

Rapportage Onderzoek verkeersveiligheid landbouwverkeer en fietsers in Flevoland



Datum 19 december 2022

Kenmerk KP0148

Opdrachtgever:
Provincie Flevoland

Opdrachtnemer:
KiekendiefPerspectief – Drs. Neeske Abrahamse
Schouw 4013
8232 AM Lelystad
Telefoon 0320-228300
E-mail INFO@KIEKENDIEFPERSPECTIEF.NL
Internet WWW.KIEKENDIEFPERSPECTIEF.NL



Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
1.1 Achtergrond en aanleiding	2
1.2 Doel	2
1.3 Doelgroepen	2
2. Uitkomsten onderzoek verkeersveiligheid landbouwverkeer en fietsers in Flevoland	3
2.1 Algemene aspecten	4
2.2 Verkeersveiligheid op de buitenwegen in Flevoland	7
2.3 Gedrag landbouwverkeer en fietsers	11
2.4 Gevaarlijke plekken	17
3. Conclusies	18

1. Inleiding

1.1 Achtergrond en aanleiding

Provincie Flevoland wilde graag in beeld brengen hoe de omgang is tussen landbouwverkeer en fietsers op de buitenwegen in de provincie. Aanleiding hiervoor is een gesprek met Cumela, LTO Noord, Fietsersbond en de provincie waarin gesproken is over de verkeers(on)veilige situatie op deze buitenwegen. Samen onderzoeken zij de mogelijkheden om een campagne te organiseren over het wederzijdse begrip tussen landbouwverkeer en fiets. De resultaten van het onderzoek zullen hiervoor als input worden gebruikt.

1.2 Doel

Het doel van het onderzoek is meervoudig, namelijk inzicht verkrijgen in:

1. De ernst van de problematiek
2. Het gedrag van landbouwverkeer en fietsers wanneer zij elkaar tegenkomen op de buitenwegen in de provincie
3. Welk gedrag men het meest onveilig vindt bij het elkaar tegenkomen op de buitenwegen in de provincie
4. Wat men het belangrijkste (top 3) vindt bij het elkaar tegenkomen op de buitenwegen in de provincie (wederzijds begrip)
5. Welke plekken het meest gevaarlijk zijn en waarom
6. Wat in de campagne over het wederzijds begrip tussen landbouwverkeer en fietsers aan bod moet komen en hoe dat thema onder de aandacht kan worden gebracht

1.3 Doelgroepen

Dit onderzoek is uitgevoerd onder twee verschillende doelgroepen:

1. Fietsers
2. Bestuurders van een landbouwvoertuig

2. Uitkomsten onderzoek verkeersveiligheid landbouwverkeer en fietsers in Flevoland

In de periode van 6 oktober 2022 t/m 9 december 2022 zijn middels een elektronische vragenlijst vragen voorgelegd aan weggebruikers van de buitenwegen in Flevoland. Bij het onderzoek is dus niet naar het daadwerkelijke gedrag gekeken; het gaat hier om zelfgerapporteerd gedrag.

We hebben een brede groep weggebruikers van het buitengebied in Flevoland bereikt via FlevoPanel (onderzoekspanel van marktonderzoeksbureau KiekendiefPerspectief), LTO Noord, Cumela, Fietsersbond, toerclubs¹, scholen², WhatsApp-groepen³ en via een algemene oproep die verspreid is via websites, persberichten, nieuwsbrieven en social media. Aan de internetenquête over verkeersveiligheid landbouwverkeer en fietsers in Flevoland hebben 1.786 weggebruikers deelgenomen waarvan 1.201 de vragenlijst volledig hebben ingevuld en 585 de vragenlijst deels hebben ingevuld. Om zoveel mogelijk verkregen informatie te analyseren hebben we ook de gedeeltelijk ingevulde vragenlijsten betrokken bij de analyses en rapportage.

De gemiddelde leeftijd was 42 jaar; 30% zat in de leeftijd 10-17 jaar, 14% zat in de leeftijd 18-34 jaar, 24% in de leeftijd 35-49 jaar, 23% in de leeftijd 50-64 jaar en 9% was 65 jaar of ouder. De verhouding tussen mannen en vrouwen die aan het onderzoek mee hebben gedaan is 52% man en 48% vrouw. Van de respondenten woont circa 40% in de Noordoostpolder, 20% in Dronten, 10% in Lelystad, 9% op Urk, 9% in Zeewolde, 6% in Almere en 6% buiten Flevoland.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de belangrijkste bevindingen van het onderzoek. In paragraaf 2.1 wordt ingegaan op een aantal algemene aspecten, zoals gebruik van vervoermiddelen, gebruiksmotieven van fietsers, wanneer gebruik wordt gemaakt van de buitenwegen, hoe vaak fietsers en bestuurders van landbouwvoertuigen elkaar tegenkomen op de buitenwegen en hoe vaak die situaties gevaarlijk zijn. Paragraaf 2.2 behandelt de verkeersveiligheid op de buitenwegen in Flevoland, waaronder ervaren verkeersveiligheid bij verschillende soorten vervoer en beoordeling van het verkeersgedrag van verschillende soorten verkeersdeelnemers. Vervolgens komt in paragraaf 2.3 het gedrag van landbouwverkeer en fietsers als zij elkaar tegenkomen aan bod, hierbij gaat het om zelfgerapporteerd eigen gedrag, gewenst gedrag, perceptie meest onveilig gedrag, perceptie belangrijkste inzicht wederzijds begrip en tips ten aanzien van de campagne. Tot slot wordt in paragraaf 2.4 ingegaan op gevaarlijke plekken.

¹ Met dank aan de volgende toerclubs: CyclingDronten, Fietsclub Emmeloord, Toerclub Flevoland (Lelystad), WTC Zeewolde en WV Urk.

² Met dank aan de volgende scholen uit de Noordoostpolder en Urk: Aeres Praktijkonderwijs Emmeloord, Aeres VMBO Emmeloord, Bonifatius Mayo, Emelwerda College, Scholengemeenschap Pieter Zandt, Vakcollege Noordoostpolder en Zuyderzee Lyceum.

³ Met dank aan Johanneke Bakker die oproepen heeft gedeeld in verschillende WhatsApp-groepen in het buitengebied van Flevoland. Daarin zijn vertegenwoordigd adressen in Almere, Dronten, Lelystad en Zeewolde. Aangezien Noordoostpolder en Urk daar niet in vertegenwoordigd zijn, hebben we daarvoor middelbare scholen benaderend.

2.1 Algemene aspecten

Deze paragraaf gaat in op een aantal algemene aspecten, zoals gebruik van vervoermiddelen, gebruiksmotieven van fietsers, wanneer gebruik wordt gemaakt van de buitenwegen, hoe vaak fietsers en bestuurders van landbouwvoertuigen elkaar tegenkomen op de buitenwegen en hoe vaak die situaties gevaarlijk zijn.

Gebruik vervoermiddelen

In tabel 1 staat weergegeven welke vervoermiddelen de respondenten zelf minimaal 1 keer per maand gebruiken op de buitenwegen in Flevoland. De traditionele fiets (56%) en de auto als bestuurder (53%) worden veruit het meest gebruikt door de respondenten. Daarna volgen e-bike (37%), auto als passagier (28%) en landbouwvoertuig (11%). Van motor (4%), bromfiets (2%) en snorfiets (eveneens 2%) wordt veel minder gebruik gemaakt.

