



MOETEN WIJ HIER ECHT OP RACEFIETSEN?

# VAN HET PAD AEF

ALS DE OVERHEID WIL DAT WIELRENNERS OP HET FIETSPAD GAAN RIJDEN, MOETEN FIETSPADEN WEL VEILIG EN GOED GENOEG ZIJN. DAT IS OP TAL VAN PLEKKEN NIET HET GEVAL. IN DAT GEVAL WIJKEN ZE, TOT ERGERNIS VAN AUTOMOBILISTEN, UIT NAAR DE WEG. REDELIJK OF REBELS?

TEKST: PAUL SIMONS /  
FOTO'S: ROYAL HASKONING DHV, ANP FOTO,  
VIA FIETS FORUM

**I**k houd van de Nederlandse fietspaden. We hebben er veel van en ze zijn doorgaans glad en goed. Woon-werkverkeer door landelijk gebied heb ik dankzij vrij liggende fietspaden ook in de donkere maanden altijd comfortabel en veilig kunnen doen. Inmiddels heb ik de F325 (het RijnWaalpad tussen Arnhem en Nijmegen, red.) binnen handbereik, een heuse fietssnelweg naast de A325 die me zoevend de stad in brengt zonder last te hebben van auto's. Een waar genot!

Maar soms is het treurig gesteld en is het moeilijk om die liefde op te brengen. Reacties op het forum van *Fiets* over rotte plekken in de fietspaden-appel laten zien dat het frustratiegehalte onder racers hoog is. Buiten de bebouwde kom welteverstaan, want daar leggen we de meeste fietskilometers af. Een greep uit de frustraties: losliggende tegels met sleuven ertussen die je voorwiel ruïneren of je laten vallen, boomwortels die het asfalt scheuren en je lanceren en hinderlijke overgangen tussen betonplaten. Maar

niet alleen de ondergrond is een bron van ergernis: levensgevaarlijke paaltjes en obstakels midden op je pad, haakse bochten waar je voor in de remmen moet hangen. Er zijn tal van oorzaken die een fietspad onveilig maken voor racers: dode hoeken bij kruispunten door begroeiing op de hoek (zeker nu de maïs hoog staat!) of het fietspad is gewoonweg te smal om het langzame verkeer te passeren. Dat levert naar beide kanten gevaar op. Soms vraag je je af hoe iemand zoiets heeft kunnen verzinnen!

Vanuit België kwamen op het forum vergelijkbare ergernissen binnen. Sommige ingezonden foto's zijn om te lachen én te huilen. Een dramatisch voorbeeld, dat indirect ook beroepsrenners hard trof: de massale valpartij in de Baloise Belgium Tour op 28 mei jl. Motards wilden in een afdaling van La Redoute over het fietspad het peloton inhalen toen dat fietspad plotseling ophield en de motoren in het peloton belandden en een valpartij veroorzaakten. Lotto-Soudal-renner Stig Broeckx werd hier het slachtoffer

van en ligt nu nog steeds in coma. Een fietspad dat plotseling ophoudt, hoe goed is daarover nagedacht? Om hun eigen veiligheid (en soms ook die van anderen) kiezen racers er dan voor om op die plekken het fietspad te laten voor wat het is en om – ook als dat niet is toegestaan – de weg op te gaan. Een duidelijk signaal, waar automobilisten en dienders over het algemeen weinig begrip voor opbrengen. En dat voedt weer de frustratie bij renners!

## Onvoldoende

De Fietsersbond in Utrecht, de Nederlandse pleitbezorger voor een deugdelijke fietsinfrastructuur, erkent dat in ons fietsparadijs de slechte kwaliteit

De kwaliteit van een fietspad staat of valt met het wegdek. Het laagje asfalt was al een hele verbetering ten opzichte van de kinderkopjes, maar helaas laat het onderhoud te wensen over.



Samen met de foto van het fietspad dat eindigt tegen een blinde muur is dit wel de meest absurde van het stel. Waarschijnlijk bedacht door iemand die van atletiek houdt en denkt dat fietsen ook een soort van tienkamp is, met hordlopen. Of het is de aannemer geweest die blindelings de vangrails heeft aangebracht







Uit onderzoek blijkt dat de overgang van pad naar berm van groot belang is. Een abrupte overgang beperkt de uitwijkmogelijkheden. Dat is met dit fietspad goed geregeld. Hier heeft het fietspad een betonnen bermstrook die de fietser laat voelen dat deze buiten het fietspad dreigt te komen.



