



Scientific Institute for Low Vision Research

Hoe veilig zijn vrijliggende fietspaden?

Bezwaren tegen de aanleg van vrijliggende fietspaden in de De Lairesestraat in Amsterdam.

27 maart 2017

Dr. Berry P.L.M. den Brinker

Verkeerskundige / gedrag en bewegingswetenschapper

info@silvur.nl

Stichting SILVUR
Van Eeghenlaan 8
1071 EL Amsterdam

Telefoon 020-6712750 | 06-53965125
ING Bbank (IBAN) NL67INGB0000649199
KvK Amsterdam 41215923

1. INLEIDING

Het stadsdeel Zuid van Amsterdam heeft definitief gekozen voor een ontwerp voor de herinrichting van de De Lairesestraat – Cornelis Krusemanstraat (hierna samen: De Lairesestraat). Informatie over dit definitieve ontwerp (DO) en de reacties daarop zijn te vinden op [https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/wegwerkzaamheden/per-stadsdeel/werk-weg-\(zuid\)/oud-zuid/lairessestraat/](https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/wegwerkzaamheden/per-stadsdeel/werk-weg-(zuid)/oud-zuid/lairessestraat/)^[8]. Uitgangspunt voor het DO is dat omwille van de status van 50 km van dit wegsegment de veiligheid van de kwetsbare fietsers gewaarborgd zou moeten worden met de aanleg van vrijliggende fietspaden. Ter verdediging van dit uitgangspunt wordt verwezen naar 'Duurzaam Veilig'.

Op verzoek van de stichting LaatDeLairesse hebben wij geanalyseerd of verwacht mag worden dat de verkeersveiligheid op de onderhavige wegsegmenten gediend is met de in het DO voorgestelde aanleg van vrijliggende fietspaden. Daarbij betrekken we het voorstel voor de herinrichting van LaatDeLairesse en andere herinrichtingen van gelijksoortige wegsegmenten in de stad.

2. DUURZAAM VEILIG

Wat is Duurzaam Veilig en wat betekent dat voor de herinrichting van de De Lairesestraat? Duurzaam Veilig is een visie die in het begin van de negentiger jaren gelanceerd is door de stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid (SWOV) te Leidschendam om de verkeersveiligheid te bevorderen en met name het terugdringen van het aantal dodelijke en ernstige ongevallen in het verkeer. De visie is gebaseerd op de analyse van ongevallen en een breed scala van theorieën over het voorkomen van ongevallen in het verkeer. De SWOV houdt zich niet bezig met het ontwikkelen van richtlijnen en regels om de veiligheid van het wegverkeer daadwerkelijk te verbeteren. In Nederland is dat de CROW te Ede waartoe ook het Fietsberaad behoort. Grote gemeenten ontwikkelen hun eigen richtlijnen zoals de Leidraad CVC in Amsterdam.

De meest recente versie van de SWOV over Duurzaam Veilig verscheen in 2005 onder de titel 'Door met Duurzaam Veilig' met als ondertitel 'Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020' (ISBN-13: 978-90-807958-3-9, 251 pagina's). Het pdf-bestand van deze publicaties is gratis te downloaden van www.swov.nl, evenals samenvattingen in de factsheet van november 2012 met de titel 'Achtergronden bij de vijf Duurzaam Veilig-principes' en de factsheet van juli 2013 met de titel 'Duurzaam Veilig: uitgangspunten, misverstanden en relatie met andere visies'. Uitgangspunt in Duurzaam Veilig is dat ongevallen het gevolg zijn van menselijke fouten die voorkomen kunnen worden door de juiste maatregelen. Centraal in Duurzaam Veilig staat een indeling van wegen op basis van *functionaliteit* in drie categorieën: 'stroomweg', 'gebiedsontsluitingsweg' of 'erftoegangsweg' in een hiërarchisch opgebouwd wegennet. Verder wordt ook belangrijk gevonden dat er *homogeniteit* is van massa's en/of snelheden en richting op die wegen en dat er *gelijkwaardigheid* is in snelheid, richting en

massa bij matige en hoge snelheden. Op basis van deze principes worden vrijliggende fietspaden aanbevolen op 50 km wegen

3. PROBLEMEN MET DE DUURZAAM VEILIG PRINCIPES

In de visie van Duurzaam Veilig gaat het bij het voorkomen van fietsongevallen uitsluitend om meervoudige fietsongevallen als gevolg van conflicten met andere weggebruikers. Voor het eerst werd in 2006 geconstateerd, één jaar na de actualisatie van Duurzaam Veilig, dat er veel meer ernstige fietsongevallen plaatsvinden waarbij geen andere weggebruiker betrokken is^[1]. Deze enkelvoudige fietsongevallen nemen al jaren onrustbarend toe, ook sinds de eerste publicatie daarover in 2006^[1]. Tegenwoordig is meer dan de helft van het totale aantal ernstige verkeersgewonden het slachtoffer van een enkelvoudig fietsongeval en van de dodelijke fietsongevallen inmiddels bijna de helft^[2].