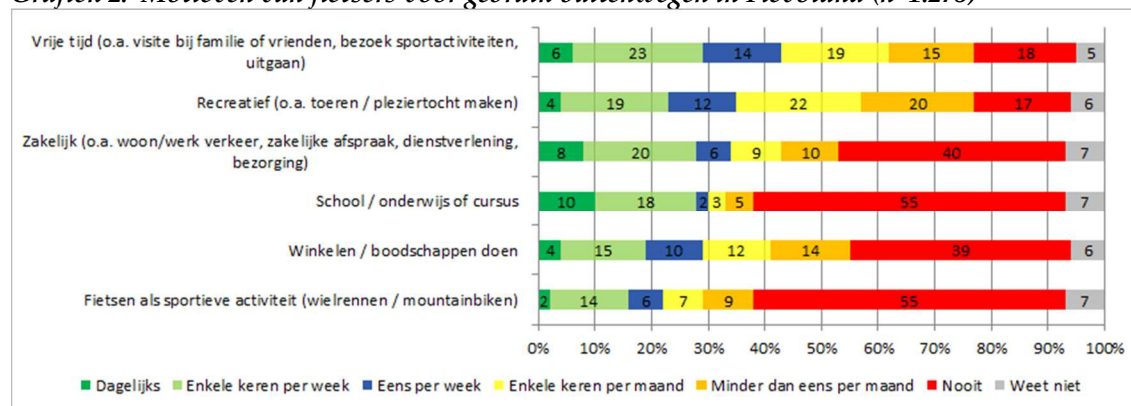
Tabel 1: Vervoermiddelen die men zelf minimaal 1 keer per maand gebruikt (n=1.786)

	2022
Fiets	85%
- Fiets (traditionele fiets)	56%
- E-bike (elektrische fiets met trapondersteuning)	37%
Auto als bestuurder	53%
Auto als passagier	28%
Landbouwvoertuig	11%
Motor	4%
Bromfiets (helm verplicht)	2%
Snorfiets (helm niet verplicht)	2%

Gebruiksmotieven fietsers buitenwegen in Flevoland

Doeleinden waarvoor de buitenwegen in Flevoland door fietsers worden gebruikt staan in grafiek 2 weergegeven. De buitenwegen in Flevoland worden door fietsers het meest gebruikt voor vrije tijd; 43% doet dit minimaal eens per week. Verder geeft ongeveer een derde aan minimaal eens per week de buitenwegen op de volgende manieren te gebruiken: recreatief (35%), zakelijk (34%), school / onderwijs of cursus (30%) en winkelen / boodschappen doen (29%). Verder gebruikt ruim een vijfde (22%) de fietspaden minimaal eens per week voor fietsen als sportieve activiteit.

Grafiek 2: Motieven van fietsers voor gebruik buitenwegen in Flevoland (n=1.275)

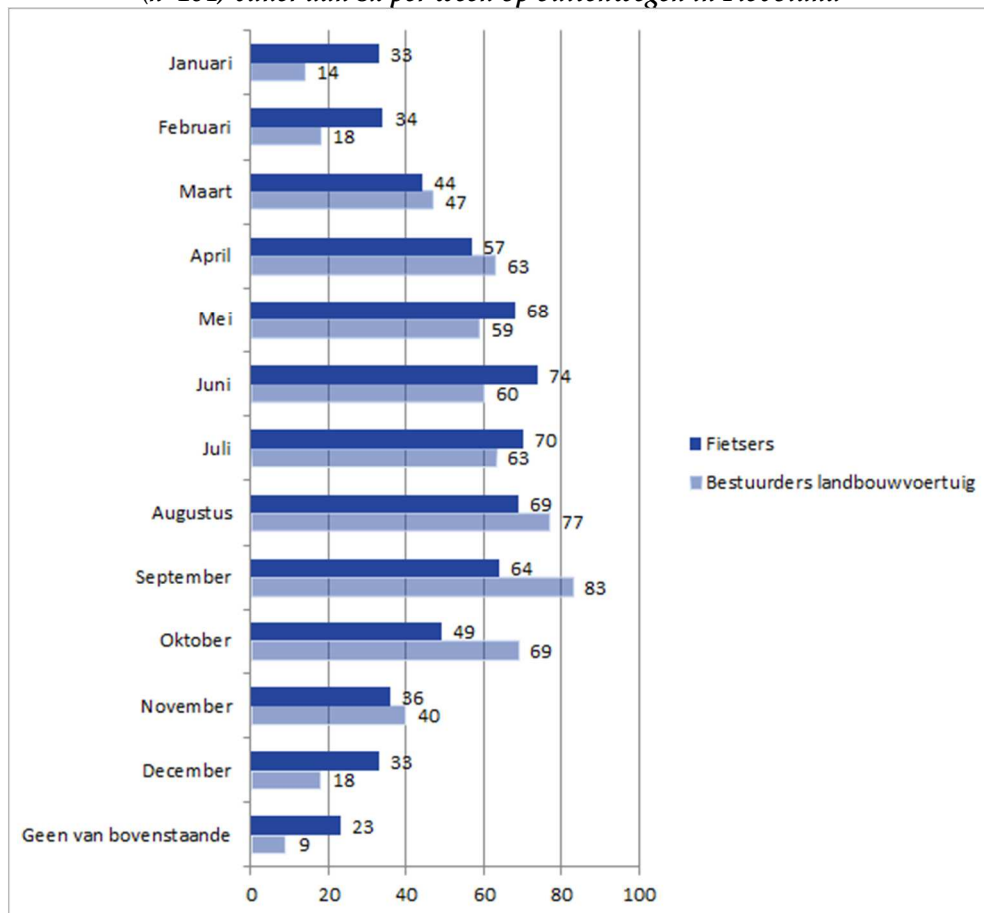


Wanneer rijden fietsers en bestuurders van landbouwvoertuigen op buitenwegen Flevoland

In grafiek 3 staat weergegeven in welke maanden fietsers en bestuurders van landbouwvoertuigen op buitenwegen in Flevoland rijden. Fietsers rijden vooral vaker dan 3x per week op buitenwegen in Flevoland in de maanden april t/m oktober, de pieken zitten in juni (74%), juli (70%), augustus (69%), mei (68%) en september (64%). Bestuurders van een landbouwvoertuig rijden vooral vaker dan 3x per week op buitenwegen in Flevoland in de maanden april t/m oktober (met een piek in september en augustus), de drukke periodes zijn september (83%), augustus (77%), oktober (69%), juli (63%) en april (63%).

De maanden april t/m oktober zijn geschikte maanden voor een campagne over wederzijds begrip tussen landbouwverkeer en fietsers. Voor de doelgroep bestuurders van een landbouwvoertuig zijn de maanden augustus en september het meest geschikt. De doelgroep fietsers is op te splitsen in verschillende subdoelgroepen: recreatieve fietsers, woonwerkverkeer en scholieren. Voor recreatieve fietsers zijn de maanden mei t/m augustus het meest geschikt (denk bijvoorbeeld aan een start van de campagne tijdens Meimaand Fietsmaand). Voor woonwerkverkeer en scholieren is een campagne na de zomervakantie een goed idee, dus van eind augustus t/m september.

