

## FIETSVEILIGHEID VERBETEREN IS GEZONDHEID BEVORDEREN

Voor een verbreding van de discussie

### CONTEXT EN AFWEGINGEN

Verkeersveiligheid en in het bijzonder de verkeersveiligheid van fietsers staat volop in de politieke belangstelling. In Nederland is het aantal verkeersdoden spectaculair gedaald in de laatste decennia. De laatste jaren is het aantal fietsers dat overlijdt als gevolg van een verkeersongeval echter vrij constant, het percentage fietsers onder alle dodelijke slachtoffers stijgt zelfs. Het aantal ernstig gewonde fietsers neemt toe, veelal na eenzijdige ongevallen. Deze cijfers zijn ten dele te verklaren door een toegenomen fietsgebruik onder ouderen en het feit dat we met zijn allen zowel vaker, als verder fietsen. De Fietsersbond biedt met dit artikel een nieuwe context om de relevantie van de cijfers te duiden, een context van meer fietsers, meer fietskilometers en meer verkeersgezondheid.

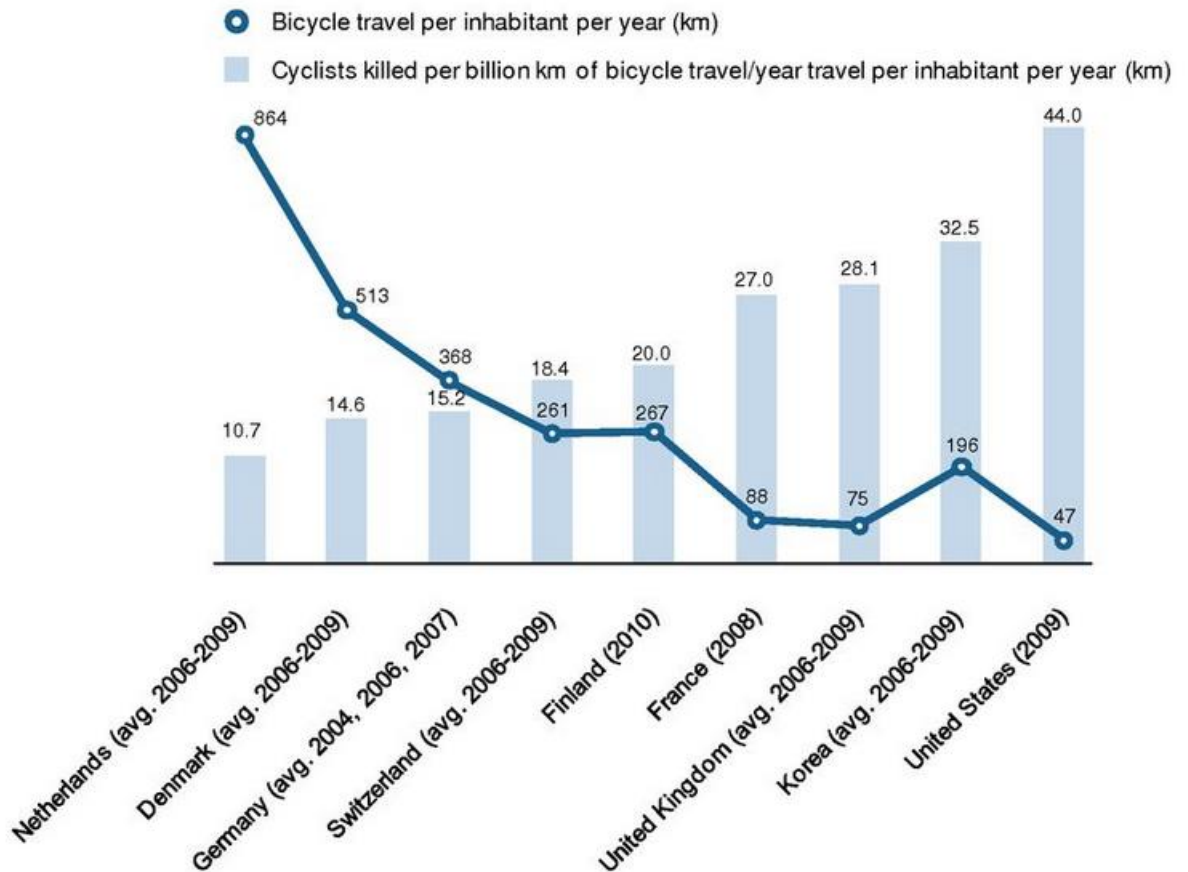
### Politieke en maatschappelijke context