De manier waarop fietspaden binnen de bebouwde kom worden aangelegd lokt enkelvoudige fietsongevallen uit: ze hebben doorgaans een slecht zichtbaar, grillig verloop zonder vergevingsgezinde randen. Fietsstroken hebben deze nadelen niet.

Bij bestuurders en wegbeheerders is dat een onderschat probleem. Zij nemen vanuit de Duurzaam Veilig Visie voetstoots aan dat de fietsveiligheid gebaat is bij vrijliggende fietspaden, ook als daar te weinig ruimte voor is. In het concrete geval van het DO van Stadsdeel Zuid is er maar een fractie van de in de Leidraad CVC minimaal vereiste breedte als voorgeschreven vergevingsgezinde ruimte aan weerszijde van het fietspad gepland. Aan de linkerzijde is de afstand tot de geparkeerde auto's maar 50 cm die in de praktijk vaak overschreden zal worden door voertuigen die breder zijn dan de geplande parkeerruimte van twee meter (dit ondanks de 10 cm verhoging die gepland is). Aan de rechterzijde staan bomen langs het fietspad en is ook onvoldoende vergevingsgezinde ruimte gepland. Fietspaden in Amsterdam hebben in de regel geen kantmarkering die fietsers nodig hebben om koers te houden en die voetgangers waarschuwt voor het betreden van het fietspad.

In de richtlijnen voor fietspaden binnen de bebouwde kom is weinig oog voor de noodzaak van de zichtbaarheid van het verloop van fietspaden. Er is een weerstand tegen het gebruik van lengtemarkeringen die terug te voeren is op de Duurzaam Veilig-visie. Binnen deze visie worden lengtemarkeringen niet louter gezien als een methode om koers te houden op de weg of binnen een rijstrook te blijven, maar ook als een methode om aan te geven welke snelheid is toegestaan. Zo hebben patronen van lengtemarkering binnen deze visie de hoofdfunctie om het wegtype waarop de automobilist rijdt aan te geven. Op plaatsen waar niet snel gereden mag worden (binnen de bebouwde kom) laat men dan liever elke vorm van lengtemarkering uit veiligheidsoverwegingen achterwege, ook wanneer het voor fietsers nodig is om bij slecht licht of slechte weersomstandigheden koers te houden. Opmerkelijk is dus dat kantmarkering geïnterpreteerd kan worden als een maatregel die leidt tot onveiligheid. Ontwerpers met een verkeerskundige achtergrond hebben daaruit afgeleid dat in de bebouwde kom lengtemarkeringen vermeden moeten worden omwille van de veiligheid van de kwetsbare verkeersdeelnemers. Daarbij krijgen ze steun van ontwerpers met een stedenbouwkundige

achtergrond die vanwege esthetische overwegingen menen dat lengtemarkeringen niet passen bij het karakter van verblijfsgebieden, ook al wordt er gefietst of auto gereden. Zo wordt binnen de Duurzaam Veilig-visie lengtemarkering alleen gebruikt voor de herkenbaarheid van wegtypes en wegindelingen. Daarmee gaan de aanhangers van deze visie voorbij aan de primaire functie van lengtemarkering: visuele geleiding om koers te houden. Elke verkeersdeelnemer heeft enige vorm van visuele geleiding nodig, ook fietsers en voetgangers. Door binnen de bebouwde kom lengtemarkeringen achterwege te laten op fietspaden worden de kwetsbare fietsers en voetgangers benadeeld. Ook zij hebben visuele geleiding nodig om hun weg te bepalen en koers te houden. Zij hebben net als iedereen recht op een voor hen goed zichtbare route om op een gelijkwaardige manier aan het verkeer deel te nemen.