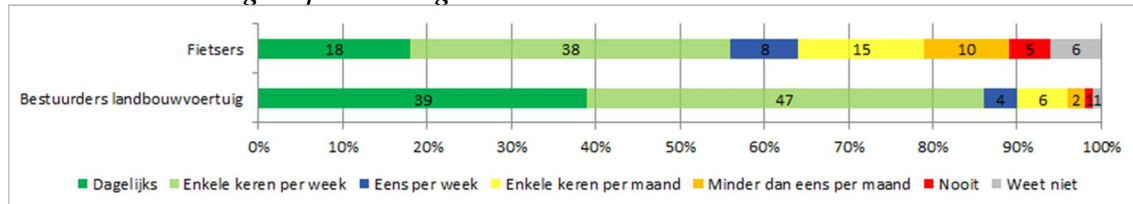
Grafiek 3: In welke maanden rijden fietsers (n=1.319) en bestuurders van een landbouwvoertuig (n=164) vaker dan 3x per week op buitenwegen in Flevoland



Hoe vaak komen fietsers en bestuurders van landbouwvoertuigen elkaar tegen op buitenwegen in Flevoland

Bijna twee derde (64%) van de fietsers geeft aan minimaal eens per week een landbouwvoertuig tegen te komen op de buitenwegen in Flevoland. Maar liefst 90% van de bestuurders van een landbouwvoertuig geeft aan minimaal eens per week een fietser of fietsers tegen te komen op de buitenwegen in Flevoland.

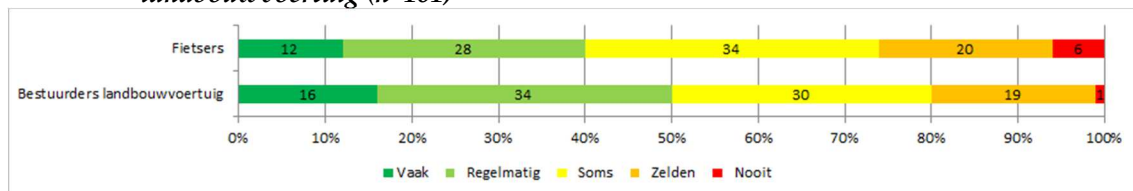
Grafiek 4: Hoe vaak komen fietsers (n=1.266) en bestuurders van een landbouwvoertuig (n=162) elkaar tegen op buitenwegen in Flevoland



Hoe vaak zijn deze situaties gevaarlijk

Hoe vaak zijn deze situaties (landbouwvoertuig die fietser(s) tegenkomt op een buitenweg in Flevoland) gevaarlijk. Ongeveer twee vijfde (40%) van de fietsers en de helft (50%) van de bestuurders van een landbouwvoertuig geeft aan dat deze situaties regelmatig of vaak gevaarlijk zijn. Dit verschil is significant; bestuurders van een landbouwvoertuig geven significant vaker aan dat deze situaties regelmatig of vaak gevaarlijk zijn (50% versus 40% fietsers).

Grafiek 5: Hoe vaak zijn deze situaties (landbouwvoertuig die fietser(s) tegenkomt op een buitenweg in Flevoland) gevaarlijk volgens fietsers (n=1.197) en bestuurders van een landbouwvoertuig (n=161)



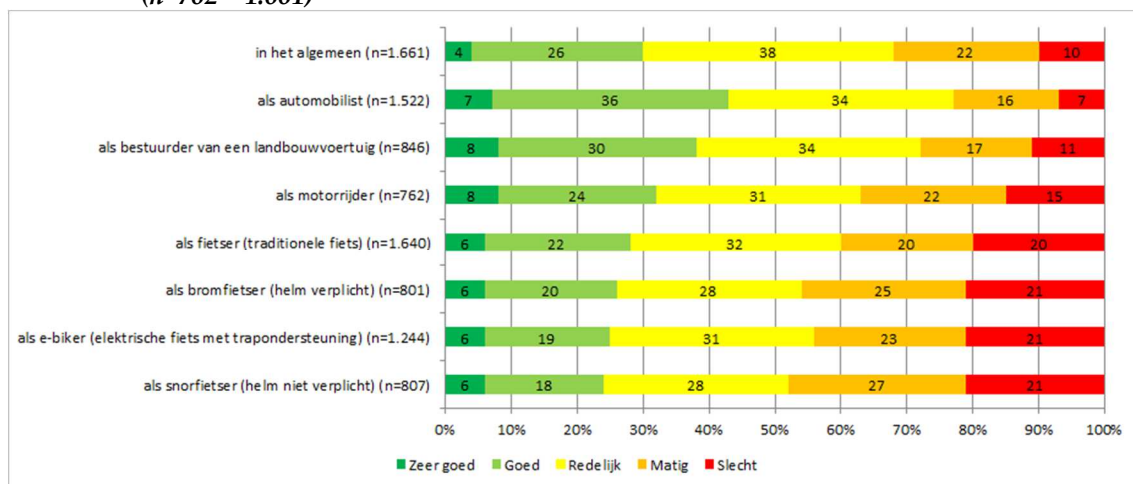
2.2 Verkeersveiligheid op de buitenwegen in Flevoland

In deze paragraaf gaan we in op de ervaren verkeersveiligheid op de buitenwegen in Flevoland bij verschillende soorten vervoer en de beoordeling van het verkeersgedrag op de buitenwegen in Flevoland van verschillende soorten verkeersdeelnemers. Dit geeft inzicht in de ernst van de problematiek.

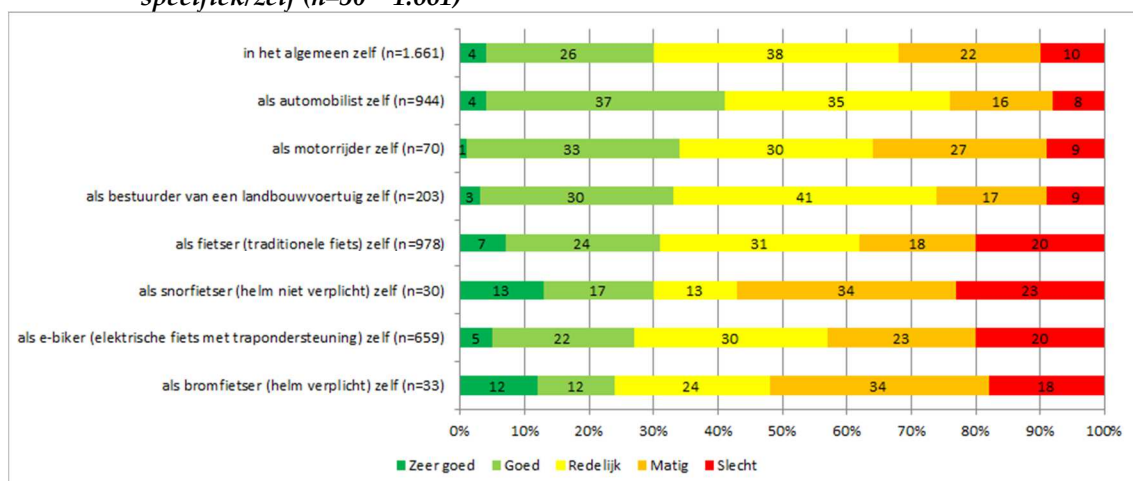
Ervaren verkeersveiligheid op de buitenwegen in Flevoland bij verschillende soorten vervoer

De verkeersveiligheid op de buitenwegen in Flevoland in het algemeen wordt door bijna een derde (30%) van de weggebruikers beoordeeld als (zeer) goed, zie grafiek 6⁴. De verkeersveiligheid op de buitenwegen in Flevoland als automobilist (43%), bestuurder van een landbouwvoertuig (38%) en motorrijder (32%) worden het best beoordeeld, terwijl de verkeersveiligheid op de buitenwegen in Flevoland als traditionele fietser (28%), bromfietser (26%), e-biker (25%) en snorfietser (24%) minder goed worden beoordeeld.

