

1378 - Fiets de fiets Duurzaam Veilig in !

Th. Zeegers, verkeersconsulent Fietsersbond

Get the bicycle into the concept of Sustainable Safety !

Th. Zeegers, Dutch Cyclists' Union

The introduction of the concept Sustainable Safety has improved the traffic safety in the Netherlands considerably. However, it is argued that bicyclists profit less than possible, due to two major problems:

- 1) The concept treats bicyclists as pedestrians, thus ignoring the traffic capacity and needs of cyclists. By doing so, Sustainable Safety actually create suboptimal bicycle safety. Both bicycle usage and bicycle safety can be improved by better using the access roads in builtup areas.
- 2) On a meta level, one can wonder how it is possible that such incorrect conclusions persist. The reason is that the concept of Sustainable Safety is axiomatic and that a reality checks from practice either are lacking or are being ignored, especially if they point to a paradox of the concept of Sustainable Safety itself, such as in the case of agricultural vehicles.

More attention of traffic, safety and health of bicyclists and a better evaluation of measures proposed are recommended. Evaluations should be evidence-based on objective and functional criteria, such as effectiveness, efficiency and fairness.

Inleiding

In het theoretisch kader van Duurzaam Veilig wordt grote betekenis gehecht aan de begrippen 'stromen', 'verblijven' en 'uitwisselen'. Dit zijn verkeerskundige begrippen en geen veiligheidsbegrippen. In beginsel zijn al deze begrippen van toepassing op alle soorten verkeersdeelnemers. Ook voetgangers kunnen stromen, bijvoorbeeld in een tunnel onder een groot treinstation.

Duurzaam Veilig gebruikt vervolgens deze verkeerskundige begrippen door in haar veiligheidskader als uitgangspunt te nemen dat de combinatie van stromen en verblijven gevaarlijk is. Hierbij wordt het begrip stromen beperkt tot gemotoriseerd verkeer, vanuit de gedachte dat die vorm van stromen dominant is in gevaarstelling. Ik zal betogen dat hierdoor ten onrechte het stromen van langzaam verkeer – in het bijzonder fietsers – buiten beeld raakt. Dit is een grote omissie in het gedachtegoed van Duurzaam Veilig.

Op een hoger abstractieniveau is het zorgelijk dat Duurzaam Veilig of mensen die zich daarop beroepen tot allerlei stellige aanbevelingen komen zonder dat daar enige experimentele onderbouwing voor is. Dit is het gevolg van de sterk axiomatiche opzet van het gedachtegoed van Duurzaam Veilig. De resultaten worden onvoldoende aan de werkelijkheid getoetst. Bovendien worden de resultaten ook onvoldoende getoetst aan de axiomatiche uitgangspunten. Hierdoor kunnen vanuit verkeersveiligheid gezien ongefundeerde resultaten bereikt worden die vanuit verkeerskundig oogpunt gezien ongewenst zijn.

Verkeer versus verkeersveiligheid

Zoals geschetst is een basisaanname van Duurzaam Veilig dat stromen en verblijven niet op een veilige wijze te combineren is. 'Stromen' heeft hierin de beperkte betekenis van 'stromen door gemotoriseerd verkeer'. Impliciet wordt daarmee het stromen van langzaam verkeer buiten het kader van Duurzaam Veilig gezet. Gevolg is dat 'langzaam verkeer' binnen het concept van Duurzaam Veilig altijd gezien wordt onder het kader 'verblijven'. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is dat wellicht verdedigbaar, maar vanuit het oogpunt van verkeer niet.

Fietsers stromen ook

Omdat fietsers vanuit het denken van Duurzaam Veilig geen primaire bedreigingsbron vormen, denkt Duurzaam Veilig vervolgens helemaal niet meer na over stromende fietsers. Anders gezegd, omdat stromende fietsers geen gevaar veroorzaken, doet Duurzaam Veilig net alsof die stromende fietsers ook verblijvers zijn. En aangezien de begrippen 'stromen' en 'verblijven' in de kern verkeerskundige begrippen zijn, lijdt deze weeffout tot een foute plek van de fietser in Duurzaam Veilig. Met name de grote positie van de fiets in ons verkeerssysteem (modal split van 26 %) en de snelheden boven voetgangersniveau (ontwerpsnelheid hoofdfietsroutes = 30 km/h) maken dat we ook moeten nadenken over het 'stromen van fietsers'.