Hier is iets fout gegaan tussen het bedenken van de weginrichting en het bouwen ervan. Wat heeft de ontwerper achter zijn tekentafel gedacht toen hij die serie paaltjes precies plande daar waar je wordt geacht te fietsen?

van een fietspad een belangrijke factor is bij de eenzijdige fietsongevallen. "Er vindt te weinig onderhoud plaats, zeker buiten de bebouwde kom. Omdat het daar rustiger is, hebben wegbeheerders er minder aandacht voor", zegt Wim Bot, beleidsadviseur bij de bond. En, een tikje teleurstellend voor ons vertrouwen in de overheid: wegbeheerders (meestal gemeenten) volgen niet altijd de normen en richtlijnen van het CROW, een kenniscentrum van overheid en bedrijfsleven. Ze wijken bijvoorbeeld af van de voorgeschreven breedte voor een fietspad, als ze vinden dat er te weinig ruimte is. Onlangs trok ook de Vlaamse Fietsers-

bond aan de bel. Vlaamse fietsers geven er de fietspaden een dikke onvoldoende. Ze zijn te hobbelig en dat is niet comfortabel. Renners weten dat al jaren, maar nu de fietsers op e-bikes er last van hebben, legt dat meer gewicht in de schaal. Diezelfde bond signaleert dat ook daar de normen te minimalistisch worden nageleefd.

Leidt klagen tot verbetering? Jawel, zo weet Wim Bot: "De afgelopen tijd zijn al zo'n 5.000 paaltjes die er om onduidelijke redenen stonden, verwijderd toen bleek dat het aantal eenzijdige ongelukken daarmee dramatisch hoog was." Daar blijft het niet bij, als iedere lokale wegbeheerder zijn huiswerk doet. En dat doen ze. Gemeenten laten met regelmaat hun infrastructuur inspecteren of deze nog op het kwaliteitsniveau is dat is afgesproken met de gemeenteraad. Maar ze zijn gebonden aan het budget dat daarvoor is gereserveerd.

### Vergevingsgezind

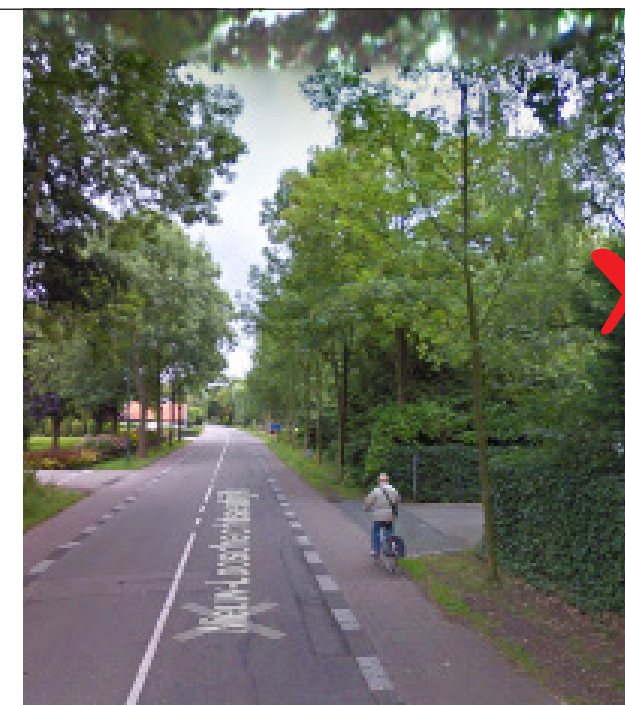
Gelukkig wordt ook op een hoger plan nagedacht over verbeteringen. De Fietsersbond nam, samen met diverse provincies en gemeenten, deel aan een project van Royal Haskoning DHV en de Rijksuniversiteit Groningen, gezamenlijk gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu en provincies. Het project, dat niet tot doel had om racefietsers te behagen maar om eenzijdige ongelukken te voorkomen, draagt de wonderlijke naam 'het



Gelukkig worden paaltjes voor een gewone fietser al ver genoeg van tevoren aangegeven. Maar waarom is het in situaties als deze nog vaak zo dat er metalen of stenen paaltjes worden gebruikt? Dat is onnodig gevaarlijk. Er zijn betere oplossingen te bedenken om aan te geven dat auto's hier niet welkom zijn!



Een fietspad dat begint of eindigt met een boom pontificaal in het midden: absurd. En dan hebben we het nog niet eens over het abrupte einde van het pad en het linke randje dat je moet overwinnen om op het fietspad te komen. Nee, de weg is hier veiliger dan het fietspad.