Grafiek 6: Ervaren verkeersveiligheid bij verschillende soorten vervoer, zonder 'Weet niet' (n=762 – 1.661)



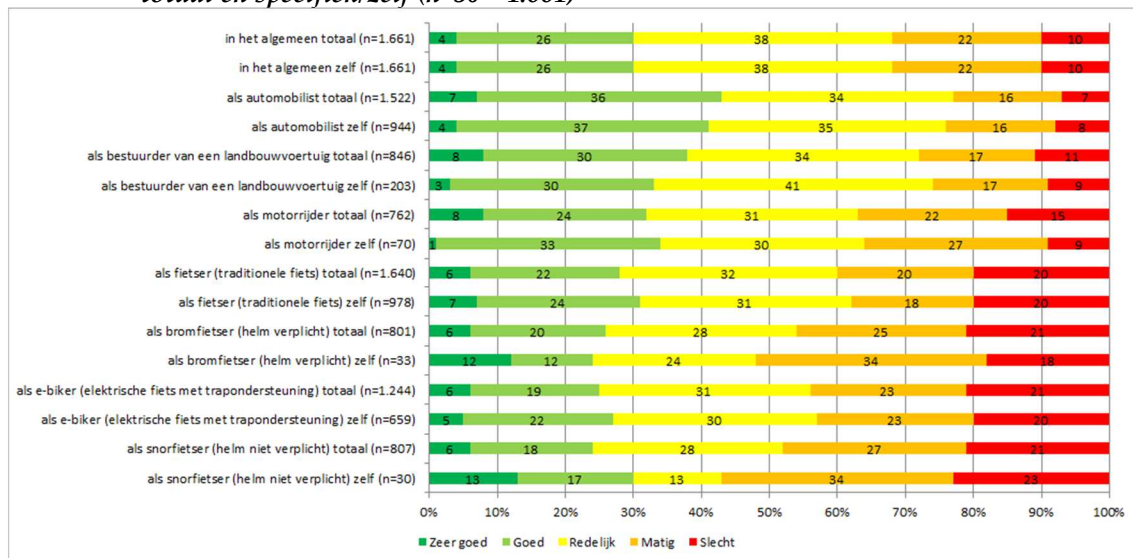
Grafiek 7: Ervaren verkeersveiligheid bij verschillende soorten vervoer, zonder 'Weet niet', specifiek/zelf (n=30 – 1.661)



⁴ Bij grafiek 6 hebben we de categorie 'Weet niet' buiten beschouwing gelaten.

Uit grafiek 8 blijkt dat de perceptie van de verkeersveiligheid totaal en specifiek/zelf voor bijna alle soorten vervoer nauwelijks significante verschillen oplevert. De verkeersveiligheid op de buitenwegen wordt significant vaker als “zeer goed” beoordeeld door totaal dan door de specifieke weggebruiker zelf bij: automobilist (7% totaal, 4% zelf), bestuurder van een landbouwvoertuig (8% totaal, 1% zelf) en motorrijder (8% totaal, 1% zelf). En bij snorfietser wordt door totaal significant vaker “redelijk” aangegeven (28%, 13% zelf).

Grafiek 8: Ervaren verkeersveiligheid bij verschillende soorten vervoer, zonder ‘Weet niet’, totaal en specifiek/zelf (n=30 – 1.661)



Als men de verkeersveiligheid op de buitenwegen in Flevoland als fietser of e-biker matig of slecht vind, wordt meestal als reden aangegeven: hard rijden (door auto's, vrachtwagens en landbouwverkeer), buitenwegen zijn (te) smal, slecht onderhoud wegen/berm en weinig/geen gescheiden fietspaden.

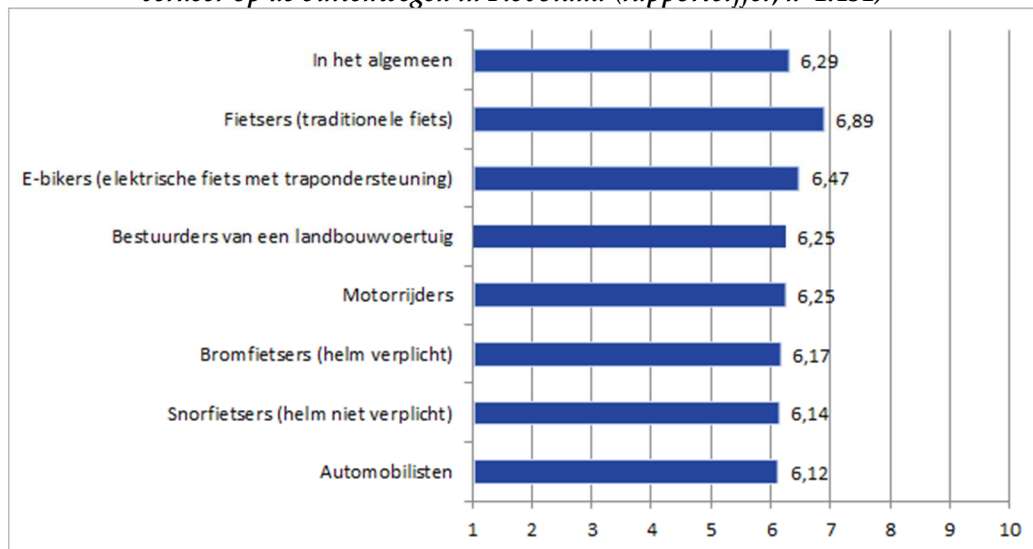
Als men de verkeersveiligheid op de buitenwegen in Flevoland als bestuurder van een landbouwvoertuig matig of slecht vindt, wordt meestal als reden aangegeven: buitenwegen zijn (te) smal en slecht onderhoud wegen/berm.

Beoordeling van het verkeersgedrag van verschillende soorten verkeersdeelnemers

De veiligheid in het verkeer op de buitenwegen in Flevoland wordt – enkele uitzonderingen daargelaten – in hoofdzaak bepaald door de verkeersdeelnemers zelf. Houden zij zich aan verkeersregels, stellen zij zich als een sociale weggebruiker op? De mate waarin men zich aanpast aan andere weggebruikers kan van invloed zijn op de verkeersveiligheid en het voorkomen van ongelukken. Tevens is het van invloed op de mate waarin regels moeten worden gesteld om onveilige situaties door asociaal gedrag te voorkomen. Het is daarom ook van belang voor bestuurders en beleidsontwikkelaars om te weten hoe mensen elkaar beoordelen als medeweggebruiker. We hebben gevraagd om het verkeersgedrag van medeweggebruikers te beoordelen door middel van een rapportcijfer.

De weggebruikers op de buitenwegen in Flevoland beoordelen hun medeweggebruikers matig op hun verkeersgedrag, zie grafiek 9. Het verkeersgedrag van de verschillende deelnemers aan het verkeer op de buitenwegen in Flevoland in het algemeen krijgt een gemiddeld rapportcijfer van 6,3. Fietzers (6,9) en e-bikers (6,5) krijgen de meest positieve waardering. Daarna volgen de bestuurders van een landbouwvoertuig (6,3), motorrijders (6,3), bromfietzers (6,2), snorfietzers (6,1) en automobilisten (6,1).

