



**Gemeente
Amsterdam**

Monitoring pilot 30.20

Fietspilot snelle fietsers naar de rijbaan



Team Onderzoek & Kennis

Verkeersonderzoek@amsterdam.nl

Rapportnummer O-230116

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 SAMENVATTING	5
HOOFDSTUK 2 INLEIDING	8
2.1 AANLEIDING	8
2.2 UW VRAAG	8
2.3 DE PILOT LOCATIE	8
2.4 RESULTAAT	10
2.5 LEESWIJZER	10
HOOFDSTUK 3 RESULTATEN TELSLANGEN	11
3.1 WERKWIJZE.....	11
3.2 RESULTATEN TELSLANGEN	12
HOOFDSTUK 4 GEDRAGSOBSERVATIES OP PILOT LOCATIE.....	15
4.1 WERKWIJZE.....	15
4.2 RESULTATEN GEDRAG	16
HOOFDSTUK 5 RESULTATEN INTERVIEWS	19
5.1 WERKWIJZE.....	19
5.2 RESULTATEN.....	19
HOOFDSTUK 6 RESULTATEN ENQUÊTE.....	23
6.1 WERKWIJZE.....	23
6.2 RESULTATEN.....	23
HOOFDSTUK 7 CONCLUSIES	28

Hoofdstuk 1 Samenvatting

Wat

Van april 2024 tot en met juli 2024 is in de Constantijn Huygensstraat/Bilderdijkstraat een pilot geweest waarbij snelle fietsers tussen de Kinkerstraat en Overtoom naar de rijbaan mochten. In dit rapport staan de resultaten van de monitoring van deze pilot.

Hoe

De monitoring had vier onderdelen: (1) telsingen die snelheden en intensiteiten bijhielden op de rijbaan en het fietspad, (2) een online enquête, (3) gedragsobservaties op locatie en (4) interviews met fietsers op locatie. De interviews zijn uitgevoerd door DSP-Groep, de telsingen en analyse van telsingdata is uitgevoerd door DTV consultants.

Resultaten

Telsingen

Met telsingen op het fietspad en op de rijbaan zijn de snelheden en intensiteiten bijgehouden tijdens een 0-, 1- en 2-meting. Voor alle drie de metingen zijn zes dagen geanalyseerd. Het bleek dat er een statistisch significante toename was van (brom)fietsers op de rijbaan tijdens de 1- en 2-meting. Dit was respectievelijk 2,3 en 3,0 procentpunt meer (brom)fietsers dan in de 0-meting. Op het fietspad zijn er respectievelijk 2,6 en 3,5 procentpunt minder (brom)fietsers gemeten dan verwacht op basis van de 0-meting. Op de rijbaan was bovendien een duidelijke toename te zien van (brom)fietsers die tussen de 22-28 km/u reden, wat het aannemelijk maakt dat de toename inderdaad (snelle) fietsers waren en geen brom- of snorfietsers. De verschillen tussen de 1- naar de 2-meting zijn klein, maar lijken wel op een lange termijn effect te duiden. Tijdens de spitsen lijkt het percentage (brom)fietsen op de rijbaan iets lager dan daarbuiten. De gemiddelde snelheid op de rijbaan lag tijdens de 1- en 2-meting iets lager (32,8 en 32,7 km/u) dan tijdens de 0-meting (33,8 km/u). De gemiddelde snelheid op het fietspad verschilde niet tussen de metingen. Bij alle metingen nam de gemiddelde snelheid op het fietspad wel wat af naarmate het drukker was.

Gedragsobservaties

Observatoren hebben aan de hand van een schouwformulier gedragsobservaties gedaan op zes plekken in de straat, tijdens een 0-meting en 1-meting. Bij elk meetmoment waren er zeven schouwmomenten van gemiddeld twee uur, met twee observatoren.

Het algemene verkeersbeeld verschilde niet heel erg tussen de 0- en 1-meting; drukte kwam meestal in golven en het meest tijdens de spits. Bij een aantal zijstraten zijn veel bewegingen, zoals inhalen op het fietspad, afslaan, oversteken etc. Dit zorgt soms voor opstoppingen maar gaat meestal goed. Fietsers zoeken voor inhalen vaak een geschikt punt op het fietspad, wanneer er net wat meer ruimte is, zoals bij een zijstraat. Over het algemeen gaat dit goed, soms is er wat irritatie en gebruik van fietsbel.

Tijdens de pilot (1-meting) zien we duidelijk een toename van fietsers op de rijbaan. Daarbij valt op dat fietsers vooral de rijbaan kiezen als het niet zo druk is met auto's en dat zij het fietspad weer op gaan als er op de rijbaan wachtrijen ontstaan voor de verkeerslichten. Over het algemeen houden automobilisten voldoende afstand van de fietsers en zien we geen abrupte rembewegingen.

Inhalen van fietsers gebeurt zeer zelden en alleen wanneer er uitwijkmogelijkheid is voor de automobilisten. Het verkeersbeeld op de rijbaan lijkt wat rustiger tijdens de 1-meting dan tijdens de 0-meting, toen er grotere snelheidsverschillen leken te zijn.

Interviews

Interviewers stonden op twee punten in de straat om fietsers te interviewen tijdens een 0-meting en een 1-meting. De vragen gingen over veiligheid, fietsgemak en houding tegenover de pilot. Tijdens de 0-meting zijn 67 respondenten gesproken, tijdens de 1-meting 73, waarvan vijf fietsers die op de rijbaan hadden gereden. Voorafgaand aan de pilot was 49% van de respondenten positief tot zeer positief over de pilot, 30% was neutraal en 21% was negatief. Tijdens de 0-meting dacht 39% gebruik te gaan maken van de rijbaan.

Tijdens 1-meting viel op dat 44% van de respondenten niet wist dat zij op de rijbaan mochten fietsen. Andere redenen om **niet** naar de rijbaan te gaan waren onder andere veiligheid, dat het fietspad prettiger was, geen andere fietsers op de rijbaan zien fietsen of eigen snelheid niet passend vinden voor de rijbaan. Redenen om **wel** naar de rijbaan te gaan waren snel doorfietsen en dat het prettiger leek dan op het fietspad.

De ervaren verkeersveiligheid op het fietspad kreeg in beide metingen gemiddeld een 6, met iets meer spreiding van cijfers tijdens de 1-meting. Ervaren fietsgemak op het fietspad werd tijdens de 1-meting iets hoger beoordeeld dan tijdens de 0-meting, namelijk met een 6,4, tegenover een 5,9. Opvallend was dat de fietsers op de rijbaan verkeerveiligheid gemiddeld een 7 gaven en fietsgemak een 8. Dit was wel een kleinere groep (n=5).

Meer dan de helft van de fietsers (63%) vond de pilot iets om mee door te gaan in de toekomst. Slechts 11% zag geen toekomst in de verkeerssituatie van de pilot. Redenen om door te gaan waren de verwachting van meer rust, ruimte en doorstroom en de reden om niet door te gaan was verwachte onveiligheid van het samenvoegen van fietsers en automobilisten.

Enquête

Tijdens de pilot is er een online enquête uitgezet, waar mensen die tijdens de pilotperiode in het pilotgebied waren geweest hun mening konden geven over de nieuwe wegingdeling. In totaal hebben 753 respondenten die op het fietspad en/of de rijbaan hebben gereden deze ingevuld, waarvan het merendeel (75%) op het fietspad had gereden.

De meeste mensen die op het fietspad reden, kozen hiervoor omdat ze dachten niet harder dan 20 km/u te rijden (49%), ook had 16% niet begrepen dat zij op de rijbaan mochten¹. De fietsers die wel op de rijbaan reden, deden dit enerzijds omdat zij het fietspad te druk vonden (27%) en anderzijds omdat zij snel wilden rijden (24%). Respondenten die op de rijbaan reden, hadden vaker gemerkt dat er een pilot was (72%) dan respondenten op het fietspad (53%). De communicatie over de pilot langs en op de weg werd over het algemeen als duidelijk beoordeeld.

Fietsers op een elektrisch ondersteund voertuig waren zowel op het fietspad als op de rijbaan positiever over hoe veilig en prettig de rijervaring was dan fietsers op een reguliere stadsfiets. Wat drukte betreft vond 71% van de fietsers op het fietspad het (heel) druk. Op de rijbaan vonden de fietsers op een e-voertuig het zowel (heel) druk (35%) als (heel) rustig (27%), terwijl de fietsers op een stadsfiets hier minder uitgesproken over waren, respectievelijk 19% en 15%. Van de automobilisten op de rijbaan vond bijna twee derde het (heel) druk en ongeveer de helft voelde zich (heel) veilig, maar ook ruim een derde zich juist (heel) onveilig.

Over het geheel gekeken is ongeveer 75% van de respondenten het eens met de stellingen dat snelle fietsers op de rijbaan zorgt voor meer rust, comfort en veiligheid op het fietspad. Over de

¹ Dit is beduidend minder dan de 44% van geïnterviewde fietsers die niet wisten dat zij naar de rijbaan mochten. De werving van respondenten voor de enquête was dan ook anders dan voor de interviews, respectievelijk digitaal (promoted posts) en op locatie fietsers aanspreken. De steekproeven zijn daarom niet vergelijkbaar, omdat er bij de online enquête al een voorselectie plaatsvindt van mensen die geïnteresseerd zijn in het invullen van een vragenlijst over het verkeer in de straat. De kans is groot dat de mensen die wel iets opgevallen was in de straat meer geneigd waren deze enquête in te vullen, en bij de interviews konden alleen de mensen die bereid waren te stoppen bevestigd worden.

veiligheid voor fietsers en ander verkeer op de rijbaan zijn nog wel zorgen. Toch vindt 61% van alle respondenten het een goed idee om fietsers ook op andere plekken op de rijbaan toe staan. Belangrijke kanttekening is dat bij alle bovenstaande stellingen respondenten die volledig op de rijbaan reden minder overtuigd waren.

Conclusies

De nieuwe indeling heeft voor ander gedrag gezorgd bij een deel van de (snelle) fietsers: zij verplaatsten zich naar de rijbaan. Dit was duidelijk zichtbaar bij de observaties, maar de aantallen bleken in verhouding met de totale fietsstromen niet groot. De keuze voor de rijbaan blijkt o.a. af te hangen van zelf ingeschatte en geprefereerde snelheid, drukte op de rijbaan en op het fietspad, en staat van het wegdek.

Door de kleine aantallen fietsers die naar de rijbaan gingen, blijven de effecten op het fietspad beperkt. Zowel in de observaties als metingen van snelheid en snelheidsverschillen is weinig tot geen effect te zien. Wel werd het fietsgemak iets positiever beoordeeld door de geïnterviewde fietsers.

Ondanks de beperkte effecten, stonden fietsers wel positief tegenover de pilot en het idee om hier in de toekomst mee door te gaan, en om dit ook op andere plekken toe te staan. Uit de enquête kwam naar voren dat 75% van de respondenten het eens was met de stellingen dat fietsers op de rijbaan voor meer comfort, rust en veiligheid op het fietspad zorgt. Wel waren automobilisten over het algemeen hiervan minder overtuigd en bleven er bij alle respondenten en geïnterviewden zorgen over de verkeersveiligheid. Dit in acht nemende, lijkt er wel voldoende draagvlak om verder te testen met deze manier van wegindeling.