Gevolgen van deze denkfout

Het stromen van fietsers binnen Duurzaam Veilig wordt – en dan ook nog slechts impliciet – gefaciliteerd langs wegvakken waar gemotoriseerd verkeer stroomt, de gebiedsontsluitingswegen. Het uitgangspunt 'stromen [van gemotoriseerd verkeer] in verblijfsgebieden is verboden' leidt door deze misvatting tot de conclusie dat ook stromen van fietsers in verblijfsgebieden verboden is. 'Duurzaam Veilig verbiedt fietspaden langs erftoegangswegen' heet dat dan. De logisch juiste conclusie luidt evenwel dat vrijliggende fietspaden langs erftoegangswegen om redenen van verkeersveiligheid niet nodig zijn. Om redenen van verkeer (stromen) kunnen ze evenwel in voorkomende gevallen nuttig en nodig zijn. De volhardende opinie dat dit strijdig zou zijn met 'Duurzaam Veilig', tot en met het concept Basiskenmerken Wegontwerp toe, berust dan ook op een elementaire logische fout.

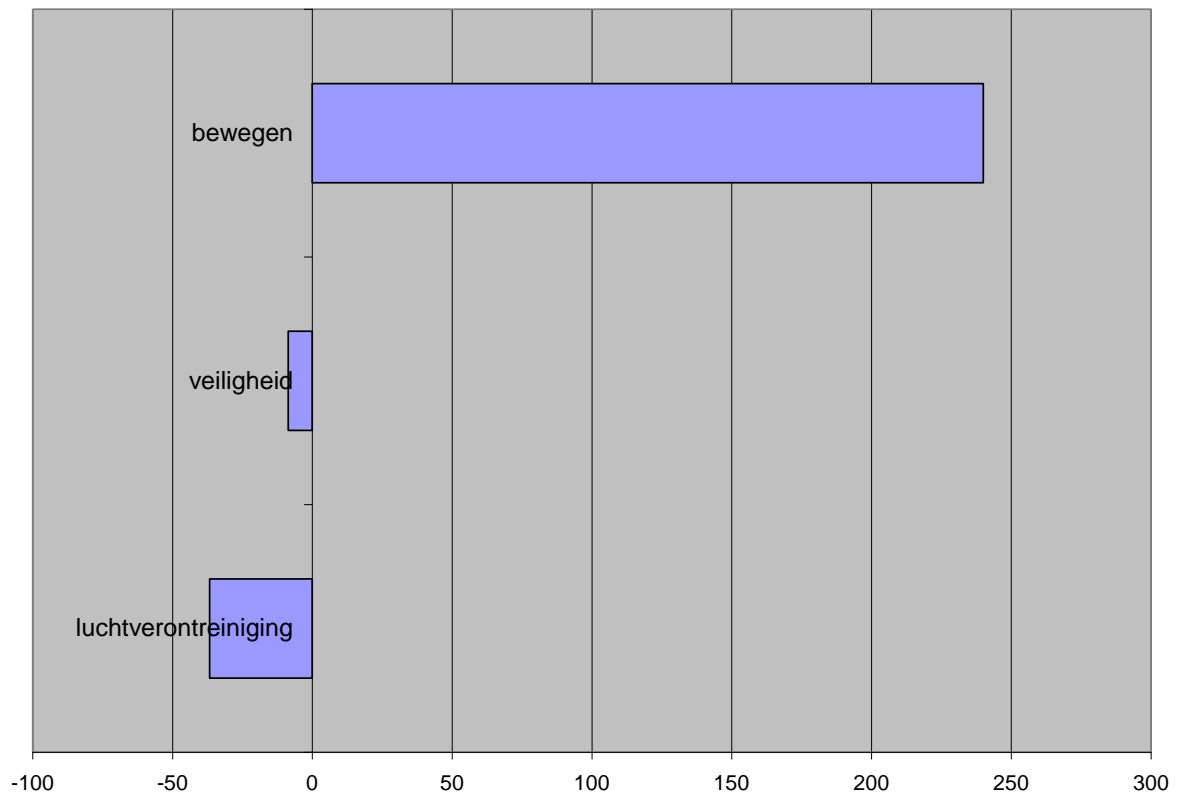
Er zijn geen experimentele aanwijzingen dat vrijliggende fietspaden langs erftoegangswegen tot (meer) verkeersonveiligheid zouden leiden. Er zijn geen aanwijzingen voor een hoger ongevalsincidentie en er zijn geen aanwijzingen voor een hogere rijsnelheid van het gemotoriseerd verkeer (die overigens in zijn algemeenheid al veel te vaak te hoog is in verblijfsgebieden). Sterker nog, de Ontwerpwijzer Fietsverkeer schrijft fietsvoorzieningen voor langs erftoegangswegen wanneer de autointensiteit boven de 4.000 à 5.000 per dag is.