Grafiek 9: Hoe beoordeelt men het verkeersgedrag van de verschillende deelnemers aan het verkeer op de buitenwegen in Flevoland (rapportcijfer, n=1.431)



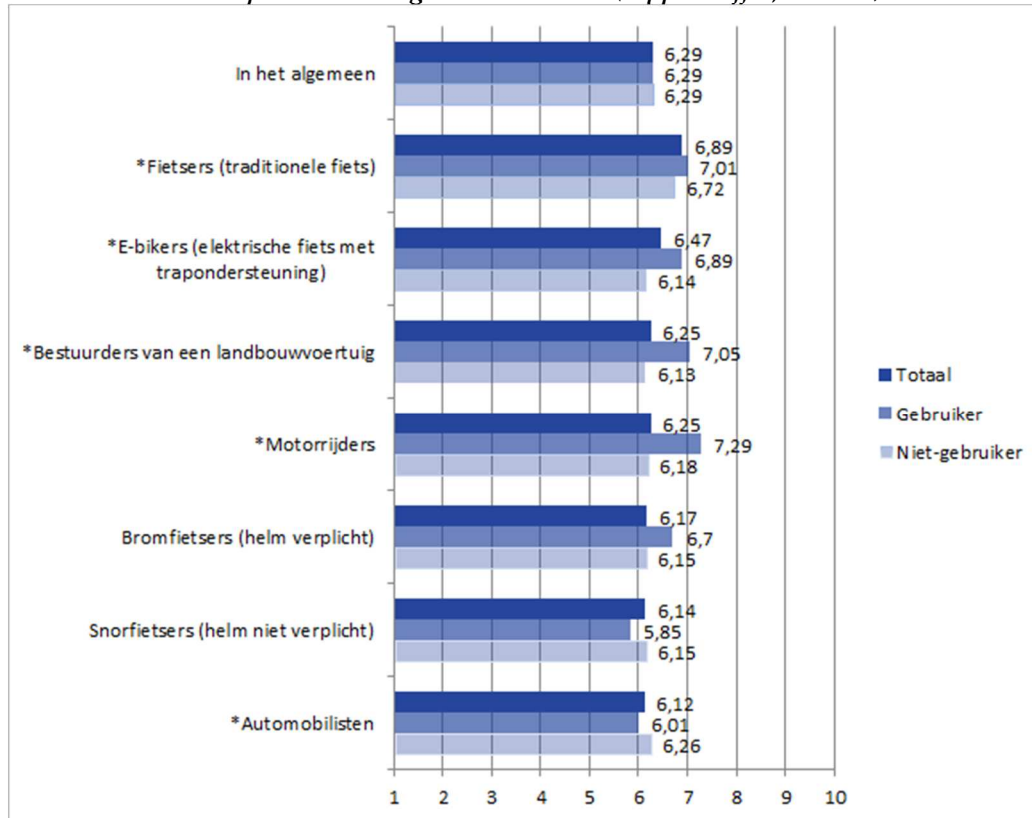
Als men het verkeersgedrag van fietzers (traditionele fiets) op de buitenwegen in Flevoland een onvoldoende geeft, wordt meestal als reden aangegeven: naast elkaar fietsen, geen licht of slechte verlichting, niet aan de kant gaan, niet rechts aanhouden op de weg en gebruik van telefoon.

Als men het verkeersgedrag van e-bikers op de buitenwegen in Flevoland een onvoldoende geeft, wordt meestal als reden aangegeven: (te) hard/ snel rijden / te hoge snelheid, naast elkaar fietsen en gevaarlijke situaties.

Als men het verkeersgedrag van bestuurders van een landbouwvoertuig op de buitenwegen in Flevoland een onvoldoende geeft, wordt meestal als reden aangegeven: (te) hard rijden, houden geen of te weinig rekening met overig verkeer, geven geen/weinig ruimte en minderen geen snelheid bij passeren/inhalen.

Veel weggebruikers geven zichzelf een significant hoger rapportcijfer (zie grafiek 10): fietsers op een traditionele fiets (7,0 gebruiker versus 6,7 niet-gebruiker), e-bikers (6,9 gebruikers versus 6,1 niet-gebruiker), bestuurders van een landbouwvoertuig (7,1 gebruiker versus 6,1 niet-gebruiker) en motorrijders (7,3 gebruiker versus 6,2 niet-gebruiker). Uitzondering hierop zijn de automobilisten, zij geven zichzelf een significant lager rapportcijfer (6,0) dan niet-automobilisten (6,3).

Grafiek 10: Hoe beoordeelt men het verkeersgedrag van de verschillende deelnemers aan het verkeer op de buitenwegen in Flevoland (rapportcijfer, n=1.431)



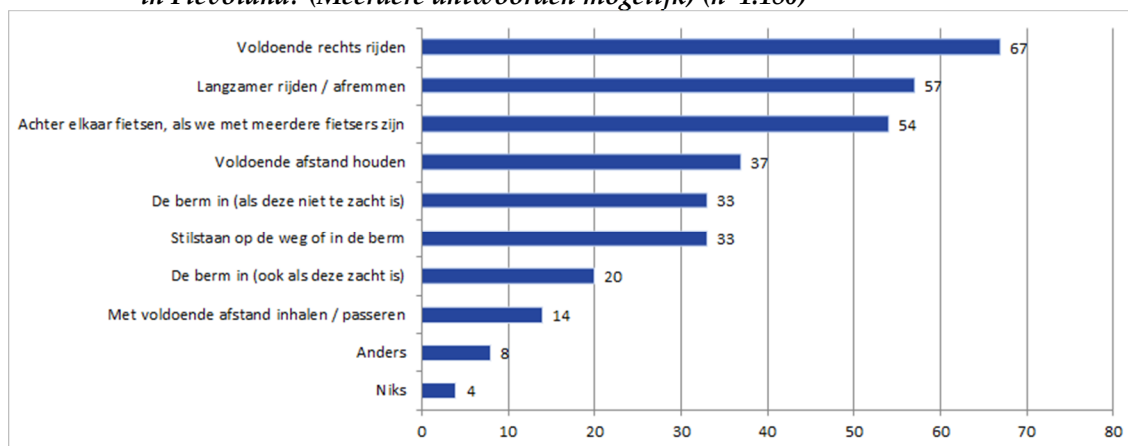
2.3 Gedrag landbouwverkeer en fietsers

In deze paragraaf gaan we in op het gedrag van landbouwverkeer en fietsers als zij elkaar tegenkomen op de buitenwegen in Flevoland. We gaan zowel in op zelfgerapporteerd eigen gedrag, gewenst gedrag, perceptie meest onveilig gedrag en perceptie belangrijkste inzicht (wederzijds begrip).