Een aanbeveling voor een vervolg is om met name richting de fietsers duidelijker te communiceren, zowel ter plekke als in aanloop naar de pilot. Wij raden daarbij aan om de uitingen te testen vóór deze te verspreiden of te plaatsen.

Hoofdstuk 2 Inleiding

2.1 Aanleiding

De groei aan aantallen fietsers en de grote variatie aan fietsen met de daarmee gepaard gaande diversiteit aan snelheden op het fietspad, zorgt voor steeds drukkere fietspaden en een groeiend gevoel van onveiligheid. Het Amsterdam Bike City (ABC) Innovatielab van Vervoerregio Amsterdam en Gemeente Amsterdam organiseerde een prijsvraag voor een slimme oplossing voor de verschillende snelheden op het fietspad.

Winnaar Wichert van Engelen gaat met zijn oplossing terug naar de basis. Volgens hem zijn het de snelheidsverschillen in combinatie met massa die de ongelukken veroorzaken. Terug naar de basis betekent voor Van Engelen: "op de stoep maximaal 10 km/h, op het fietspad 20 km/h en op de weg 30 km/h." In samenwerking met de winnaar en Programma Fiets werd dit idee, binnen de huidige wet- en regelgeving, op straat getest middels een pilot. In deze pilot ligt de focus op het fietspad en de rijbaan en zal de pilot dus '30.20' genoemd worden. Tijdens deze pilot mogen de snellere gebruikers van het fietspad naar de rijbaan, en op het onverplichte fietspad wordt een adviessnelheid van 20 km/u aangegeven.

2.2 Uw vraag

Team Onderzoek en Kennis is door het projectteam 30.20 van Programma Fiets gevraagd om de monitoring van deze pilot te doen. Het doel van de pilot 30.20 is om te verkennen hoe de opzet in de praktijk werkt en of er met deze aangepaste wegingdeling meer rust op het fietspad is, zowel qua ervaring van de fietsers, als in gemeten verkeersintensiteiten en snelheden. Dit onderzoek is dus verkennend en *niet* bedoeld om de (mate van) geslaagdheid van de pilot te bepalen. Het biedt vooral interessante eerste inzichten over het idee van een wegingdeling op basis van snelheid in plaats van voertuigcategorie.

Om het effect van de pilot te onderzoeken, zijn wij tot onderstaande hoofdvragen en hypothese gekomen.

Hoofdvragen

- Hoe ervaren fietsers de nieuwe indeling (30.20) ten opzichte van de huidige indeling?
- Vertonen fietsers ander gedrag bij een indeling van het fietspad en de rijbaan naar snelheid (30.20)?

Hypothese

- De nieuwe indeling naar snelheid (30.20) zorgt voor meer ervaren rust op het fietspad.

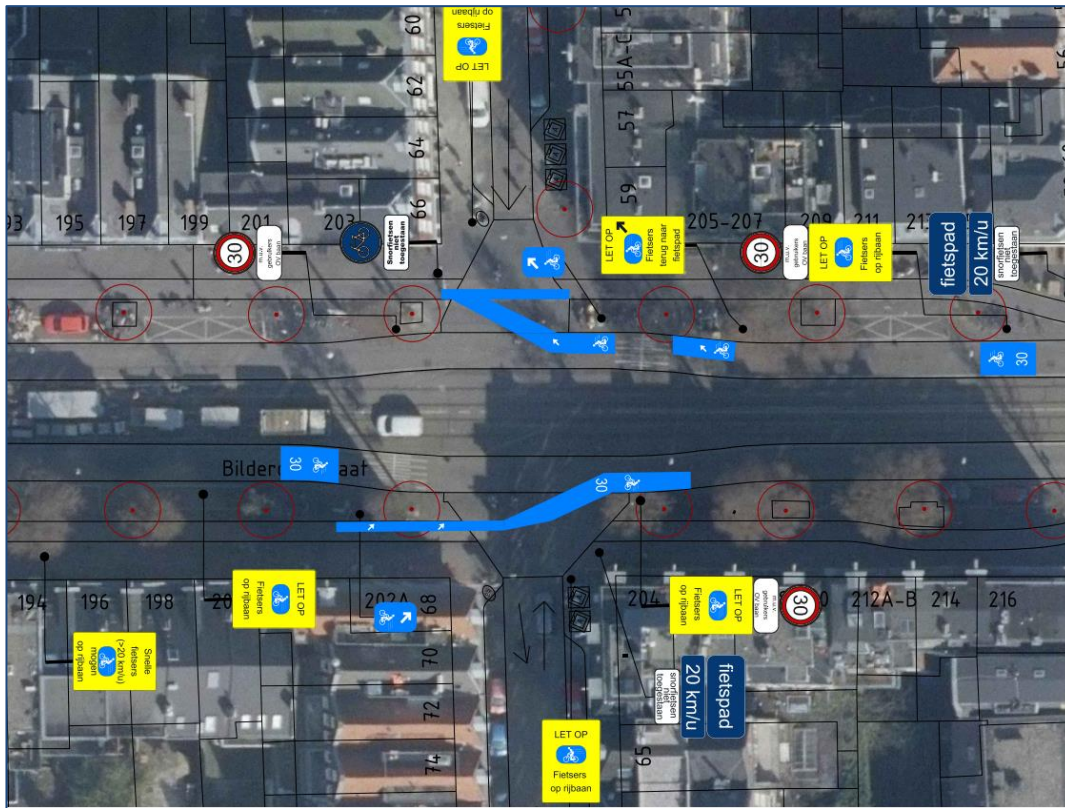
2.3 De pilot locatie

De pilot vond plaats op de Constantijn Huygensstraat en Bilderdijkstraat, tussen de Kinkerstraat en de Overtoom (zie figuur 1). Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is besloten de start en het einde van de pilot niet op een kruispunt te plaatsen, maar bij de eerste en laatste zijstraat voor de

kruispunten. Met bebording en gekleurde vlakken op de weg werden verkeersdeelnemers geïnformeerd over de nieuwe wegindeling (zie figuur 2).



Figuur 1. Gebied van de pilot in groen gearceerd



Figuur 2. Voorbeeld bebording en wegmarkeringen tijdens pilot.

2.4 Resultaat

In dit rapport staan de bevindingen van de pilot 30.20, waarbij we de situatie voor de pilot (o-meting) vergelijken met de situatie tijdens de pilot (1- en 2-meting). We kijken daarbij naar veranderingen in intensiteiten en snelheden, beleving van de verkeersdeelnemers en waarneembaar gedrag in het verkeer. In de conclusie beschrijven we de belangrijkste gevonden verschillen en de waarschijnlijkheid waarmee deze aan de pilot zijn toe te schrijven. We geven daarmee beslisinformatie en advies voor een eventueel vervolg.

2.5 Leeswijzer

Het rapport is als volgt opgebouwd: In hoofdstuk 3 vergelijken we de snelheden, snelheidsverschillen en verkeersintensiteiten van de telsingmeting uit een o-meting, 1-meting en 2-meting. In hoofdstuk 4 bespreken we de resultaten van de gedragsobservaties. In hoofdstuk 5 en 6 kijken we naar de ervaringen van weggebruikers via interviews (hoofdstuk 5) en een online enquête (hoofdstuk 6). In hoofdstuk 7 staan de conclusies.

De volgende bijlagen zijn beschikbaar en op te vragen:

- Memo telsingangen pilot 30.20 - DTV
- Rapport interviews pilot 30.20
- Rapport online enquête 30.20

Hoofdstuk 3 Resultaten telsingen

3.1 Werkwijze

Om een inschatting te kunnen maken van de impact van de nieuwe inrichting, hebben we data verzameld over de snelheden en intensiteiten van (brom)fietsers en automobilisten. Het onderzoeksbureau DTV heeft de metingen en analyse van de data uitgevoerd. Zij hebben gedurende drie periodes (0-, 1- en 2-meting) metingen uitgevoerd met behulp van telsingen. De telsingen kunnen geen onderscheid maken tussen fietsers en bromfietsers. Vóór de pilotreden hier al snor- en bromfietsers op de rijbaan. De verschillen in intensiteiten van (brom)fietsers op de rijbaan tussen de metingen zijn dus een indicatie van snelle fietsers en geven niet met zekerheid absolute aantallen. De telsingen hebben in beide richtingen gelegen in de straat: Zuid>Noord= Overtoom>Kinkerstraat en Noord>Zuid= Kinkerstraat>Overtoom. Door onverwachte omstandigheden bleek alleen de data in noordelijke richting (>Kinkerstraat) bruikbaar.

De locaties van de telsingen staan weergegeven in figuur 3. De telsingen hebben daar gedurende de drie metingen op de volgende dagen gelegen:

- 0-meting (voorafgaand aan de pilot): 29 maart 2024 tot en met 8 april 2024
- 1-meting (tijdens de pilot): 24 mei 2024 tot en met 5 juni 2024
- 2-meting (tijdens de pilot): 2 juli 2024 tot en met 12 juli 2024



Figuur 3. Ligging van de telsingen in de Eerste Constantijn Huygensstraat

Van de 1-meting waren zes dagen waarvan de data door DTV voldoende betrouwbaar werd geacht voor analyse. Op basis hiervan zijn voor elke meting zes vergelijkbare dagen gekozen voor de analyse en rapportage.

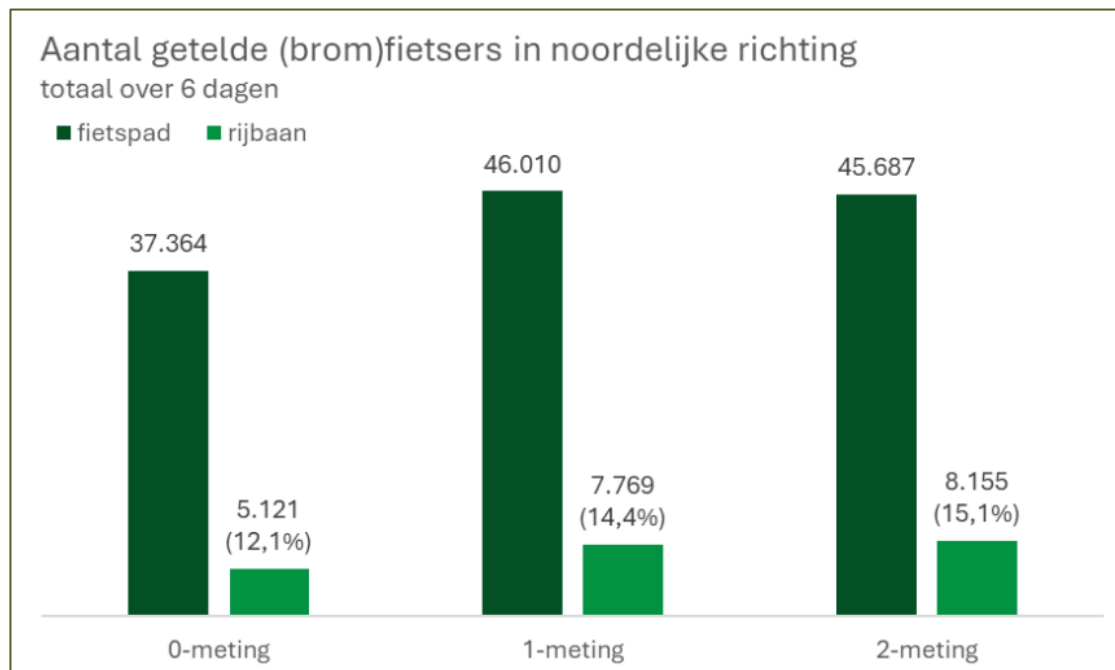
3.2 Resultaten telsingen

Hieronder volgt een samenvatting van de belangrijkste resultaten van de telsing-metingen.