Vanuit de Duurzaam Veilig-visie is de sterke groei van enkelvoudige fietsongevallen niet te verklaren^[3]. In het SWOV rapport 2013-4, 'Duurzaam Veilig, ook voor ernstig Verkeersgewonden', wordt alleen voorgesteld een apart netwerk met herkenbare wegtypes voor fietsen te ontwikkelen. Daar is in binnensteden geen ruimte voor. In het rapport wordt ook niet verwezen naar het artikel in Verkeerskunde van 2007^[4] waarin voor het eerst gewezen werd op een mogelijke relatie tussen de gebrekkige zichtbaarheid van fietsroutes en het grote aantal ernstige enkelvoudige fietsongevallen. Ook wordt in dit rapport niet verwezen naar de publicatie in Ergonomics van 2011^[5] waarin die relatie is onderzocht en bevestigd. Vooral de laatste publicatie kon moeilijk genegeerd worden omdat deze in 2012 meerdere malen beloond is met de prestigieuze 'Liberty Mutual' prijzen voor ergonomie en veiligheid. Ook Schepers merkt in zijn proefschrift [9] op dat veel enkelvoudige fietsongevallen niet begrepen kunnen worden vanuit de vijf principes van Duurzaam Veilig. Zie onderstaande citaat:

'During the development of Sustainable Safety, road safety researchers and policy makers were not aware of the problem of single-bicycle crashes (Weijermars et al. 2013). However, most of the recommendations based on the studies of this thesis align well with the Sustainable Safety principles. For instance, removing obstacles (following from Chapters 5 and 6) is consistent with the Forgiveness principle. On the other hand, the five principles do not address the stability problem of two-wheeled vehicles such as bicycles. For instance, almost one-fifth of all single-bicycle crashes are skidding accidents due to a slippery road surface. Solutions like avoiding the use of low-friction materials, a clearance between cyclists and tram rails, and winter maintenance do not follow from any of the five principles. A general principle such as 'Design to support the balancing and steering task of two-wheelers' could be considered in future research.(page 152 paragraph 8.3)

Het laatste probleem dat we hier willen noemen is dat van de functionaliteit van wegen, het eerste principe van de Duurzaam Veilig Visie. In Duurzaam Veilig worden drie wegtypes onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Een groot aantal wegen binnen de bebouwde kom past niet in deze categorieën en worden in de wandelgangen van verkeerskundigen eufemistisch 'grijze wegen' genoemd. Het zijn voor steden beeldbepalende wegen waarin alle functies van het verkeer en het verblijven bij elkaar komen. De De Laressestraat is daarvan een voorbeeld. Binnen de Duurzaam Veilig Visie passen geen grijze wegen terwijl zulke wegen voor steden als Amsterdam een belangrijke functie hebben. In het huidige voorstel van stadsdeel Zuid krijgt de rijweg de

functie van een gebiedsontsluitingsweg terwijl er tegelijkertijd door het verblijfskarakter van de straat veel in en uit auto's gestapt zal worden en bestellingen moeten worden afgeleverd in dezelfde ruimte die voor de verkeersstroom is bedoeld. Door in de beperkte ruimte van de De Lairesestraat een 50 km weg te handhaven blijft bovendien de kans op ernstige conflicten bij het oversteken van de rijweg bestaan. Het zou meer voor de hand liggen, gezien het karakter van zowel verblijfsgebied als ontsluitingsweg, om in combinatie met de geringe beschikbare ruimte het accent te leggen op het delen van ruimte tussen het gemotoriseerde en langzame verkeer zoals dat nu nog het geval is met de fietsstroken. De veiligheid voor de fietsers kan eventueel verbeterd worden door het aanbrengen van een opvallende brede schampstrook links van de fietsstrook om auto's te ontmoedigen vlak langs de fietsstrook te rijden. Bovendien kan tegelijkertijd de maximale snelheid worden teruggebracht van 50 naar 30 km, geheel in overeenstemming met de beginselen van Duurzaam Veilig.

4. CONCLUSIE

Gezien het bovenstaande is het niet terecht te verwachten dat de fietsveiligheid in de De Lairesestraat zal toenemen door het aanleggen van een smal fietspad zonder vergevingsgezinde aangrenzende ruimte. De verwijzing naar de Duurzaam Veilig Visie heeft geen betekenis omdat in die visie geen rekening is gehouden met enkelvoudige fietsongevallen, de grootste oorzaak van ernstige verkeersslachtoffers.

De fietsstrook is naar mijn mening de meest voor de hand liggende oplossing als er te weinig ruimte is voor een vrijliggend fietspad. Een fietsstrook langs de rijweg heeft geen obstakels en ook geen grillig verloop. De markering ter linkerzijde geeft visuele geleiding voor de fietsers die dat (bij duisternis) nodig hebben en biedt snorfietsen ruime gelegenheid fietsers te passeren. Zoals voorgesteld door LaaDeLairesse^[7] kan een extra schampstrook links van de rand van de fietsstrook ervoor zorgen dat het passerende gemotoriseerde verkeer op veilige afstand blijft van de rand van de fietsstrook. Fietsstroken zijn trouwens ook veiliger over te steken voor voetgangers omdat ze zijn opgenomen in de verkeersregeling.