Gedrag wanneer landbouwverkeer en fietsers elkaar tegenkomen op buitenwegen provincie

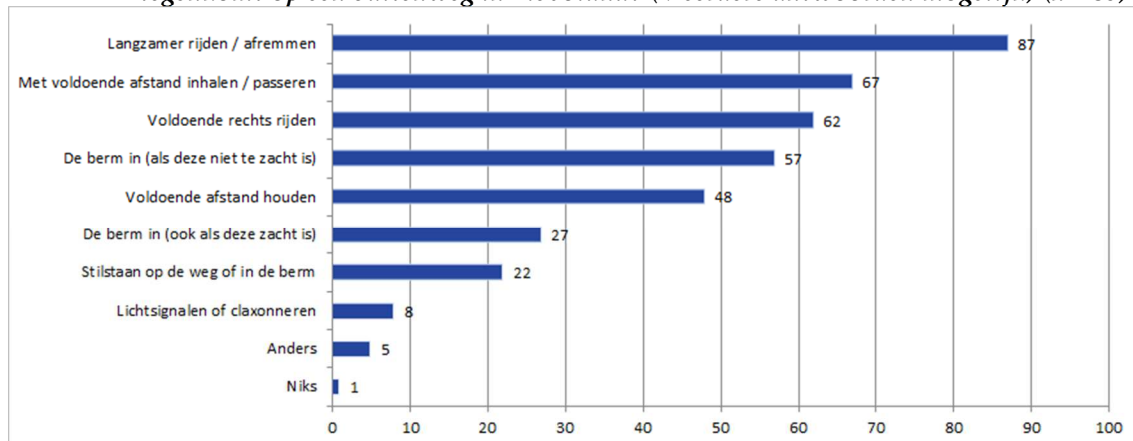
De meeste fietsers (ruim twee derde) geven aan dat zij bij het tegenkomen van landbouwverkeer op een buitenweg in de provincie voldoende rechts gaan rijden (67%). Meer dan de helft van de fietsers geven aan dat zij langzamer gaan rijden / afremmen (57%) en achter elkaar gaan fietsen, als ze met meerdere fietsers zijn (54%). Daarna volgen op enige afstand met ongeveer een derde: voldoende afstand houden (37%), de berm in als deze niet te zacht is (33%) en stilstaan op de weg of in de berm (33%). Daarna volgt de berm in ook als deze zacht is (20%). De hekkensluiter is met voldoende afstand inhalen / passeren (14%). Verder geeft 4% aan niks te doen.

Grafiek 11: Wat doet men als fietser als men een landbouwvoertuig tegenkomt op een buitenweg in Flevoland? (Meerdere antwoorden mogelijk) (n=1.180)



De meerderheid van de bestuurders van een landbouwvoertuig geven aan dat zij bij het tegenkomen van fietsers op een buitenweg in de provincie vooral langzamer gaan rijden / afremmen (87%). Daarna volgen op enige afstand: met voldoende afstand inhalen / passeren (67%), voldoende rechts rijden (62%), de berm in als deze niet te zacht is (57%) en voldoende afstand houden (48%). Daarna volgen de berm in ook als deze zacht is (27%) en stilstaan op de weg of in de berm (22%). De hekkensluis is het gebruik van lichtsignalen of claxonneren (8%). Verder geeft 1% aan niks te doen.

Grafiek 12: Wat doet men als bestuurder van een landbouwvoertuig als men een fietser/fietsers tegenkomt op een buitenweg in Flevoland? (Meerdere antwoorden mogelijk) (n=159)



Gewenst gedrag bij het elkaar tegenkomen op de buitenwegen in de provincie

Ook hebben we in een open vraag gevraagd wat voor verkeersgedrag men wenst als landbouwverkeer en fietsers elkaar tegenkomen op buitenwegen provincie.

In woordwolk 13 staat het gedrag dat fietsers wensen van een bestuurder van een landbouwvoertuig wanneer ze die tegenkomen of wanneer die wil passeren. Hoe groter het woord, hoe vaker het genoemd is. Het gedrag dat fietsers wensen van een bestuurder van een landbouwvoertuig wanneer ze die tegenkomen of wanneer die wil passeren: langzamer/rustig rijden / snelheid minderen / afremmen, (indien mogelijk) de berm in, voldoende ruimte geven, voldoende afstand, (voldoende) aan de kant gaan en rekening houden met elkaar.

Woordwolk 13: Gewenst gedrag bij een bestuurder van een landbouwvoertuig (door fietsers)



Woordwolk 14: Gewenst gedrag bij een fietser (door bestuurders van een landbouwvoertuig)



In woordwolk 15 staat het gedrag dat fietzers het meest onveilig vinden van een bestuurder van een landbouwvoertuig wanneer ze die tegenkomen. Hoe groter het woord, hoe vaker het genoemd is. De meeste opmerkingen gaan over hard rijden en snelheid. Daarna volgen op grote afstand niet/weinig aan de kant gaan en geen/weinig ruimte geven.

Woordwolk 15: Meest onveilig gedrag bij bestuurder van een landbouwvoertuig (door fietsers)



In woordwolk 16 staat het gedrag dat bestuurders van een landbouwvoertuig het meest onveilig vinden van een fietser wanneer ze die tegenkomen. Hoe groter het woord, hoe vaker het genoemd is. De meeste opmerkingen gaan over naast elkaar blijven fietsen. Daarna volgen op enige afstand slingeren, geen of slechte verlichting/licht, (groepen) wielrenners, niet aan de kant gaan, midden op de weg fietsen en gebruik van telefoon/oortjes/koptelefoon.

Woordwolk 16: Meest onveilig gedrag bij een fietser (door bestuurders van landbouwvoertuig)



Belangrijkste inzichten wederzijds begrip

Tevens hebben we gevraagd welk inzicht men het belangrijkste vindt voor fietsers en voor bestuurders van een landbouwvoertuig.

De belangrijkste inzichten voor fietzers zijn volgens bestuurders van een landbouwvoertuig:

1. Dat een landbouwvoertuig (bij natte omstandigheden) niet altijd kan uitwijken naar de berm (slip- en kantelgevaar en schuiven van lading)
(31% op de eerste plaats, 53% in de top 2, 67% in de top 3)
2. Dat fietsers in de schemering en in het donker niet of nauwelijks zichtbaar zijn als ze geen licht aan hebben
(26% op de eerste plaats, 46% in de top 2, 54% in de top 3)
3. Het (beperkte) zicht van de bestuurder van het landbouwvoertuig
(12% op de eerste plaats, 18% in de top 2, 24% in de top 3)
4. De remweg van het landbouwvoertuig
(9% op de eerste plaats, 15% in de top 2, 23% in de top 3)
5. Wat naast elkaar fietsen (bij een groepje fietsers) op een buitenweg betekent voor de verkeersveiligheid van het verkeer
(9% op de eerste plaats, 23% in de top 2, 42% in de top 3)
6. Dat landbouwvoertuigen relatief breed zijn ten opzichte van de breedte van de weg
(7% op de eerste plaats, 17% in de top 2, 38% in de top 3)
7. Dat fietsers met donkere en niet-reflecterende kleding in de schemering en in het donker niet of nauwelijks zichtbaar zijn
(3% op de eerste plaats, 19% in de top 2, 30% in de top 3)
8. Wat naast elkaar fietsen (bij een groepje fietsers) op een buitenweg betekent voor de doorstroming van het verkeer
(2% op de eerste plaats, 6% in de top 2, 12% in de top 3)
9. De uitstekende en scherpe delen van landbouwvoertuigen
(1% op de eerste plaats, 2% in de top 2, 6% in de top 3)
10. Anders
(1% op de eerste plaats, 2% in de top 2, 4% in de top 3)

Het belangrijkste inzicht voor fietzers zijn volgens bestuurders van een landbouwvoertuig (31% op de eerste plek, 67% in de top 3): ***Dat een landbouwvoertuig (bij natte omstandigheden) niet altijd kan uitwijken naar de berm (slip- en kantelgevaar en schuiven van lading).*** Daarna volgt (26% op de eerste plek, 54% in de top 3): ***Dat fietsers in de schemering en in het donker niet of nauwelijks zichtbaar zijn als ze geen licht aan hebben.*** Verder staan er nog twee inzichten relatief hoog in de top 3: ***Wat naast elkaar fietsen (bij een groepje fietsers) op een buitenweg betekent voor de verkeersveiligheid van het verkeer*** (42% in de top 3) en ***Dat landbouwvoertuigen relatief breed zijn ten opzichte van de breedte van de weg*** (38% in de top 3).