Fietsers naar de rijbaan

In figuur 4 staan de totale aantallen (brom)fietsers die gedurende de meetmomenten geregistreerd zijn op het fietspad en op de rijbaan. Tijdens de 0-meting zijn de totale aantallen een stuk lager dan tijdens de andere twee metingen. Het zegt daarom het meest om naar de percentages van (brom)fietsers op de rijbaan te kijken.

Als de verhoudingen tussen (brom)fietsers op het fietspad en op de rijbaan tijdens de 1- en 2-meting gelijk was gebleven aan de 0-meting, was de verwachting dat tijdens deze metingen ook zo'n 12% van de (brom)fietsers op de rijbaan reed. Er bleek juist een toename te zijn: tijdens de 1-meting reden er 2,3 procentpunt en tijdens de 2-meting 3,0 procentpunt meer (brom)fietsers op de rijbaan dan verwacht op basis van de 0-meting. Dit is weliswaar een kleine, maar wel statistisch significante toename.

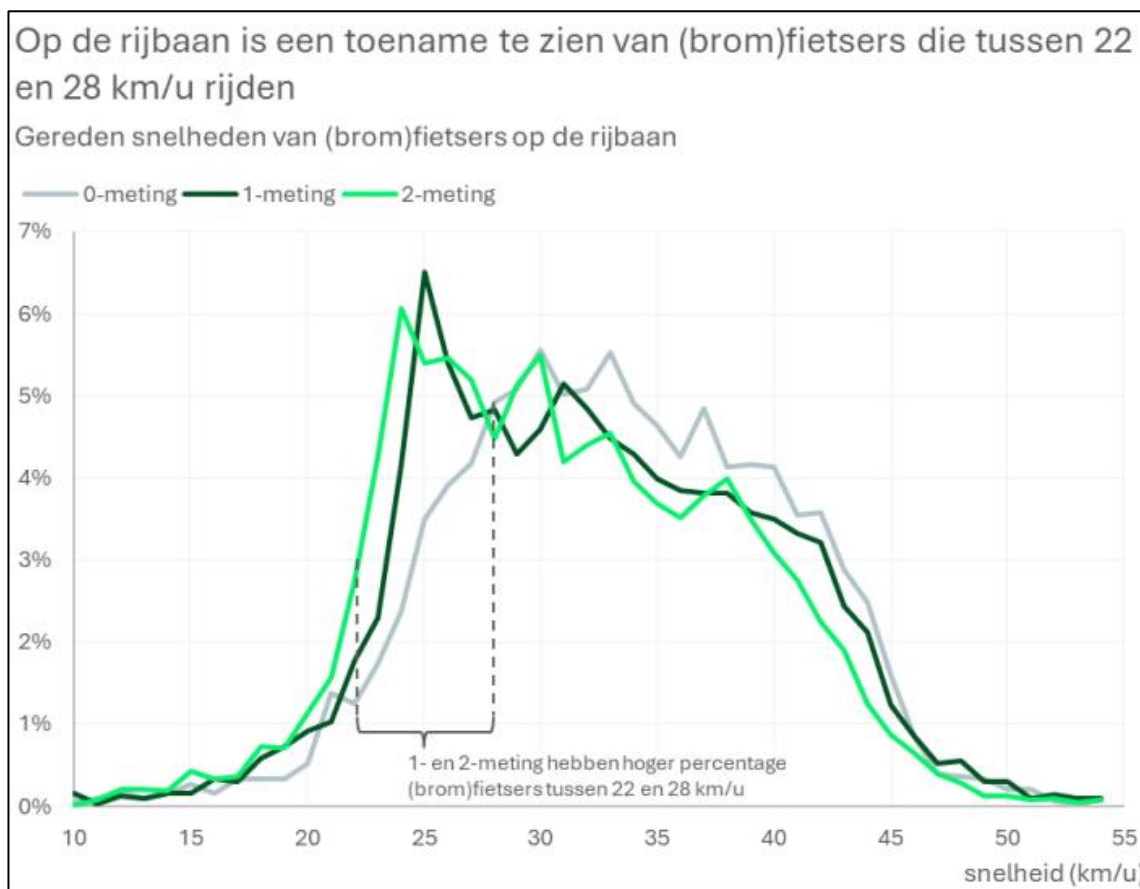


Figuur 4. Totaal aantal (brom)fietsers op het fietspad en op de rijbaan

Daarnaast was er een afname in het percentage (brom)fietsers op het fietspad. Dit was een afname van 2,6 procentpunt tijdens de 1-meting en 3,5 procentpunt tijdens de 2-meting ten opzichte van de verwachte verhoudingen op basis van de 0-meting. In aantallen per etmaal omgerekend was dit gemiddeld 214 (1-meting) en 278 (2-meting) (brom)fietsers *meer* op de rijbaan dan verwacht op basis van de 0-meting.

Veranderende snelheden op de rijbaan tijdens de drie metingen doen vermoeden dat de gemeten toename van (brom)fietsers op de rijbaan niet alleen snor- en bromfietsers waren, maar daadwerkelijk snelle fietsers die gebruik maakten van de mogelijkheid om op de rijbaan te fietsen. De gemiddelde snelheid van de (brom)fietsers op de rijbaan lag tijdens de pilot iets lager dan ervoor. Tijdens de 0-meting was deze 33,8 km/u, tijdens de 1- en 2-meting respectievelijk 32,8 en 31,7 km/u. Ook is op de rijbaan tijdens de 1- en 2-meting een duidelijke toename van

(brom)fietsers te zien die tussen de 22 en 28 km/u rijden. Zie figuur 5 voor een overzicht van de snelheidsverdeling van (brom)fietsers op de rijbaan tijdens de drie metingen.



Figuur 5. Snelheidsverdeling (brom)fietsers op de rijbaan

Snelheden en snelheidsverschillen op:

Het fietspad...

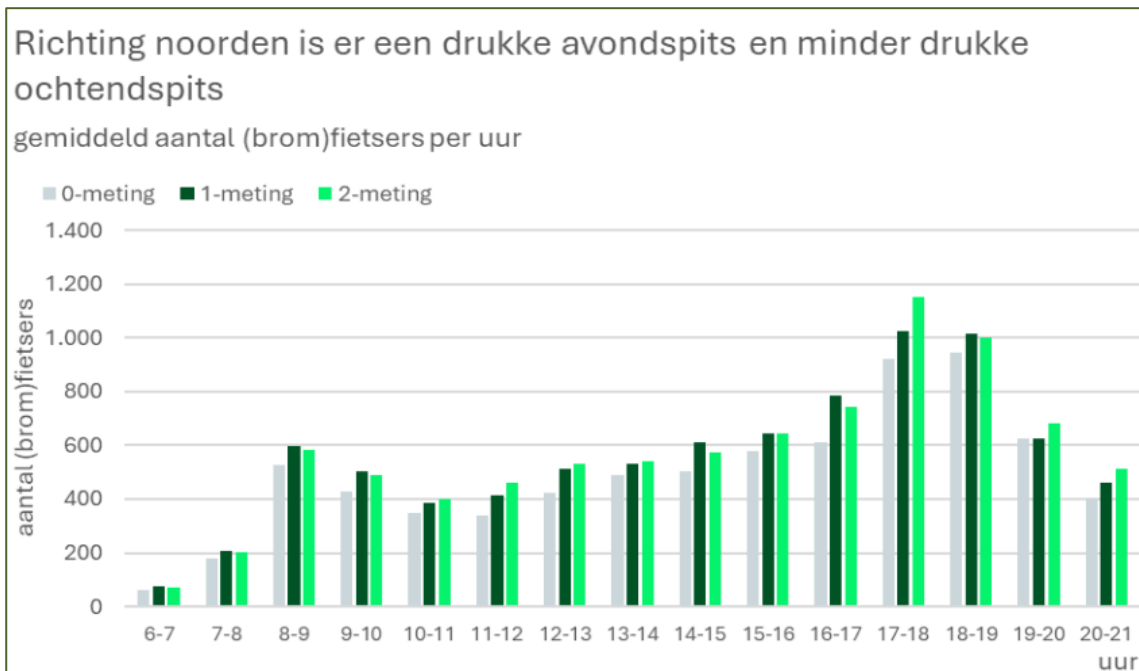
De gemiddelde snelheid op het fietspad verschilt niet tussen de 0-, 1- en 2-metingen. De gemiddelde snelheid was in de 0-meting 18,5 km/u, in de 1-meting 18,6 km/u en in de 2-meting 18,3 km/u. Ook per uur zijn er nauwelijks verschillen op het fietspad. De laagste gemiddelde uursnelheid is 17,8 km/u en de hoogste 19 km/u. In de 0-meting reed 30% van de (brom)fietsers op het fietspad harder dan 20 km/u, in theorie zouden deze dus allemaal op de rijbaan kunnen. De verhouding tussen (brom)fietsers die minder dan 20km/u rijden en (brom)fietsers die meer dan 20km/u rijden verandert nauwelijks gedurende de drie metingen. Dit kan liggen aan de relatief lage aantallen die van het fietspad naar de rijbaan zijn gegaan, waardoor een significant effect uit blijft.

...en de rijbaan

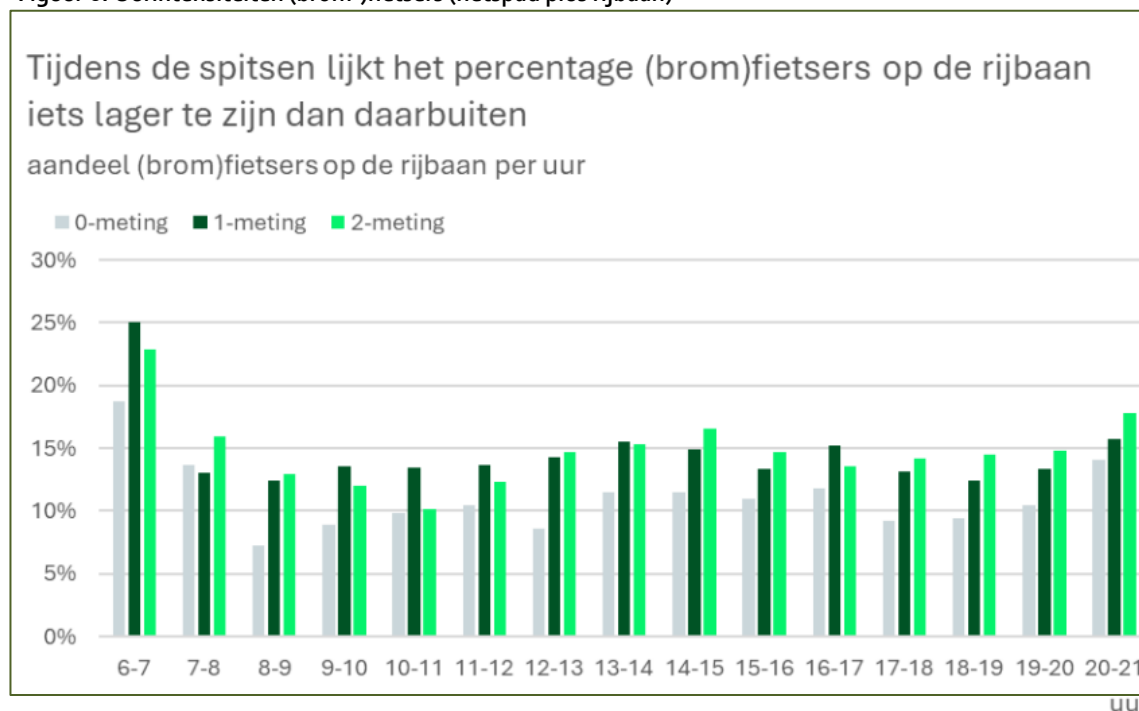
Naast eerder genoemde afname in snelheid van (brom)fietsers op de rijbaan, waren er ook verschillen in de snelheid van het gemotoriseerd verkeer. De gemiddelde snelheid van gemotoriseerd verkeer was tijdens de 0-meting 30,5 km/u minimaal lager dan tijdens de 1-meting (30,9 km/u), maar de snelheidsverschillen waren kleiner. In de 2-meting is wel een lagere gemiddelde snelheid gemeten van 29,2 km/u, en ook hier zijn de snelheidsverschillen kleiner. Dit doet vermoeden dat er een effect van de pilot is dat zichtbaarder wordt op lange termijn.