In 2012 is er een *Beleidsimpuls Verkeersveiligheid* gekomen, waarmee gemeenten en provincies kunnen kiezen uit een menukaart aan 18 maatregelen. Minister Schultz waarschuwt voor al te hoge verwachtingen en vraagt zich af of een daling tot 10.600 ernstig gewonden in 2020 wel realistisch is. Een meerderheid in de Tweede Kamer houdt de minister echter aan die doelstellingen. De SWOV heeft een onderzoek gedaan naar 16 aanvullende maatregelen die zouden kunnen leiden tot het halen van de doelstellingen, variërend van strenger optreden tegen alcoholmisbruik tot het verplichten van de fietshelm (*Opschakelen naar meer verkeersveiligheid. Naar maximale verkeersveiligheid voor en door iedereen*). De geschetste ontwikkelingen hebben geleid tot een discussie over wenselijkheid en haalbaarheid van een verdergaande daling van het aantal slachtoffers. Sommige verkeersveiligheidsorganisaties ageren naar analogie van de drastische Zweedse zero vision voor meer ambitie onder het motto *Maak van de nul een punt*.

### Kanttekeningen en uitgangspunten

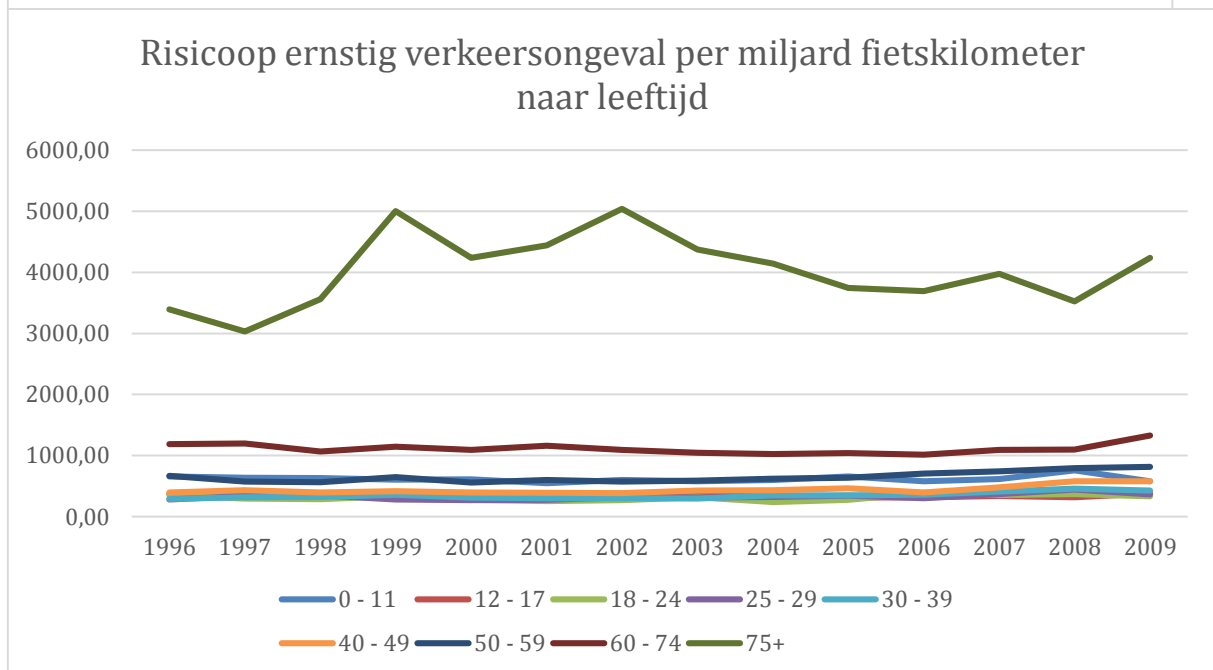