De belangrijkste inzichten voor bestuurders van een landbouwvoertuig zijn volgens fietsers:

1. De ruimte op de weg die rest voor de fietser als een landbouwvoertuig inhaalt / passeert (27% op de eerste plaats, 52% in de top 2, 67% in de top 3)
2. De indrukwekkende grootte van het voertuig voor een fietser (21% op de eerste plaats, 35% in de top 2, 46% in de top 3)
3. Het effect van de snelheid van het voertuig op onder andere reactietijd, remweg en ernst van een ongeluk (17% op de eerste plaats, 28% in de top 2, 40% in de top 3)
4. De kwetsbaarheid van een fietser ten opzichte van een landbouwvoertuig bij een botsing (11% op de eerste plaats, 31% in de top 2, 52% in de top 3)
5. Bewustwording dat sommige fietsers relatief jong zijn (denk bijvoorbeeld aan scholieren) en dat zij niet altijd evenveel rekening gehouden met de risico's voor andere verkeersdeelnemers (11% op de eerste plaats, 23% in de top 2, 39% in de top 3)
6. Inzicht in de risico's van het rijden met landbouwvoertuigen op de openbare weg, met name voor andere verkeersdeelnemers (7% op de eerste plaats, 14% in de top 2, 27% in de top 3)
7. De uitstekende en scherpe delen van landbouwvoertuigen (verwijderen of afschermen) (5% op de eerste plaats, 16% in de top 2, 26% in de top 3)
8. Anders (3% op de eerste plaats, 4% in de top 2, 6% in de top 3)

Het belangrijkste inzicht voor bestuurders van een landbouwvoertuig zijn volgens fietsers (27% op de eerste plek, 67% in de top 3): ***De ruimte op de weg die rest voor de fietser als een landbouwvoertuig inhaalt / passeert.*** Daarna volgt (21% op de eerste plek, 46% in de top 3): ***De indrukwekkende grootte van het voertuig voor een fietser.*** Verder staan er nog een inzicht relatief hoog in de top 3 (52%): ***De kwetsbaarheid van een fietser ten opzichte van een landbouwvoertuig bij een botsing.***

Wat dient in de campagne over het wederzijds begrip tussen landbouwverkeer en fietsers aan bod te komen en hoe dient het thema onder de aandacht te worden gebracht.

Woordwolk 17: Tips ten aanzien van de campagne van bestuurders van een landbouwvoertuig



Woordwolk 18: Tips ten aanzien van de campagne van fietsers



2.4 Gevaarlijke plekken

Deze paragraaf gaat in op gevaarlijke plekken en risicovolle routes.

Gevaarlijke plekken en risicovolle routes

In woordwolk 19 staan de gevaarlijke plekken en risicovolle routes. De meeste opmerkingen gaan over: (alle) weg(en) zonder fietspad, smal(le) weg(en), (te) hard rijden en gevaarlijk(e) situaties. Specifieke woonplaatsen die regelmatig worden genoemd zijn: Emmeloord, Marknesse, Zeewolde, Lelystad en Dronten. Specifieke wegen die vaak worden genoemd zijn: Weg van Ongenade (Noordoostpolder), Kleiweg (Noordoostpolder), Visvijverweg (Dronten en Lelystad) en Karel-Doormanweg (Noordoostpolder).

Woordwolk 19: Gevaarlijke plekken en risicovolle routes



3. Conclusies

1. Algemeen

Ruim 1.200 respondenten hebben de vragenlijst volledig ingevuld. Hieruit blijkt de hoge betrokkenheid de verkeersveiligheid van landbouwverkeer en fietsers op de buitenwegen in Flevoland. De traditionele fiets en de auto als bestuurder zijn de meest gebruikte vervoermiddelen. Daarna volgen e-bike, auto als passagier en landbouwvoertuig. Van motor, bromfiets en snorfiets wordt veel minder gebruik gemaakt.

De buitenwegen in Flevoland worden door fietsers het meest gebruikt voor vrije tijd; 43% doet dit minimaal eens per week. Verder geeft ongeveer een derde aan minimaal eens per week de buitenwegen op de volgende manieren te gebruiken: recreatief, zakelijk, school / onderwijs of cursus en winkelen / boodschappen doen. Verder gebruikt ruim een vijfde de fietspaden minimaal eens per week voor fietsen als sportieve activiteit.

Fietsers rijden vooral vaker dan 3x per week op buitenwegen in Flevoland in de maanden april t/m oktober, de pieken zitten in juni (74%), juli (70%), augustus (69%), mei (68%) en september (64%).

Bestuurders van een landbouwvoertuig rijden vooral vaker dan 3x per week op buitenwegen in Flevoland in de maanden april t/m oktober (met een piek in september en augustus), de drukke periodes zijn september (83%), augustus (77%), oktober (69%), juli (63%) en april (63%).

De maanden april t/m oktober zijn geschikte maanden voor een campagne over wederzijds begrip tussen landbouwverkeer en fietsers. Voor de doelgroep bestuurders van een landbouwvoertuig zijn de maanden augustus en september het meest geschikt. De doelgroep fietsers is op te splitsen in verschillende subdoelgroepen: recreatieve fietsers, woonwerkverkeer en scholieren. Voor recreatieve fietsers zijn de maanden mei t/m augustus het meest geschikt (denk bijvoorbeeld aan een start van de campagne tijdens Meimaand Fietsmaand). Voor woonwerk-verkeer en scholieren is een campagne vlak na de zomervakantie een goed idee, dus van eind augustus t/m september.

Bijna twee derde van de fietsers geeft aan minimaal eens per week een landbouwvoertuig tegen te komen op de buitenwegen in Flevoland. Maar liefst 90% van de bestuurders van een landbouwvoertuig geeft aan minimaal eens per week een fietser of fietsers tegen te komen op de buitenwegen in Flevoland. Bestuurders van een landbouwvoertuig geven significant vaker aan dat deze situaties regelmatig of vaak gevaarlijk zijn (50% versus 40% fietsers).

2. Verkeersveiligheid op de buitenwegen in Flevoland

Bijna een derde van de respondenten vindt de verkeersveiligheid op de buitenwegen in Flevoland in het algemeen (zeer) goed. De verkeersveiligheid op de buitenwegen in Flevoland als automobilist, bestuurder van een landbouwvoertuig en motorrijder worden het best beoordeeld, terwijl de verkeersveiligheid op de buitenwegen in Flevoland als traditionele fietser, bromfietser, e-biker en snorfietser minder goed worden beoordeeld.