Invloed van drukte beperkt

De avondspits tussen 16:00-19:00 blijkt de drukste periode van de dag te zijn (noordelijke richting en centrum uit). In de ochtend ligt het drukste moment tussen de 08:00-10:00. Zie figuur 6 voor de totale intensiteiten aan (brom)fietsers per uur in de straat. Als het drukker is op het fietspad, is het ook drukker op de rijbaan. Tijdens de spitsuren ligt het absolute aantal (brom)fietsers op de rijbaan hoger, maar relatief ligt het percentage (brom)fietsers dan juist lager, zie ook figuur 7. Tijdens de spitsuren is het zowel op de rijbaan als op het fietspad drukker dan de rest van de dag, waardoor de rijbaan een minder aantrekkelijk alternatief is voor het fietspad. Fietsers kiezen er tijdens deze momenten dan ook eerder voor op het fietspad te blijven dan de rijbaan op te gaan. Dit verband verschilt niet tussen de drie metingen. De drukte lijkt een kleine invloed te hebben op de gemiddelde snelheid op het fietspad, waarbij bij alle metingen de snelheid iets afneemt naarmate het drukker is.



Figuur 6. Uurintensiteiten (brom-)fietsers (fietspad plus rijbaan)



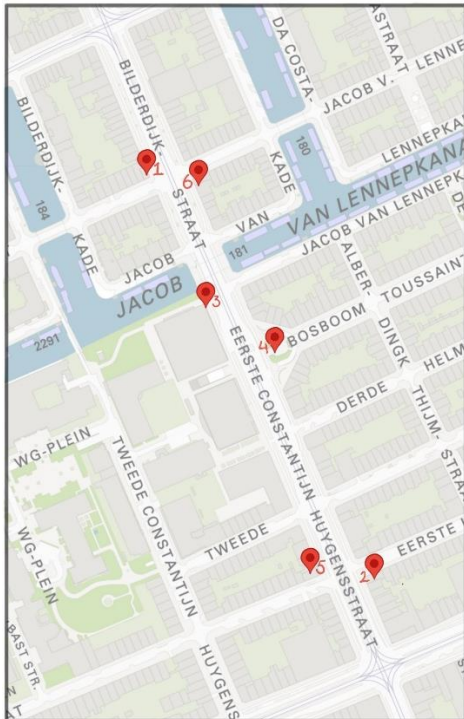
Figuur 7. Percentage (brom)fietsers op de rijbaan, per uur

Hoofdstuk 4 Gedragsobservaties op pilot locatie

4.1 Werkwijze

We hebben gedragsobservaties uitgevoerd op zes plekken binnen de pilotlocatie (zie figuur 8). Hiermee kregen we inzicht in de eventuele invloed van de pilot op het gedrag van verkeersdeelnemers op het fietspad en op de rijbaan. Locaties 1, 2, 5 en 6 zijn ter hoogte van het begin en einde van de pilot, waar fietsers de rijbaan op of af konden gaan. Locaties 3 en 4 waren op doorgaande stukken, waar fietsers zowel op het fietspad als op de rijbaan konden fietsen.

Bij zowel de 0-meting als de 1-meting hebben observatoren op een dinsdag, donderdag en zaterdag geschouwd in blokken van twee uur. Op dinsdag en donderdag werd geschouwd op drie momenten: 08:30-10:30, 13:00-15:00 en 16:00-18:00. Op de zaterdag alleen van 13:00-15:00. Per meting waren er dus zeven schouwmomenten van gemiddeld twee uur, met twee observatoren. De observatoren kregen allen dezelfde instructies en schouwformulieren mee, zodat volgens dezelfde methode geschouwd werd.



Figuur 8. Schouwlocaties voor gedragsobservaties

4.2 Resultaten gedrag

Algemeen beeld: drukte in golven en kleine verschillen

Zowel bij de 0- als 1-meting zien we dat de ochtend- en avondmomenten wat drukker zijn dan de middag. Het begin van de ochtend is hierbij meestal het drukst (8:30-09:00). Wel valt op dat de drukte in golven komt, met periodes van veel verkeer afgewisseld met iets rustigere momenten. Deels is dit te verklaren door de kruispunten aan beide zijden van het pilotgebied waardoor, zeker op drukke momenten, zich wachtrijen van zowel fiets- als gemotoriseerd verkeer vormen bij een rood licht die dan als groep het pilotgebied inkomen.

Het algemene verkeersbeeld verschilt niet enorm tussen de 0- en 1-meting. Wel zien we tijdens de 0-meting zelden een snelle fietsers voor de rijbaan kiezen (wat op dat moment nog tegen de verkeersregels is), terwijl dit tijdens de 1-meting wel regelmatig gebeurt. Het effect hiervan op het fietspad is echter lastig te zien. Er blijven namelijk tijdens de 1-meting ook nog veel snel rijdende fietsers op het fietspad.

Tijdens de 1-meting wordt duidelijk dat fietsers met name de rijbaan opgaan als er voldoende tussenruimte is tussen de auto's op de rijbaan. Wanneer het drukker is op de rijbaan en zeker wanneer er wachtrijen op de rijbaan ontstaan voor de verkeerslichten, blijven snelle fietsers op het fietspad of keren zij voor het einde van het pilotgebied weer terug naar het fietspad.

Bij de overgangen gebeurt veel, maar het gaat niet fout

De overgangen zitten ter hoogte van de Eerste Helmersstraat en bij de Jacob van Lennepstraat. Zeker bij deze laatste zijstraat zien we bij beide metingen veel verkeersbewegingen. Zowel automobilisten als fietsers en andere tweewielers gaan regelmatig deze straat in en uit, of steken de Bilderdijkstraat over. Ook voetgangers steken hier vaak over, hoewel hier geen oversteekplaats is voor hen. Fietsers gebruiken de ruimte van de zijstraat vaak als plek om in te halen.

Tijdens 0-meting: drukte bij zijstraten

Inhalen op het fietspad lijkt wat meer te gebeuren in de avond dan tijdens de ochtend en middag. Over het algemeen gaat het goed, maar bij meer drukte, brede voertuigen of smallere stukken zijn er soms wat onderlinge irritaties als inhalen niet direct mogelijk is. Alle verkeersdeelnemers zijn alert bij de zijstraten, zeker als zij zelf afslaan, invoegen of oversteken. Fietsers geven echter vaak geen richting aan en automobilisten blokkeren soms het fietspad en voetpad als zij de Bilderdijkstraat op willen. Ook bij afslaan de zijstraat in, duurt het soms lang voor men tussen de fietsers en voetgangers door kan. Over het algemeen wordt er rustig gewacht en niet getoeterd, of (non-)verbaal gecommuniceerd door bestuurders. Het valt op dat er veel kleine elektrische voertuigen zijn op de rijbaan.

Tijdens de 1-meting: verkeer houdt rekening met elkaar

Het beeld lijkt redelijk op de 0-meting, met veel verkeer dat de zijstraten in en uit gaat. We zien daarnaast dat een aantal fietsers de aangegeven overgangen niet gebruiken, maar al vanaf de kruising de rijbaan op gaan (eerder dan het pilotgebied), en/of doorrijden tot de verkeerslichten (voorbij het pilotgebied). Als de rijbaan geblokkeerd is, gebruiken motorvoertuigen de trambaan. Brom- en snorfietsers wijken bij drukte nog wel uit naar het fietspad. Fietsers kijken bij de overgangen goed naar het verkeer en dat lijkt soms een reden om toch op het fietspad te blijven, wanneer er veel autoverkeer op de rijbaan is. Invoegen van fietsers op de rijbaan verloopt goed; auto's houden voldoende afstand en fietsers op het fietspad worden niet gehinderd wanneer fietsers de rijbaan op of af gaan. Fietsers volgen elkaar soms naar de rijbaan; als er één fietser gaat, volgen een aantal anderen (ook als zij niet als groep fietsen). Dit zijn vaak fietsen met elektrische ondersteuning, maar ook regelmatig stadsfietsen. We zien geen abrupte rembewegingen of

versnellingen bij automobilisten rondom fietsers op de rijbaan.

Op het fietspad zijn de stadsfietsen in de meerderheid, maar er rijden ook regelmatig elektrisch ondersteunde fietsen op het fietspad.



Figuur 9. Fietsers voegen in bij einde pilotgebied (Beeld: Edwin van Eis)

Op het fietspad

Tijdens o-meting: fietsers zoeken hun inhaalmoment

Op het fietspad zien we over het algemeen veel solitaire fietsers, dus geen groepjes die samen of naast elkaar fietsen. Inhalen gebeurt regelmatig, maar eigenlijk altijd zonder verbale, of non-verbale communicatie of gebruik van bel. Toch zien we zelden schrikreacties of irritatie. Het valt op dat de inhalende fietsers hiervoor een geschikte locatie kiezen, waar net wat meer ruimte is. Bijvoorbeeld bij zijstraten, op de brug, of bij de Bosboom-Toussaintstraat waar het fietspad wat breder is. Af en toe rijden er elektrisch ondersteunde fietsen met opvallend hoge snelheid over het fietspad. Brom- en snorfietsers gebruiken soms ook het fietspad als automobilisten op de rijbaan staan te wachten tot ze kunnen afslaan.

Tijdens 1-meting: vrij rustig verkeersbeeld

Tijdens de ochtend en middag is het vrij rustig op het fietspad, in de avond valt het op dat het wat drukker is. Fietsers halen elkaar nog regelmatig in, dit gaat meestal op gepaste afstand en zonder verkeersconflict. Ook tijdens deze meting is er weinig communicatie tussen de fietsers, al wordt er nu af en toe gebeld bij inhalen als het drukker is. Het verkeer komt tijdens de spits veelal in golven, met groepen die vanaf de verkeerslichten komen; dan oogt het fietspad even vrij vol. In het weekend is het opvallend rustig, maar zien we wel veel fietsers op de rijbaan. Ruwweg de helft daarvan is elektrisch ondersteund, een deel zijn ook groepjes wielrenners.