De Loosdrechtsedijk tussen Oud- en Nieuw-Loosdrecht (bij Hilversum) is een van de ergernissen die werden genoemd. De gemeente geeft toe dat er punten voor verbetering vatbaar zijn. Zo voldoet de scheiding met de weg niet meer. Gedeeltelijke renovatie staat de komende jaren op de rol voor fietspad én weg tegelijk.

vergevingsgezinde fietspad'. Het stelt fietsers in staat hun fouten te herstellen en weer op het goede pad terecht te komen.

Peter Morsink van Royal Haskoning DHV: "De fietspaden in Nederland zijn over het algemeen niet slecht, maar er is zeker nog een inhaalslag te maken. Het grote en toenemende aantal enkelvoudige fietsongevallen heeft ons bewust gemaakt van noodzakelijke verbeteringen in het ontwerp en de inrichting van onze fietspaden. Wij hebben ideeën in de praktijk getoetst en aanbevelingen gedaan aan wegbeheerders. Een van de verbeterpunten is de rand of de overgang naar de berm. Wij pleiten voor schuine in plaats van haakse stoepranden, waardoor deze minder als obstakel worden ervaren. Ook is er in de praktijk te veel hoogteverschil met de berm. Een rand van 50 centimeter van verhard of semi-verhard materiaal kan een overgang vormen die fietsers in staat stelt een stuurfout te corrigeren zonder in de berm te belanden."

Verder wordt gepleit om haakse bochten te vermijden, voldoende breedte aan te houden en het koershouden door fietsers te ondersteunen met lijnmarkering langs de randen en in het midden van het fietspad. Wat obstakels zoals paaltjes betreft, deze zouden volgens Morsink met lijnmarkering beter aangekondigd moeten worden, van zachter materiaal moeten zijn en zeker niet in de ideale fietslijn staan! Allemaal verbeteringen waar renners van profiteren. Maar ook hiervoor geldt: het zijn 'slechts' aanbevelingen aan wegbeheerders, naleving kan niet worden afgedwongen. Inmiddels heeft ook de NTFU zich

voorgenomen om de komende jaren nadrukkelijker de belangen van wielrenners te behartigen bij wegbeheerders. Want wat goed genoeg lijkt voor het langzame fietsverkeer is niet altijd goed genoeg voor renners. Ben de Weerd van de NTFU: "Door de e-bike worden gemeenten nu wel gedwongen meer rekening te houden met het probleem van verschillende snelheden. Daar profiteert ook de wielrenner van. Wij zitten nu meer met gemeenten om de tafel om bij wegbeheerders de problematiek van wielrenners aan te kaarten." In België is er ook een tendens om de fietspaden te verbeteren, maar de administratieve hervormingen zorgen voor een bestuurlijk vacuüm en een vertraging in de verbeterprojecten.

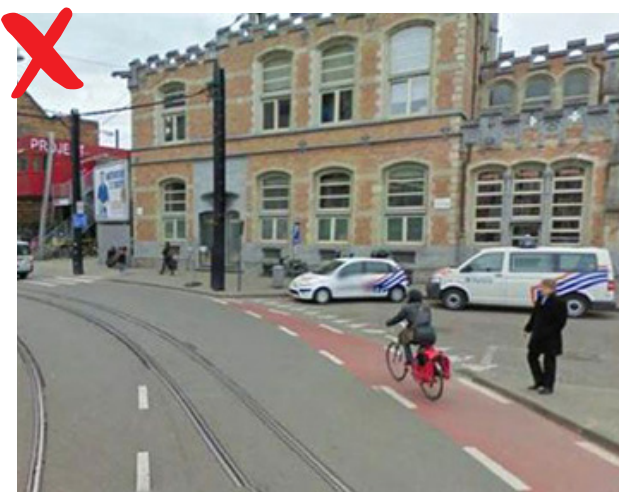
### Alternatieven

Wat te doen als de haat tot een bepaald fietspad groter is dan de liefde? Klagen, bijvoorbeeld bij de Fietsersbond, helpt zeker. Maar geduld is vereist, omdat wegbeheerders hun

eigen langetermijnplanning hebben. Heb je schade na een ongeluk door de slechte staat van een fietspad, dan kun je overigens een claim indienen bij de rechter. Deze kan aan de hand van de CROW-richtlijnen voor fietspaden beoordelen of de wegbeheerder zijn werk deugdelijk heeft gedaan. Maar renners besteden hun tijd liever aan fietsen dan aan administratief gedoe met een overheid. Een eerste alternatief voor een slecht fietspad is het mijden. Maar ook dat ligt niet in de aard van fietsers als dit fietspad op hun vaste route ligt. Een andere optie die forumleden kiezen is om het gewraakte fietspad links te laten liggen en de weg op te gaan, ook als dit wettelijk niet is toegestaan. Dit is een dilemma, maar het forum laat zien dat renners hier gewetensvol mee omgaan. Ze draaien de weg op als het rustig is, blijven bij de bermstreep rijden, hinderen het verkeer zo weinig mogelijk, verhogen hun snelheid en