Als men de verkeersveiligheid op de buitenwegen in Flevoland als fietser of e-biker matig of slecht vindt, wordt meestal als reden aangegeven: hard rijden (door auto's, vrachtwagens en landbouwverkeer), buitenwegen zijn (te) smal, slecht onderhoud wegen/berm en weinig/geen gescheiden fietspaden.

Als men de verkeersveiligheid op de buitenwegen in Flevoland als bestuurder van een landbouwvoertuig matig of slecht vindt, wordt meestal als reden aangegeven: buitenwegen zijn

(te) smal en slecht onderhoud wegen/berm.

De weggebruikers op de buitenwegen in Flevoland beoordelen hun medeweggebruikers matig op hun verkeersgedrag. Het verkeersgedrag van de verschillende deelnemers aan het verkeer op de buitenwegen in Flevoland in het algemeen krijgt een gemiddeld rapportcijfer van 6,3. Fietzers (6,9) en e-bikers (6,5) krijgen de meest positieve waardering. Daarna volgen de bestuurders van een landbouwvoertuig (6,3), motorrijders (6,3), bromfietzers (6,2), snorfietzers (6,1) en automobilisten (6,1).

Als men het verkeersgedrag van fietzers (traditionele fiets) op de buitenwegen in Flevoland een onvoldoende geeft, wordt meestal als reden aangegeven: naast elkaar fietsen, geen licht of slechte verlichting, niet aan de kant gaan, niet rechts aanhouden op de weg en gebruik van telefoon.

Als men het verkeersgedrag van e-bikers op de buitenwegen in Flevoland een onvoldoende geeft, wordt meestal als reden aangegeven: (te) hard/ snel rijden / te hoge snelheid, naast elkaar fietsen en gevaarlijke situaties.

Als men het verkeersgedrag van bestuurders van een landbouwvoertuig op de buitenwegen in Flevoland een onvoldoende geeft, wordt meestal als reden aangegeven: (te) hard rijden, houden geen of te weinig rekening met overig verkeer, geven geen/weinig ruimte en minderen geen snelheid bij passeren/inhalen.

3. Gedrag landbouwverkeer en fietzers

Fietzers

De meeste fietzers (ruim twee derde) geven aan dat zij bij het tegenkomen van landbouwverkeer op een buitenweg in de provincie voldoende rechts gaan rijden. Meer dan de helft van de fietzers geven aan dat zij langzamer gaan rijden / afremmen en achter elkaar gaan fietsen, als ze met meerdere fietzers zijn. Daarna volgen op enige afstand met ongeveer een derde: voldoende afstand houden, de berm in als deze niet te zacht is en stilstaan op de weg of in de berm. Daarna volgt de berm in ook als deze zacht is (een vijfde). De hekkensluiter is met voldoende afstand inhalen / passeren (een zevende). Verder geeft 4% aan niks te doen.

Het gedrag dat bestuurders van een landbouwvoertuig wensen van een fietser wanneer ze die tegenkomen of wanneer die wil passeren: fietser in de berm gaat rijden/staan, achter elkaar fietsen, rechts blijven/rijden/houden, (voldoende) aan de kant gaan en voldoende verlichting.

Gedrag dat bestuurders van een landbouwvoertuig het meest onveilig vinden van een fietser wanneer ze die tegenkomen: naast elkaar blijven fietsen/rijden. Daarna volgen op enige afstand slingeren, geen of slechte verlichting/licht, (groepen) wielrenners, niet aan de kant gaan, midden op de weg fietsen en gebruik van telefoon/oortjes/koptelefoon.

Het belangrijkste inzicht voor fietzers zijn volgens bestuurders van een landbouwvoertuig (31% op de eerste plek, 67% in de top 3): ***Dat een landbouwvoertuig (bij natte omstandigheden) niet altijd kan uitwijken naar de berm (slip- en kantelgevaar en schuiven van lading).*** Daarna volgt (26% op de eerste plek, 54% in de top 3): ***Dat fietzers in de schemering en in het donker niet of nauwelijks zichtbaar zijn als ze geen licht aan hebben.*** Verder staan er nog twee inzichten relatief hoog in de top 3: ***Wat naast elkaar fietsen (bij een groepje fietzers) op een buitenweg betekent voor de verkeersveiligheid van het verkeer*** (42% in de top 3) en ***Dat landbouwvoertuigen relatief breed zijn ten opzichte van de breedte van de weg*** (38% in de top 3).

De tips van bestuurders van een landbouwvoertuig geven ten aanzien van de campagne gaan met name in op fietzers/fietser/fietsen, rekening houden met elkaar, weg/wegen aanpassen en verlichting. Onder de aandacht brengen op scholen en fysieke ervaring/laten ervaren.

Bestuurders van een landbouwvoertuig

De meerderheid van de bestuurders van een landbouwvoertuig geven aan dat zij bij het tegenkomen van fietsers op een buitenweg in de provincie vooral langzamer gaan rijden / afremmen (87%). Daarna volgen op enige afstand: met voldoende afstand inhalen / passeren (67%), voldoende rechts rijden (62%), de berm in als deze niet te zacht is (57%) en voldoende afstand houden (48%). Daarna volgen de berm in ook als deze zacht is (27%) en stilstaan op de weg of in de berm (22%). De hekkensluis is het gebruik van lichtsignalen of claxonneren (8%). Verder geeft 1% aan niks te doen.

Het gedrag dat fietsers wensen van een bestuurder van een landbouwvoertuig wanneer ze die tegenkomen of wanneer die wil passeren: langzamer/rustig rijden / snelheid minderen / afremmen, (indien mogelijk) de berm in, voldoende ruimte geven, voldoende afstand, (voldoende) aan de kant gaan en rekening houden met elkaar.

Gedrag dat fietsers het meest onveilig vinden van een bestuurder van een landbouwvoertuig wanneer ze die tegenkomen: hard rijden / snelheid. Daarna volgen op grote afstand niet/weinig aan de kant gaan en geen/weinig ruimte geven.

Het belangrijkste inzicht voor bestuurders van een landbouwvoertuig zijn volgens fietsers (27% op de eerste plek, 67% in de top 3): *De ruimte op de weg die rest voor de fietser als een landbouwvoertuig inhaalt / passeert*. Daarna volgt (21% op de eerste plek, 46% in de top 3): *De indrukwekkende grootte van het voertuig voor een fietser*. Verder staan er nog een inzicht relatief hoog in de top 3 (52%): *De kwetsbaarheid van een fietser ten opzichte van een landbouwvoertuig bij een botsing*.

De tips die fietsers geven ten aanzien van de campagne gaan met name in op fietsers/fietser, rekening houden met elkaar / begrip voor elkaar, snelheid (aanpassen/minderen), weg/wegen aanpassen en (elkaar) ruimte geven. Onder de aandacht brengen via werk(gever), borden en school/scholen.

4. Gevaarlijke plekken

De meeste opmerkingen over gevaarlijke plekken en risicovolle routes gaan over: (alle) weg(en) zonder fietspad, smal(le) weg(en), (te) hard rijden en gevaarlijk(e) situaties. Specifieke woonplaatsen die regelmatig worden genoemd zijn: Emmeloord, Marknesse, Zeewolde, Lelystad en Dronten. Specifieke wegen die vaak worden genoemd zijn: Weg van Ongenade (Noordoostpolder), Kleiweg (Noordoostpolder), Visvijverweg (Dronten en Lelystad) en Karel-Doormanweg (Noordoostpolder).