Op de rijbaan

Snelle fietsers op de rijbaan

Om een gevoel te krijgen van het effect van de pilot hebben de observatoren gedurende de schouwmomenten op locaties 1, 2, 5 en 6 (zie figuur 8) een kwartier lang het aantal fietsers op de rijbaan geteld. Tijdens de o-meting waren dit er 11 in totaal en tijdens de 1-meting waren dit er

169. De toename in procentpunten was niet heel groot, zoals uit de telsingdata naar voren kwam (zie Hoofdstuk 3). Uit deze tellingen blijkt echter wel dat de pilot zichtbaar voor ander gedrag zorgde.

Tijdens de 0-meting: snelheidsverschillen en inhalen

Het gemotoriseerd verkeer lijkt af en aan harder te rijden dan 30 km/u, met soms zichtbare snelheidsverschillen tussen de verschillende bestuurders. Dit heeft bumperkleven tot gevolg, bij zowel automobilisten als brom- en snorfietzers. We observeren verder echter geen non-verbale communicatie of getoeter daarbij. De Bosboom-Toussaintstraat valt op bij deze meting; regelmatig gaan er automobilisten deze straat in, wat soms even voor een opstopping op de rijbaan leidt. Brom- en snorfietzers gebruiken dan het fietspad om in te halen, automobilisten gebruiken de opstelstrook naar de parkeergarage soms hiervoor. Deze opstelstrook wordt voor allerlei manoeuvres gebruikt, wat soms tot onderlinge irritatie leidt bij automobilisten. Als op andere plekken de rijbaan geblokkeerd is door stilstaand verkeer (laden en lossen), gebruiken automobilisten de trambaan om in te halen. We zien een enkele elektrisch ondersteunde fietsen op de rijbaan.

Tijdens de 1-meting: kalm rijgedrag rond fietsers

We zien regelmatig fietsers op de rijbaan rijden. Meestal rijden ze rechts tot in het midden van de rijbaan. Automobilisten houden voldoende afstand en halen zeer zelden een fietser in. Als dit al gebeurt, is het op de brug, waar de rijbaan en trambaan op gelijke hoogte zijn. Het rijgedrag is over het algemeen rustig. Ook tijdens deze meting gebeurt er veel bij de opstelstrook naar de parkeergarage, wat soms voor oponthoud voor het verkeer op de rijbaan zorgt. Wanneer het drukker is met stilstaand autoverkeer voor de verkeerslichten, gaan fietsers voor het einde van het pilotgebied het fietspad weer op. Het lijkt er op dat wanneer het drukker is met automobilisten, er minder fietsers de rijbaan op gaan.



Figuur 10. Fietser op de rijbaan tijdens pilot (Beeld: Edwin van Eis)

Hoofdstuk 5 Resultaten interviews

Eén van de hoofdvragen van dit onderzoek gaat over de ervaring van fietsers. Hiervoor hebben wij DSP-groep gevraagd straatinterviews af te nemen bij fietsers in het pilotgebied. Dit onderdeel van het onderzoek moet inzicht geven in de beleving van de verschillende weggebruikers op het fietspad en van de fietsers op de rijbaan. De focus van de vragen lag op de thema's veiligheid, fietsgemak en houding (attitude) tegenover de pilot. Hieronder volgt een samenvatting van de belangrijkste resultaten van de straatinterviews.

5.1 Werkwijze

Voor het ophalen van de ervaringen van weggebruikers zijn straatinterviews gehouden. In overleg met DSP-groep is besloten op twee locaties interviews af te nemen:

- Op de hoek bij het verkeerslicht op het kruispunt van de Kinkerstraat en de Bilderdijkstraat (ter hoogte van de Kinkerstraat 63);
- Op de hoek op het kruispunt van de Overtoom en de 1e Constantijn Huygensstraat (ter hoogte van de Overtoom 112).

Op de volgende momenten zijn straatinterviews afgenomen voor de 0-meting:

- Donderdag 4 april 2024 tussen 12:30 en 14:00 uur en van 16:00 tot 17:30 uur;
- Dinsdag 9 april 2024 tussen 08:30 en 10:00 uur en van 12:30 tot 14:00 uur;
- Zaterdag 13 april 2024 tussen 13:00 en 14:00 uur.

De straatinterviews voor de 1-meting zijn op de volgende momenten afgenomen:

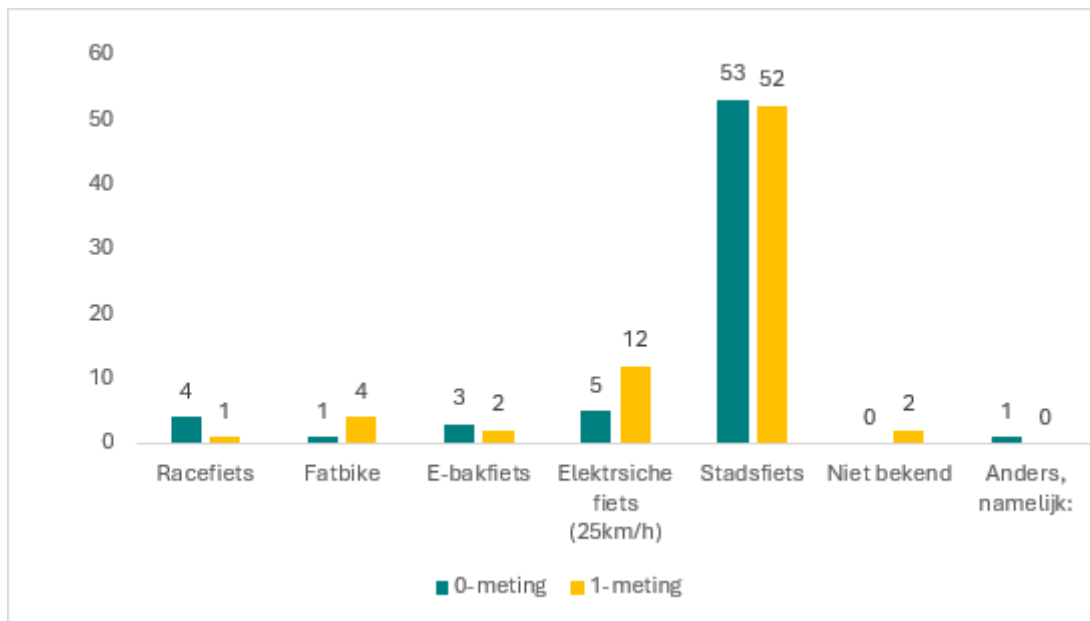
- Donderdag 23 mei tussen 12:30 en 14:00 en van 16:00 tot 17:30;
- Zaterdag 25 mei 2024 tussen 13:00 en 14:00;
- Dinsdag 28 mei 2024 tussen 08:30 en 10:00 en van 12:30 tot 14:00.

Er is bewust gekozen voor deze spreiding van meetmomenten om een representatief beeld te krijgen van de beleving van de verkeerssituatie op verschillende momenten van de dag en week.

5.2 Resultaten

Respondenten

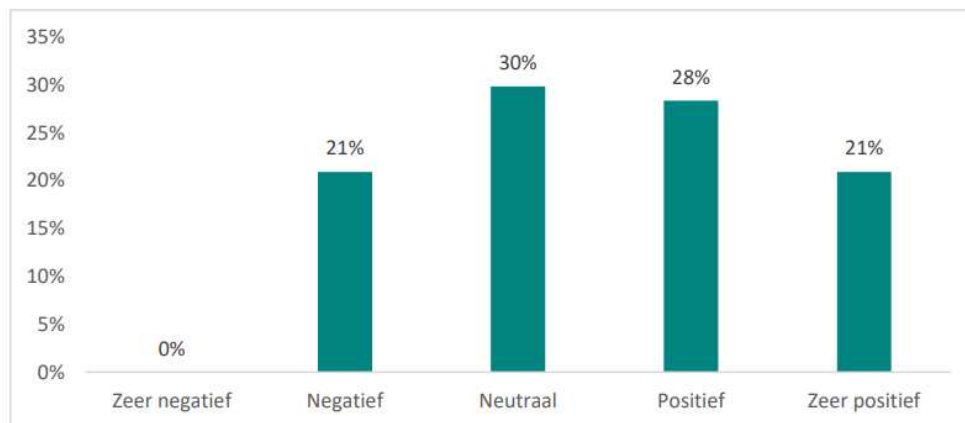
Bij de 0-meting is in totaal met 67 respondenten gesproken, bij de 1-meting waren dit er 73. Bij zowel de 0-meting als de 1-meting hadden de meeste respondenten een stadsfiets (71% en 79%), en daarna een elektrische fiets (16% en 7%), zie ook figuur 11 voor de absolute aantallen. Het overgrote deel van de respondenten waren tussen de 26-60 jaar oud. Bij de 1-meting gebruikten 6% van de geïnterviewde fietsers de rijbaan. Het percentage fietsers dat de rijbaan gebruikte tijdens de pilot was dan ook laag, zoals bleek uit de tellingen. Daarnaast viel op dat de mensen die gebruik maakten van een elektrisch ondersteund voertuig over het algemeen minder bereid waren om deel te nemen aan de interviews.



Figuur 11. Voertuigverdeling respondenten interviews

Attitude over de pilot

In figuur 12 is te zien dat de attitude over de pilot voorafgaand aan de pilot positief was bij ongeveer de helft van de respondenten. Als toelichting noemden zij een verwachte verbeterde veiligheid, meer ruimte op het fietspad en betere doorstroom. Een ander deel (30%) was neutraal, omdat ze twijfels hadden over het effect en dachten dat automobilisten het niet fijn zouden vinden. De 21% die negatief was, noemde het risico op gevaarlijke situaties op de rijbaan.



Figuur 12. Attitude van weggebruikers voorafgaand aan de pilot, 0-meting (n=67)

Minder dan de helft (39%) dacht *wel* gebruik te gaan maken van de rijbaan, waarbij men benieuwd was naar de nieuwe mogelijkheid. Van alle respondenten vond 73% zichzelf een snelle fietser. Van de 51% die *geen* gebruik dacht te gaan maken van de rijbaan, werden als belangrijkste redenen veiligheid, snelheidsverschillen tussen automobilisten en fietsers en drukte genoemd.