De gevolgen van de denkfout zijn dat fietsers niet stromen zijn enorm.

- 1) Fietsers kunnen alleen maar stromen langs GOWs, de drukke, vieze en geluidsruchtige wegen
- 2) Bovendien blijken deze wegen voor stromende fietsers ook helemaal niet veilig te zijn.
- 3) Het fietsnetwerk kan niet fijnmaziger zijn dan het GOW-netwerk. Hierdoor worden fietsers geconfronteerd met onwenselijk grote omrijfactoren. Een goed fietsnetwerk is tweemaal zo fijnmazig als een GOW-netwerk

Gevolgen van bundelen op de gezondheid

Recent onderzoek¹ naar de routevoorkeur van fietsers toont aan de fietsers drukke, vieze en luidruchtige routes proberen te vermijden. Feitelijk een heel verstandige keuze. Onderzoek² naar de negatieve effecten van verkeer op de gezondheid van fietsers heeft uitgewezen dat luchtverontreiniging, in het bijzonder ultrafijnstof, een beduidend grotere aanslag op de gezondheid van fietsers veroorzaakt dan de verkeersonveiligheid (figuur 1). Omdat de concentratie van ultrafijnstof direct samenhangt met de aanwezigheid van verbrandingsmotoren ter plaatse, leidt het fietsen langs drukke (gebiedsontsluitings-)wegen één op één tot een grotere aantasting van de gezondheid dan het fietsen over rustiger (erftoegangs-)wegen.



Figuur 1: Effecten op de gezondheid (verwachte levensduur in dagen) van fietsen, opgesplitst naar verschillende componenten³. Merk op dat verkeersonveiligheid van de drie genoemde componenten de kleinste bijdrage levert.

Gevolgen van bundelen op veiligheid van fietsers

Ook de verkeersveiligheid van fietsers op gebiedsontsluitingswegen schiet te kort. Weliswaar zijn de fietsers gescheiden van het gemotoriseerd verkeer (althans op papier, want zo'n 30 % van de gebiedsontsluitingswegen voldoet niet aan de inrichtingseisen), maar ongevallen gebeuren binnen de kom nu eenmaal vooral op kruispunten, alwaar geen scheiding is, maar 'uitwisseling'. Onderzoek⁴ naar fietsongevallen op voorrangskruispunten binnen de kom heeft uitgewezen dat er tweemaal meer ongevallen gebeuren met fietsers langs een gebiedsontsluitingsweg dan met fietsers die er eentje oversteken. Verplaatsen van deze fietsers door de verblijfsgebieden leidt ongetwijfeld tot een daling van het aantal ongevallen⁵.

Gevolgen voor het fietsnetwerk

Omdat fietsen lichamelijke inspanning vergt, zijn fietsers gebaat bij korte en directe routes. Dat heeft al jaren geleden⁶ geleid tot aanbevelingen voor directheid en omrijfactoren. Heel specifiek is de aanbeveling om het fietsnetwerk tweemaal zo fijnmazig te maken als het hoofdautonetwerk. Een dergelijke fijnmazigheid is simpelweg verkeerskundig nodig. Dan is het geometrisch onvermijdelijk dat er hoofd fietsverbindingen door verblijfsgebieden moeten lopen. Dat roept de vraag op hoe deze vormgegeven kunnen worden:

- * vrijgetraceerde fietspaden (bijv. door stadsparken)
- * fietsstraten
- * wegen met fietsvoorzieningen.

