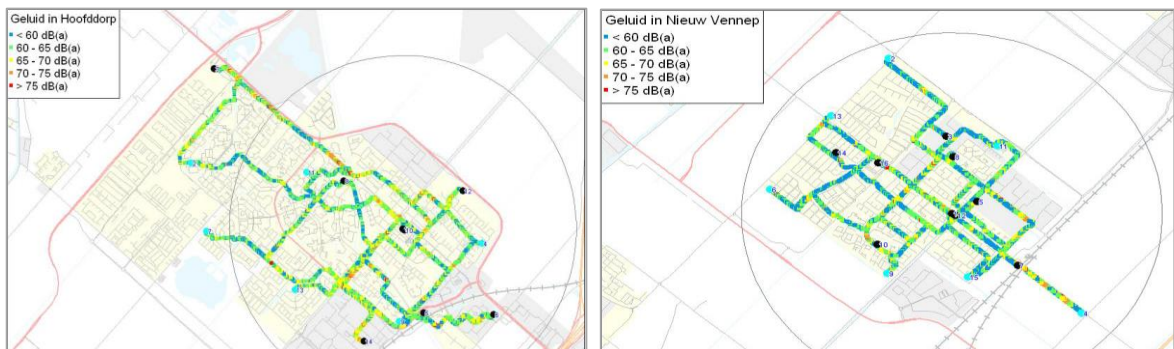
Op een fietsroute waar eigenlijk te weinig ruimte is zal de fietser door andere weggebruikers (bv brommer of auto) de kans lopen in de berm te worden gedrukt (hoogte verschil?) Ook tegemoet komend verkeer kan de fietser van de weg afdrukken. Het resultaat is, dat de fietser meer zal moeten vertragen en versnellen en daardoor meer energie moet leveren.

5.2 Snelheidsverschil op de route

De mix van brommers, snorfietsen, wielrenners, E-bikes, fietsers en kinderfietsen is geen rustgevende situatie. De mix geeft aanleiding tot irritaties en onveilig rijgedrag. Het beperken van deze mix is een taak van de regelgever.

5.3 Geluidsniveau

Een laag geluidsniveau is comfortabeler dan een hoog. Bij nieuwe ontwikkelingen kan je hier rekening mee houden, het plaatsen van geluidschermen, of een fietspad aanleggen achter een geluidsscherm is ook een optie. Hier de metingen van 2011.



5.4 Uitlaatgassen

Alleen door het verkiezen van een andere route kan de fietser hieraan ontkomen. De fietsers zou ontzien kunnen worden door geen extra hindernissen hier op te werpen door bv geen stoplichten neer te zetten of bevoordelen door sneller langs zo'n plek te laten gaan (bv. 2 x groen geven per cyclus).

5.5 Windstoten

Fietsers op fietsroutes langs drukke wegen kunnen ook last hebben van windstoten die worden veroorzaakt door grote voertuigen (vrachtwagens, bussen). Ook tussen hoge gebouwen kunnen plotselinge wervelwinden je tegenwerken.

5.6 Fijnstof

Brommers en snorfietsen blijken een grote veroorzaker te zijn van fijnstof. Zeker bij stoplichten is de uitstoot aanzienlijk. Het weren van deze voertuigen van fiets routes is een taak van de landelijke en gemeentelijke regelgever.