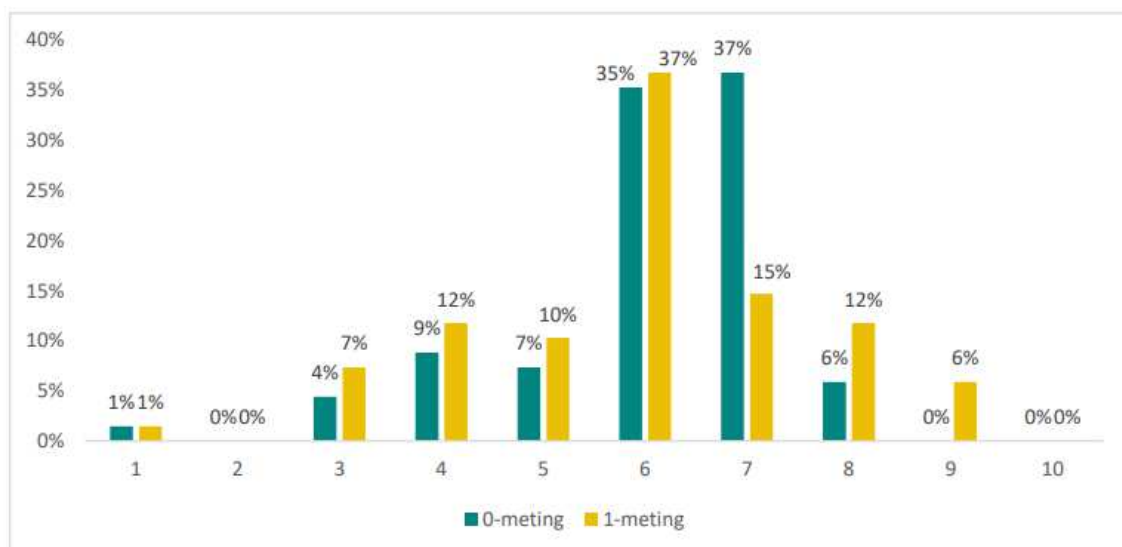
Gebruik fietspad/rijbaan tijdens 1-meting

Tijdens de 1-meting zijn 73 respondenten gesproken, waarvan er vijf de rijbaan hadden gebruikt (7%). Opvallend was dat 44% van de respondenten op het fietspad niet wist dat zij op de rijbaan mochten fietsen. Redenen om **niet** naar de rijbaan te gaan waren onder andere: veiligheid, dat het fietspad prettiger was, dat zij geen andere fietsers op de rijbaan zagen fietsen als

voorbeeld/bevestiging, of dat zij de eigen snelheid niet passend vonden voor de rijbaan. Redenen om **wel** naar de rijbaan te gaan waren: snel doorfietsen en dat het prettiger leek dan op het fietspad.

Ervaren verkeersveiligheid

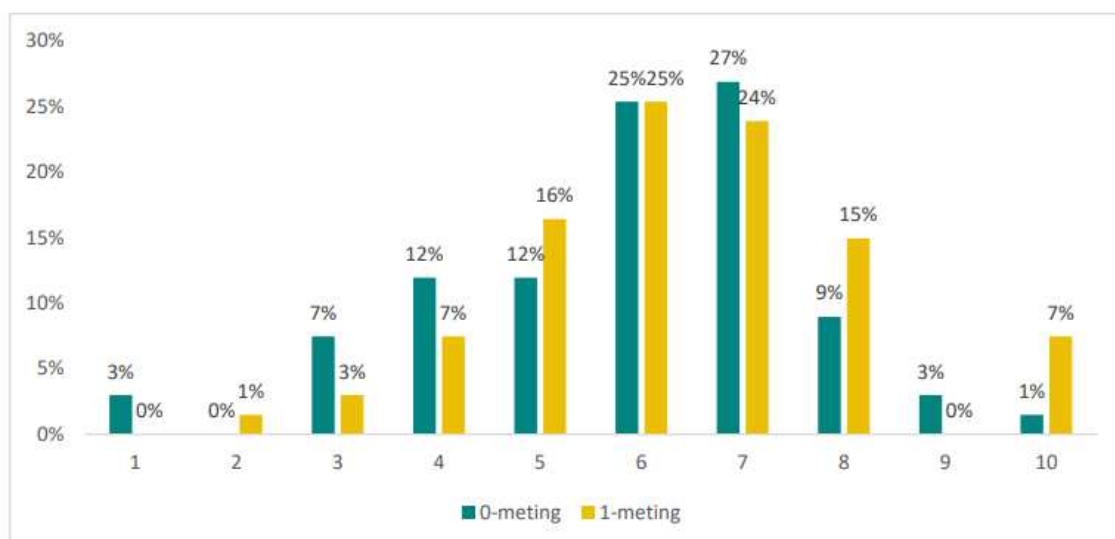
In figuur 13 is te zien dat er als rapportcijfer voornamelijk een 6 of 7 gegeven werd voor de ervaren verkeersveiligheid op het fietspad in beide metingen. Bij de 1-meting zijn de cijfers wat meer verdeeld, hoewel beide metingen gemiddeld op een 6 uitkomen. De belangrijkste redenen voor een onvoldoende zijn: losliggende tegels, drukte op het fietspad en hoeveelheid verkeerd geparkeerde fietsen die deels uitsteken over het fietspad. De belangrijkste redenen voor een voldoende is het feit dat de rijbaan en fietspad gescheiden zijn. Gebruikers van de rijbaan (n=5) geven de verkeersveiligheid daar een iets hoger cijfer dan gebruikers van het fietspad; een 7.



Figuur 13. Rapportcijfers voor de ervaren verkeersveiligheid op het fietspad bij 0- en 1-meting

Ervaren fietsgemak

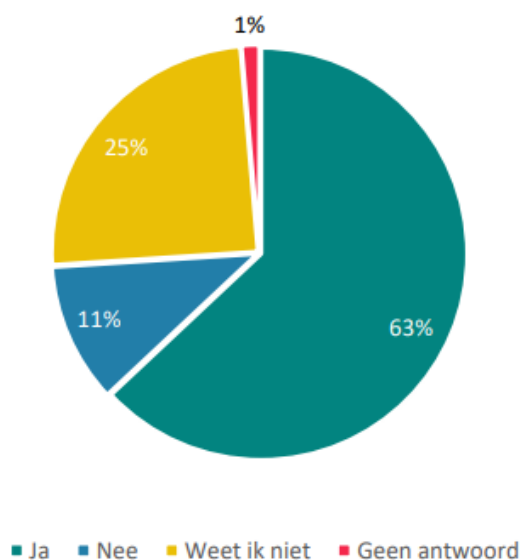
Het rapportcijfer voor fietsgemak ligt tijdens de 1-meting iets hoger (6,4) dan bij de 0-meting (5,9), hoewel de piek bij beiden rond de 6 ligt, zie ook figuur 14. Ook hier geven de gebruikers van de rijbaan (n=5) een hoger cijfer, namelijk een 8. Ook viel op dat in de middag een hoger cijfer werd gegeven voor fietsgemak dan in de spitsuren (6,7 versus 6,0). Daarnaast gaven respondenten op een relatief sneller voertuig (racefiets, fatbike of elektrische fiets 25km/h) gemiddeld een hoger cijfer dan fietsers met een stadsfiets.



Figuur 14. Rapportcijfers voor het fietsgemak op het fietspad bij 0- en 1-meting

Mening over toekomstige verkeerssituatie

Meer dan de helft van de geïnterviewde fietsers (63%) vindt de pilot iets om in de toekomst mee door te gaan, waaronder vier van de vijf rijbaangebruikers. Slechts 11% ziet geen toekomst in de pilot, en 25% heeft er geen duidelijke mening over. De redenen die men noemt om door te gaan zijn meer rust, ruimte en doorstroom en het verminderde snelheidsverschil tussen automobilisten en fietsers nu het 30km/u is. Degenen die er geen toekomst in zien, vinden het samenvoegen van fietsers en auto's op de rijbaan onveilig.



Figuur 15. Wens om in de toekomst door te gaan met de verkeerssituatie, bij 1-meting

Hoofdstuk 6 Resultaten enquête

Om de verkeersdeelnemers in de straat breed de mogelijkheid te geven om hun mening te geven over de pilot, is er een online enquête uitgezet. Zo konden niet alleen fietsers, maar eventueel ook andere weggebruikers hun ervaringen op de weg met ons te delen. De focus van de vragen lag ook hier op de thema's veiligheid, fietsgemak en houding (attitude) tegenover de pilot. Deze enquête vond *alleen* plaats tijdens de pilot, hier was dus geen sprake van een 0- en een 1-meting. De resultaten zijn dan ook alleen een weergave van de meningen op het moment van invullen, waarbij niet kan worden gesteld in hoeverre die beïnvloed is door de pilot. Hieronder volgt een beknopte samenvatting van de belangrijkste resultaten van de enquête.

6.1 Werkwijze

De vragenlijst stond open terwijl de pilot liep; van 1 mei tot en met de laatste dag van de pilot (19 juli). We hebben de vragenlijst onder de aandacht gebracht via:

- Een bewonersbrief;
- De kanalen van stadsdeel West (nieuwsbrief, social media);
- Promoted post gericht op de doelgroep (mensen die in de straat komen) op Facebook en Instagram van de gemeente Amsterdam;
- Het Verkeer AT5;
- Amsterdam Bike City.

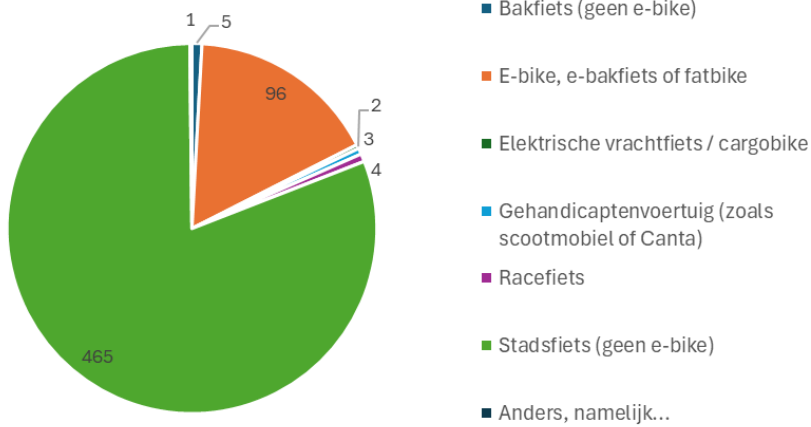
De vragen gaan alleen over ervaringen tijdens de pilot-periode. Voorafgaand aan de pilot is geen enquête uitgevoerd, dus er is geen vergelijking mogelijk met meningen voor en tijdens de pilot.

6.2 Resultaten

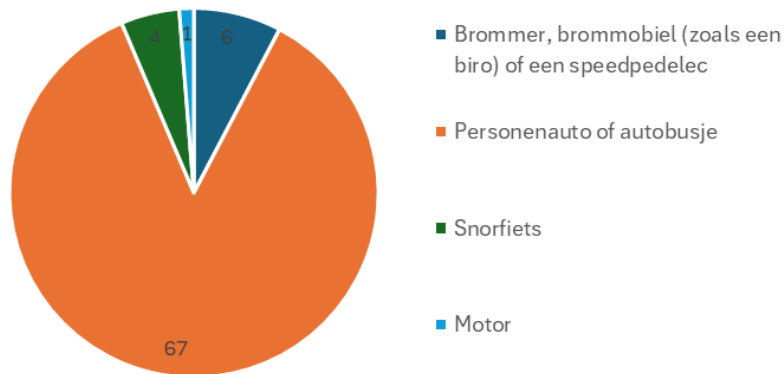
Vervoersmiddel en plaats op de weg

In totaal hebben 753 respondenten de enquête ingevuld die de rijbaan en/of het fietspad gebruikten tijdens de pilot-periode. Het merendeel hiervan reed op het fietspad (76%), de rest (deels) op de rijbaan, waarvan 44% hier wettelijk toe verplicht was en 53% toegestaan vanwege de pilot. Zie figuur 16 voor een overzicht van de verdeling per vervoersmiddel en locatie op de weg.