## Door de komst van de e-bike worden gemeenten gedwongen rekening te houden met racers

Abrupt eindigt het fietspad tegen een stoeprand en lantaarnpaal. Dat is nog te overzien, tenzij een automobilist gelijktijdig dat punt bereikt. Dan komt de fietser klem te zitten. Het gevaar op de weg wordt op het bordje van de meest kwetsbare weggebruiker gelegd.



Zo kan het ook: een vrijliggend fietspad, breed genoeg om twee fietsers naast elkaar per rijrichting te herbergen, ruimte naast het pad om gevaarlijke situaties te ontwijken en keurige aanduiding van het midden en het einde van het fietspad. Als hier iets gebeurt, dan ligt het hoogstwaarschijnlijk niet aan de infrastructuur. De middenmarkering is in de bocht 'verzwaard' om fietsers op hun eigen helft te houden



### Meer lezen?

- [www.vergevingsgezindefietspad.nl](http://www.vergevingsgezindefietspad.nl)
- [www.fietsersbond.nl](http://www.fietsersbond.nl)
- [www.crow.nl](http://www.crow.nl)
- [www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl)



## Formeel mag je niet de weg op als het fietspad verplicht is

gaan terug op het fietspad zodra het weer kan. Dat siert hen. Het langzame verkeer dat op het fietspad overblijft zal blij zijn met die actie.

Automobilisten en agenten stellen er minder prijs op en laten dat weten ook. Formeel ben je op de weg in overtreding als het fietspad verplicht is door middel van een rond blauw bord. Bij een vierkant blauw bord daarentegen heb je de keuze om het fietspad te volgen of de weg op te gaan. In Duitsland is het toegestaan op de weg te rijden als het verplichte fietspad onbegaanbaar is of smaller is dan de voorgeschreven 1,5 meter. Voor 'onbegaanbaar' moet je dan wel een objectief criterium hebben. Als racer niet voluit kunnen gaan is géén objectief criterium. In Nederland worden op de weg ook voor groepen geen uitzonderingen gemaakt, in Duitsland en België mogen zij onder voorwaarden wél het verplichte fietspad mijden.

De NTFU en de Fietsersbond pleiten ervoor om de mogelijkheden hiervoor ook in Nederland te onderzoeken. Wim Bot zou proeven toejuichen en denkt dat dat in het weekend, met minder vrachtverkeer, ook veilig genoeg moet kunnen zijn. Op minimaal één punt



Nóg een voorbeeld van een abrupt stoppend fietspad, waardoor automobilist en fietser moeten concurreren om minder ruimte.

Realiseert een beleidsmedewerker zich wel dat door een probleem te willen oplossen (meer rekening houden met rechts) hij een nieuw probleem creëert voor de fietsers die rechtdoor willen? Afsnijden en over de driehoek heen rijden ligt voor de hand. Maar om dat te voorkomen zijn er borden geplaatst, die vervolgens weer worden aangereden. Het wordt er hier alleen maar slechter op.



lijkt zoiets in Nederland al een beetje te zijn geregeld: in de buurt van Durgerdam is een verkeersbord dat in de zomermaanden groepen van het fietspad af de weg op stuurt. Zo kan het dus ook!

Wielrenners en automobilisten moeten af en toe de weg delen zolang de kwaliteit van fietspaden nog niet helemaal op orde is. Zullen we op dit punt wat meer 'vergevingsgezind' met elkaar omgaan? ●

Rechte stoepranden vormen een risicofactor voor fietsers. Hier zijn de randen afgeschuind. Daardoor voelt de fietser zich meer op zijn gemak ook als deze wat dichters langs de rand rijdt. Het pad ligt netjes naast de rijstrook voor auto's, met tussenruimte. De tegels zijn een risicofactor. Ze kunnen los gaan liggen, waardoor ze een gevaar zijn voor dunne racebandjes. Dat kan beter!



Degene die dit heeft verzonden, heeft waarschijnlijk alleen een fiets op tv gezien. Dit is gewoon te gek voor woorden en levensgevaarlijk. Vooral in het donker.