Het moge duidelijk zijn dat zowel vrijgetraceerde fietspaden als fietsstraten onder omstandigheden interessante oplossingen kunnen zijn, maar dat ze toch over het algemeen tamelijk uitzonderlijk zijn. Het criterium voor het toepassen van een fietsstraat 'tweemaal zo veel fietsers als gemotoriseerd

verkeer⁷ is in de praktijk veelal niet haalbaar. Dat maakt dat erftoegangswegen met fietsvoorzieningen broodnodig zullen zijn om een daadwerkelijk fijnmazig hoofd fietsnetwerk te kunnen realiseren.

Meer ongerijmdheden waar fietsers het slachtoffer van zijn

Het gedachtegoed van Duurzaam Veilig kent meer ongerijmdheden die voor de fietser in de praktijk niet gunstig uitvallen. De belangrijkste is het uitgangspunt van 'scheiden van massa en snelheid'. Wat nu als een zwaar voertuig langzaam rijdt: landbouwverkeer? Dat moet volgens de handboeken⁸ leiden tot mengen van landbouwverkeer en fietsers, evident in strijd met het uitgangspunt. Zij beroepen zich hierbij op sterk gedateerd onderzoek dat statistisch en methodologisch bijzonder aanvechtbaar is en bovendien nog eenzijdig geciteerd wordt⁹. De druk van sommige wegbeheerders voor een betere doorstroming wint het hier van de verkeersveiligheid.

Een vergevingsgezinde weg is ook een onderwerp dat vooral op gemotoriseerd verkeer toegepast wordt. Dankzij publicaties van Rijkswaterstaat¹⁰ en het Fietsberaad¹¹ is het probleem van door infrastructuur veroorzaakte eenzijdige fietsongevallen goed op het netvlies gekomen. Maar waarom heeft Duurzaam Veilig zich daar nooit druk over gemaakt?

Tenslotte, de inrichting van 60-wegen buiten de kom. Jaarsma et al.¹² toont aan dat de aanleg van fietsstroken zoals de handboeken voorschrijven niet leidt tot een betere veiligheid voor de fietser. Saillant detail is dat oorspronkelijk in het denken van Duurzaam Veilig lengtemarkering op 60-wegen taboe was. De evaluatie roept de vraag op waarom we dat dan doen en of er wel mee door moeten gaan of met iets beters moeten komen. Dergelijke toetsing van de axioma's van Duurzaam Veilig en de gevolgen daarvan aan de praktijk, zou structureel moeten plaatsvinden.

Evaluatie

Toetsing van de axioma's van Duurzaam Veilig en de gevolgen daarvan aan de praktijk, zou structureel moeten plaatsvinden. Hierbij zijn niet de normen van Duurzaam Veilig maatgevend, uiteindelijk is Duurzaam Veilig ook maar een instrument en geen doel. Toetsing zou moeten plaatsvinden aan de hand van geobjectiveerde functionele eisen. Ik volg graag het voorstel van van Wee¹³ hiertoe:

- effectiviteit
- efficiëntie
- rechtvaardigheid

Noten

¹ Wahlgren, L & Schwantz, P. *BMC Public Health* 2012, **12**:168; <http://www.biomedcentral.com/1471-2458/12/168>

² Environmental Health Perspective 30 June 2010, doi: 10.1289/ehp.0901747

³ Gebaseerd op referentie in voetnoot 2, bewerking auteur

⁴ Schepers, J.P. & Voorham, J., 2010.

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Oversteekongevallen+met+fietsers>

⁵ Harde cijfers hiervoor ontbreken, Schepers & Voorham geven een eerste schatting

⁶ Tekenen voor de Fiets (CROW74), later herhaald in Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW 230).

⁷

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Fietsberaad+publicatie+6.+Fietsstraten+in+hoofd fiet routes;+Toepassingen+in+de+praktijk>

⁸ Handboek Wegontwerp (CROW 164).

⁹ Fietsberaad publicatie 16: Fietspad of Parallelweg?

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Fietspad+of+parallelweg>

¹⁰ Schepers, J.P., 2008.

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&De+rol+van+infrastructuur+bij+enkelvoudige+fietsongevallen>

¹¹ Fietsberaad Publicatie 19a

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Fietsberaadpublicatie+19a>

¹² Accident Analysis and Prevention 43 (2011): 1508-1515.

¹³ Nationaal Verkeerskunde Congres 2011