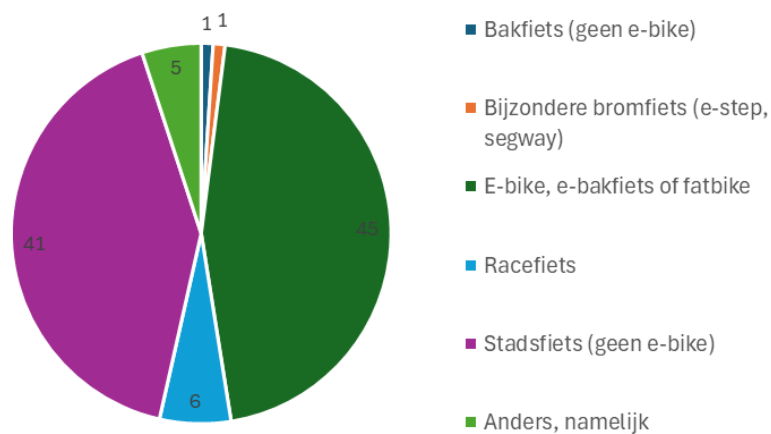
Op het fietspad (n=575)



Verplicht op de rijbaan (n=78)



Toegestaan op rijbaan (n=94)



Figuur 16. Verdeling respondenten per vervoersmiddel en locatie op de weg

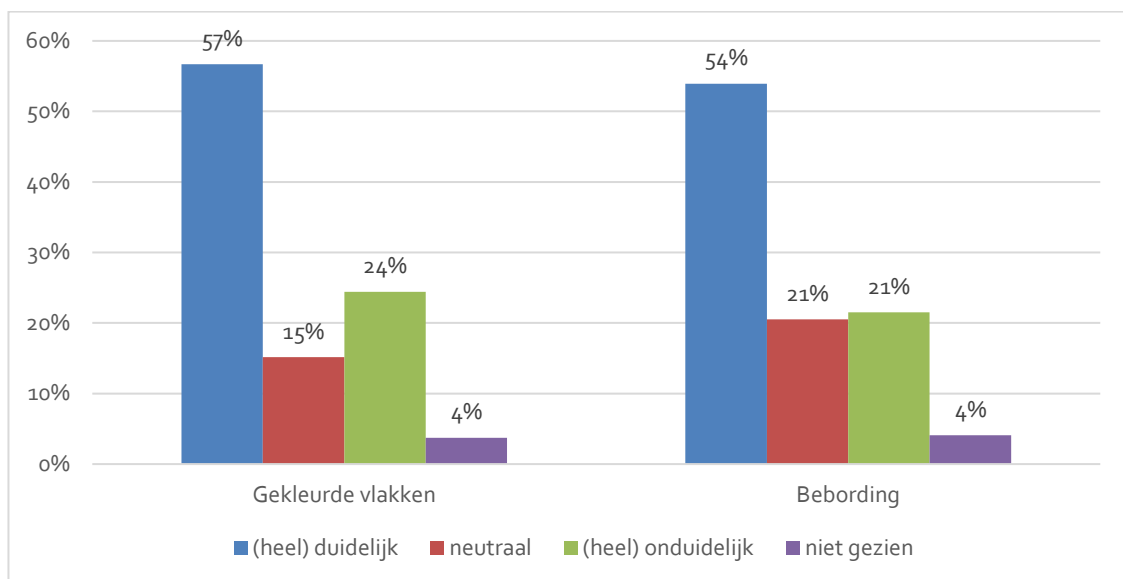
Reden keuze voor fietspad of rijbaan

Circa de helft van de respondenten die op het fietspad reed, koos hiervoor omdat ze niet harder dan 20 km/u dachten te rijden (49%). Ruim een kwart zegt dat ze simpelweg niet naar de rijbaan wilden (28%). Ook was er nog een relatief grote groep van 16% die niet begrepen had dat snelle fietsers naar de rijbaan mochten.

Van de respondenten (deels) op rijbaan die vanwege de pilot op de rijbaan toegestaan waren, deed ruim een kwart dat omdat zij het fietspad te druk vonden (27%) en bijna een kwart omdat ze harder dan 20 km p/u wilden rijden of snel wilden doorrijden (24%). In de open antwoorden zien we terugkomen dat er ook vaker gekozen wordt voor de rijbaan omdat het wegdek/onderhoud daar beter wordt gevonden dan bij het fietspad.

Duidelijkheid pilot

Respondenten die (deels) op de rijbaan reden, hebben relatief vaker doorgehad dat er iets veranderd was aan de weg in de straat (85%) dan respondenten op het fietspad (63%). Ook hebben de respondenten (deels) op de rijbaan relatief vaker gezien dat er een pilot gaande was en/of de aanwijzingen langs en op de weg gezien dan respondenten op het fietspad (91% tegenover 79%). In figuur 17 is te zien dat ruim de helft van de respondenten de communicatie van de pilot (heel) duidelijk vond en iets minder dan een kwart deze (heel) onduidelijk vond. Hierin was nauwelijks verschil tussen respondenten op de rijbaan en die op het fietspad.



Figuur 17. Mate van (on)duidelijkheid van de bebording en gekleurde vlakken op de weg onder respondenten die gemerkt hebben dat er een pilot gaande was of bebording/gekleurde vlakken opgemerkt hebben

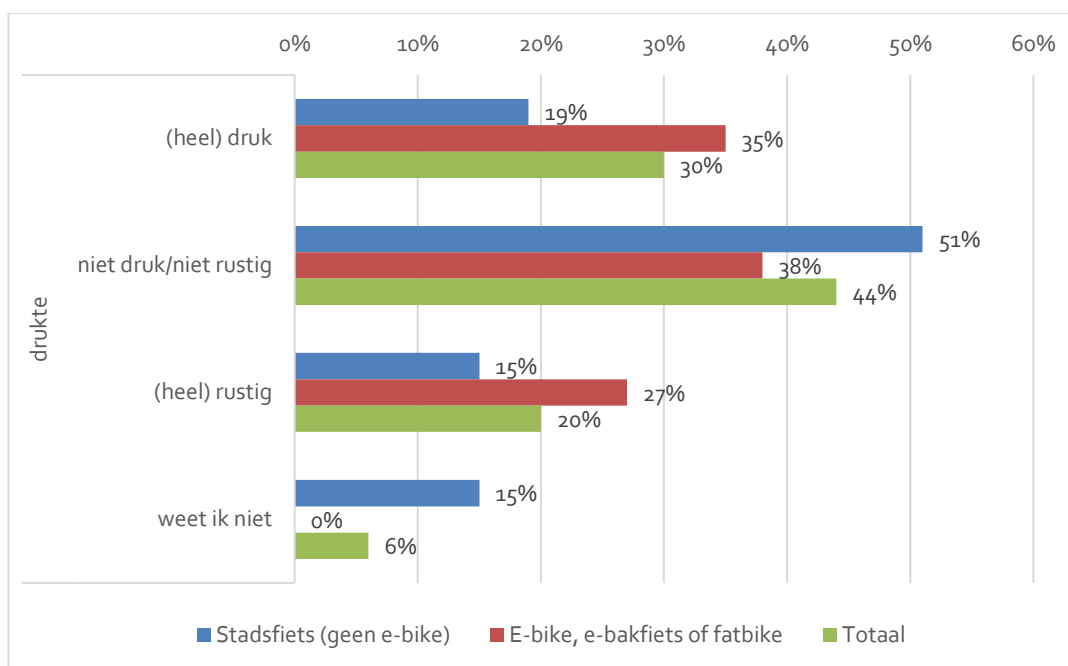
Ervaringen op het fietspad

De respondenten die op het fietspad hadden gereden is gevraagd hoe veilig, prettig en druk zij het fietspad ervaren. Hierbij sprong eruit dat 71% het fietspad als (heel) druk beoordeelde, terwijl ongeveer een derde het fietspad als (heel) onveilig en (heel) onprettig beschreef. Ook viel op dat over het algemeen de respondenten die op een e-bike, e-bakfiets en fatbike reden zich prettiger en met name veiliger voelden en dat zij iets vaker het fietspad als gemiddeld of (heel) rustig beoordeelden.

Ervaringen op de rijbaan – pilot weggebruikers

De respondenten die (deels) op de rijbaan hadden gereden, waarvan dit alleen toegestaan was vanwege de pilot, is ook gevraagd hoe veilig, prettig en druk zij de rijbaan ervaarden. We zagen hier dat ruim 40% van de respondenten zich (heel) veilig en (heel) prettig voelde en ongeveer 30% juist (heel) onveilig en (heel) onprettig. Ook hier voelden de fietsers op een elektrisch ondersteund vervoersmiddel zich vaker (heel) veilig en (heel) prettig.

Bij de meningen over drukte vallen de verschillen op tussen de mensen op een stadsfiets en de mensen op een e-bike, e-bakfiets of fatbike. Dit is goed terug te zien in figuur 18. Wellicht heeft dit ermee te maken dat fietsers op een stadsfiets (deels) andere momenten kozen om de rijbaan op te gaan dan fietsers met een e-bike, e-bakfiets of fatbike.



Figuur 18. Ervaringen op de rijbaan onder respondenten die normaal gesproken niet op de rijbaan rijden m.b.t. drukte

Tot slot zien we dat respondenten die kozen voor (een deel op) de rijbaan over het algemeen het idee hadden dat ander verkeer niet veel maar ook niet weinig afstand van hen hield op de rijbaan: 44%. Opvallend is dat vooral respondenten op e-bikes, e-bakfietsen en fatbikes het idee hadden dat ander verkeer (heel) weinig afstand hield (33% vs. 14% op de stadsfiets), en respondenten op een stadsfiets vaker het idee hadden dat dit in het midden lag ('niet veel/niet weinig') (46% vs. 38% op een e-fiets).

Ervaringen op de rijbaan – gemotoriseerd verkeer

Van de respondenten die wettelijk verplicht op de rijbaan reden, waarvan de overgrote meerderheid in een personenauto, voelt ongeveer de helft zich (heel) veilig op de rijbaan en ruim een derde zich (heel) onveilig. Het omgekeerde zien we bij hoe prettig zij zich voelen: ruim een derde voelt zich (heel) prettig en bijna de helft voelt zich (heel) onprettig. Bijna twee derde van de respondenten die verplicht op de rijbaan reden, vond het (heel) druk op het moment dat zij er waren.