Uit de gegevens die ons werden aangereikt over verkeersongevallen blijkt dat er geen ernstige ongevallen bekend zijn die te maken hebben met het fietsen op de fietsstroken, maar wel met het kruisende langzame verkeer op de geregelde oversteken. Zonder het aanleggen van vrijliggende fietspaden kunnen maatregelen genomen worden om deze zogenaamde black spots te verbeteren zoals dat op veel andere plaatsen in Amsterdam al gedaan is (Willemsparkweg en Kinkerstraat).

Verder hebben we twijfels bij de fietsongevallenregistratie op 50 km wegen in Amsterdam. Het feit dat er meer ongevallen plaatsvinden, hoeft niet te wijzen op de onveiligheid van fietsstroken. Immers, bij kruispunten hebben deze wegen vaak onoverzichtelijke stukjes fietspad met obstakels. Die stukjes fietspad staan niet geregistreerd in de database van wegtypes, in ieder geval niet die van de Willemsparkweg waarover al eerder gepubliceerd werd in Verkeerskunde^[6]. Ongevallen op zulke

locaties worden niet geregistreerd als ongevallen op een fietspad maar op een 50 km weg. Tegelijkertijd hebben we al vastgesteld dat de ernstige ongevallen in de De Laïressestraat te maken hadden met overstekende fietsers en voetgangers op geregelde oversteekplaatsen.

Tot slot nog een opmerking die raakt aan het VN verdrag inzake de rechten van mensen met een beperking. In veel herinrichtingsplannen van Amsterdam en ook in het onderhavige plan voor de herinrichting van De Laïressestraat zijn parkeerruimten verhoogd ten opzichte van de rijweg. Het maakt het moeilijk in en uit de auto te stappen voor mensen die slecht ter been zijn en vrijwel onmogelijk voor mensen met een rolstoel. Mensen met een rolstoel kunnen daardoor niet gaan en staan waar zij willen, hetgeen in strijd is met het zo-even genoemde VN verdrag.

5. REFERENTIES

- [1] Ormel, W. Oldenziel, K. (2006). Ongevallen bij fietsers en voetgangers Stichting Consument en Veiligheid (VeiligheidNL) Postbus 75169 1070 AD Amsterdam, Augustus 2006.
<http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/rapportage%20fietsers-voetgangers.pdf>
- [2] Paul Schepers, Henk Stipdonk, Rob Methorst, sJoke Olivier (2016). Bicycle fatalities: Trends in crashes with and without motor vehicles in The Netherlands, Transportation Research, Part F(2016)
- [3] Weijermars, W. A. M., Dijkstra, A., Doumen, M. J. A., Stipdonk, H. L., Twisk, D. A. M., & Wegman, F. C. M. (2013). Duurzaam Veilig, Ook voor Ernstig Verkeersgewonden (Sustainable Safety, Also for Serious Road Injuries). Leidschendam: SWOV Institute for Road Safety Research.
- [4] den Brinker, B., Smeets, J., Talens, H., Methorst, R. (2007). Veiliger fietsen op overzichtelijke routes; Visuele toegankelijkheid fietsroutes toetsen met IDED-methode. Verkeerskunde 7, 24-29. <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/IDED%20%20Fietspaden1.pdf>
- [5] Paul Schepers & Berry den Brinker, (2011). 'What do cyclists need to see to avoid single-bicycle crashes?', Ergonomics, 54: (4), 315-327.
- [6] Berry den Brinker (2014). Fietsstroken zijn zo slecht nog niet, Verkeerskunde Nr 6.
<http://www.verkeerskunde.nl/blog/blog/fietsstroken-zijn-zo-slecht-nog-niet.38192.lynkx>
- [7] <http://www.laatdelairesse.nl/wp-content/uploads/2017/02/170215-bovenaanzicht-gewone-rijbaan.pdf>
- [8] [https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/wegwerkzaamheden/per-stadsdeel/werk-weg-\(zuid\)/oud-zuid/lairessestraat/](https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/wegwerkzaamheden/per-stadsdeel/werk-weg-(zuid)/oud-zuid/lairessestraat/)
- [9] Paul Schepers (2013). A safe road environment for cyclists, Academisch proefschrift TU Delft.