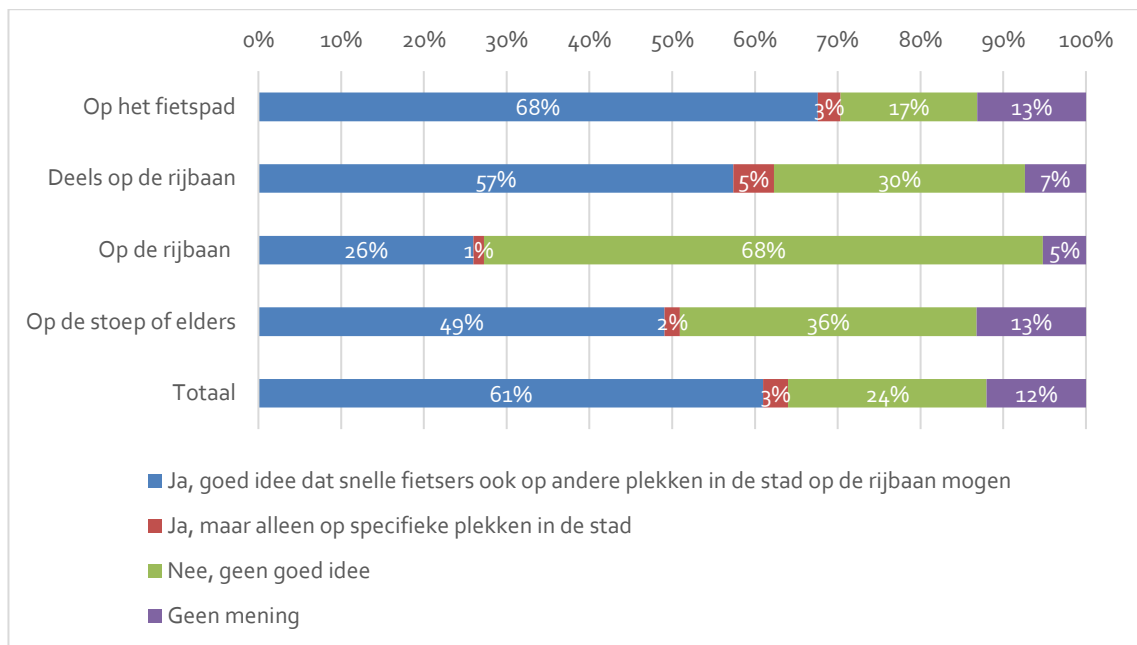
Driekwart van de respondenten die verplicht op de rijbaan reden, gaf aan dat er fietsers (stadsfiets, e-bike, fatbike, etc.) op de rijbaan waren toen zij er reden, 21% gaf aan van niet en de overige 5% wist het niet meer.

Mening over snelle fietsers op de rijbaan

Om de algemene mening over het idee van snelle fietsers op de rijbaan te peilen onder verschillende weggebruikers hebben we respondenten diverse stellingen voorgelegd. Aan dit deel van de enquête hebben in totaal 869 respondenten meegedaan. Voor deze vragen kon iedereen die tijdens de pilot in het gebied was geweest een reactie geven.

Over het algemeen is zo'n 75% van de respondenten het eens met de stellingen dat snelle fietsers op de rijbaan zorgen voor meer rust, comfort/plezier en veiligheid op het fietspad. Daarbij valt op dat bij de respondenten die volledig op de rijbaan reden dit lager ligt, net wat boven de 50%. Over de veiligheid voor fietsers en ander verkeer op de rijbaan zijn de meningen meer verdeeld. Net iets meer dan een derde vindt het voor fietsers zelf veilig en slechts 21% vindt het veilig voor het andere verkeer op de rijbaan. Ook hier valt op dat de respondenten die volledig op de rijbaan reden hier nog wat minder positief zijn. Bij hen vindt slechts 19% het veilig voor de fietsers en 17% het veilig voor ander verkeer op de rijbaan.

Bij de vraag of het een goede idee is om snelle fietsers ook op andere plekken op de rijbaan toe te staan, zien we wederom een andere mening bij de respondenten die volledig op de rijbaan reden. Slechts 26% vindt het een goed idee, en 68% vindt het geen goed idee. Voor de andere groepen vindt juist ruim de helft het een goede idee en maximaal een derde het geen goed idee. Zie ook figuur 19.



Figuur 19. Mate waarin respondenten vonden of het een goed idee is om snelle fietsers ook op de rijbaan toe te staan op andere plekken in de stad dan in het pilotgebied.

Hoofdstuk 7 Conclusies

Dit verkennende onderzoek heeft gekeken naar het effect van een andere wegindeling op de ervaring en het gedrag van fietsers in de Constantijn Huygensstraat en Bilderdijkstraat. Het onderzoek was bedoeld om inzicht te verwerven, niet om te bepalen of de pilot succesvol was of niet. De hoofdvragen waren:

- Hoe ervaren fietsers de nieuwe indeling (30.20) ten opzichte van de huidige indeling?
- Vertonen fietsers ander gedrag bij een indeling van het fietspad en de rijbaan naar snelheid (30.20)?

Hieronder volgen per thema de belangrijkste inzichten en daarna nog een aantal aanbevelingen voor een eventueel vervolg.

Keuze voor de rijbaan

Uit zowel de tellingen als observaties blijkt dat er inderdaad snelle fietsers naar de rijbaan gingen. Deze aantallen waren niet groot, maar wel voldoende om met redelijke zekerheid aan de nieuwe wegindeling toe te schrijven. Een deel van de fietsers vertoonde dus ander gedrag door de indeling van het fietspad en de rijbaan naar snelheid.

Een belangrijke reden waarom men **niet** naar de rijbaan ging was omdat de fietsers niet wisten dat dit mocht, of omdat zij hun eigen snelheid onvoldoende vonden. Uit de observaties bleek de keuze ook af te hangen van drukte op de rijbaan, waarbij fietsers bij veel autoverkeer vaker op het fietspad bleven. Dit kwam ook overeen met de iets lagere percentages (brom)fietsers die werden gemeten tijdens de spits. Verder waren veiligheid en comfort overwegingen om op het fietspad te blijven.

De redenen om **wel** naar de rijbaan te gaan gingen veelal om vormen van fietscomfort. Zo bleek de staat van het fietspad een overweging te zijn om te kiezen voor het gladdere, beter onderhouden asfalt van de rijbaan. Ook snel doorfietsen en drukte op het fietspad waren redenen om naar de rijbaan te gaan.

Verkeersveiligheid

Vanuit de observaties leek de verkeersveiligheid op het fietspad niet veel te veranderen tijdens de pilot, ten opzichte van daarvoor. Dit kwam overeen met de ervaringen van geïnterviewde fietsers, die de verkeersveiligheid voor en tijdens de pilot gemiddeld hetzelfde beoordeelden. Wel viel op dat de (weliswaar kleine groep) fietsers die op de rijbaan hadden gereden gemiddeld positiever waren over de verkeersveiligheid dan de fietsers op het fietspad. Ook bleek uit de interviews en de enquête dat de fietsers op elektrisch ondersteunde voertuigen zich zowel op het fietspad als op de rijbaan over het algemeen veiliger voelden. Dit kan te maken hebben met de fietservaring op een snel voertuig, maar ook met de kenmerken van mensen die kiezen voor een sneller voertuig. Er waren dus verschillen tussen de ervaringen van fietsers op de rijbaan en fietsers op het fietspad, maar de effecten van de pilot lijken beperkt.

Uit de tellingen bleek wel dat de snelheid op de rijbaan wat afnam gedurende de pilot. Mogelijk was dit een effect van de toegenomen hoeveelheid verkeersdeelnemers die tussen de 22-28 km/u reden. Daarbij zagen we automobilisten voldoende afstand houden en nauwelijks inhalen. Een lagere snelheid in combinatie met veilig gedrag van automobilisten komt de verkeersveiligheid ten goede.

Rust op het fietspad

De situatie op het fietspad leek maar beperkt te veranderen tijdens de pilot ten opzichte van de situatie ervoor. Het effect is waarschijnlijk beperkt omdat een te klein percentage van de snelle fietsers naar de rijbaan ging om op het fietspad verschil te merken. Uit de enquête komt ook naar voren dat tijdens de pilot nog 75% van de respondenten het fietspad als (heel) druk beoordeeld. We weten echter niet hoe dit percentage lag voorafgaand aan de pilot. In de telslang-metingen was te zien dat de snelheid en snelheidsverschillen op het fietspad niet verschilden voor en tijdens de pilot. Het fietsgemak werd wel iets positiever beoordeeld tijdens de pilot dan ervoor (van een 5,9 naar 6,4). Ook hierbij viel op dat de geïnterviewde fietsers die op de rijbaan hadden gefietst het meest positief waren over het fietsgemak. Het effect op de geobserveerde rust en snelheden op het fietspad blijft dus nog minimaal, maar we zien een kleine positieve richting in de ervaringen van de geïnterviewde fietsers.

Vervolg suggesties

Draagvlak is aanwezig

Voorafgaand aan de pilot stond 49% van de geïnterviewde fietsers positief tegenover de pilot en 21% negatief. Gedurende de pilot vond al 63% van de geïnterviewde fietsers de pilot iets om in de toekomst mee door te gaan en zag slechts 11% er geen toekomst in. In de enquête vond gemiddeld 61% van de respondenten dat het een goed idee was om ook op andere plekken fietsers op de rijbaan toe te staan. Daarnaast was 75% van de respondenten van de enquête het eens met de stelling dat fietsers op de rijbaan voor meer rust, comfort en veiligheid op het fietspad zorgt. Ondanks het beperkte effect op de ervaring, lijken fietsers over het algemeen wel positief te staan tegenover het idee van het scheiden van snelheden door wegingdeling.

Daarbij is het wel belangrijk om te noemen dat gebruikers van de rijbaan (vooral automobilisten), in de enquête beduidend minder positief stonden tegenover het toestaan van fietsers op de rijbaan op andere plekken. Slechts 26% vond het een goed idee en 68% vond het geen goed idee. Daarnaast is het een aandachtspunt dat er zowel vooraf als tijdens de pilot nog zorgen waren onder de geïnterviewde fietsers over de verkeersveiligheid bij het samenvoegen van fietsers en automobilisten. In de enquête kwam dit ook terug, met maximaal een derde van de respondenten die het veilig vond. Het blijft dus van belang om de veiligheid goed te waarborgen, maar er lijkt voldoende draagvlak om verder te gaan met het testen van deze manier van wegingdeling.

Meer gerichte communicatie

Een belangrijke les die uit de interviews en enquête naar voren kwam was dat de communicatie niet voldoende duidelijk was. Met name fietsers hadden de bebording en wegmarkeringen niet gezien of niet begrepen wat hiervan de bedoeling was. Voor de gebruikers van de rijbaan leek dit wel duidelijker. Dit komt waarschijnlijk voort uit het feit dat bekend is dat fietsers over het algemeen minder het idee hebben dat (tijdelijke) bebording en markeringen voor hen bedoeld zijn en er minder aandacht aan besteden. Het gebruik van de blauwe kleur om fietsers van het fietspad naar de rijbaan te begeleiden heeft mogelijk een sterke associatie met de markeringen van 'snorfietsers naar de rijbaan', waardoor fietsers er minder aandacht aan besteden. Voor een vervolg zou het gunstig kunnen zijn om in de aanloop naar een pilot gericht te communiceren naar fietsers om hen te informeren over wat er gaat veranderen en de voordelen van het gebruik van de rijbaan. Daarbij kan het meerwaarde hebben om extra aandacht te besteden aan fietsers met een elektrisch ondersteunde fiets en/of racefiets.

Ook de communicatie op straat kan herzien worden om deze in één oogopslag begrijpelijk te maken. We adviseren hierbij om een aantal ontwerpen te testen onder verkeersdeelnemers, met

de focus op fietsers. Aandachtspunt is daarbij dat de uitingen op straat in beweging getest worden. In het verkeer is er weinig tijd om informatie te verwerken en te reageren, dus de uitingen moeten in realistische context getest worden.