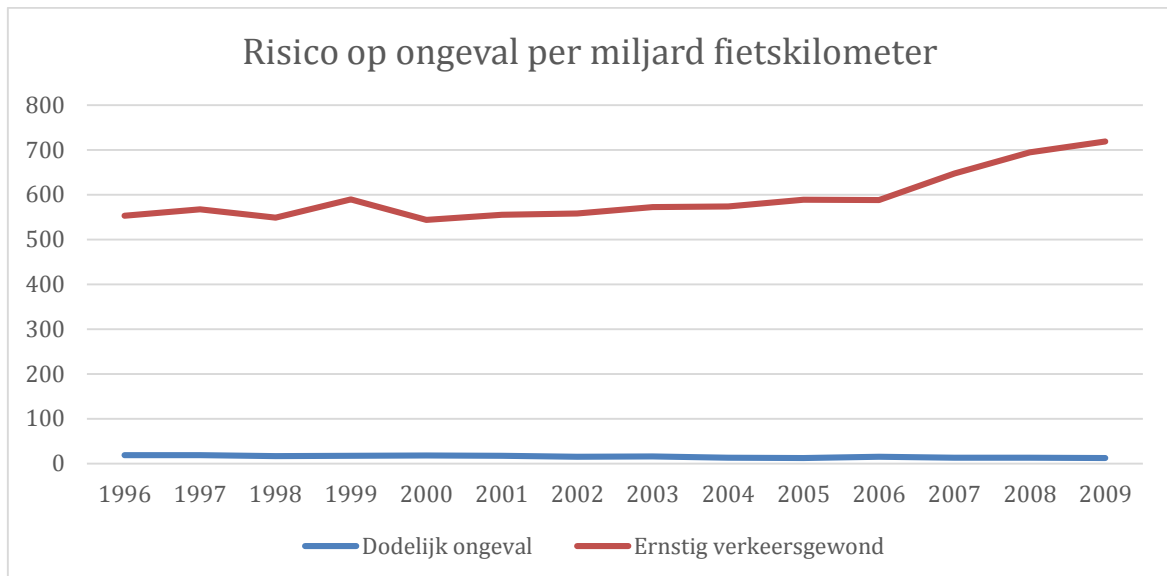
De Fietsersbond plaatst bij deze politiek-maatschappelijke context een aantal kanttekeningen en kiest voor een aantal strategische uitgangspunten.

- 1) Het streven naar meer verkeersveiligheid en minder doden en gewonden wordt door de Fietsersbond volmondig en onomwonden gesteund. *De Fietsersbond stelt daarbij voorop dat Nederland al het meest veilige land ter wereld is om te fietsen. Hoe meer mensen er fietsen, hoe veiliger het fietsen is. Dit staat bekend als het Safety In Numbers-principe.*



(Bron OECD: *Cycling, Health And Safety (2015)*)

- 2) Ons eerste uitgangspunt daarbij is dat de meeste winst te boeken valt door het inzetten op de verdere groei van actieve vormen van mobiliteit. Om die ontwikkeling in gang te kunnen zetten bepleit de Fietsersbond specifiek voor de schaa sprong in het fietsbeleid, waardoor er binnen stedelijk gebied minder ruimte komt voor de auto/korte autoritten en meer ruimte voor de fiets. Deze keuze sluit aan op de green deal fiets en het Energieakkoord, die beide inzetten op een forse groei van het fietsverkeer.
- 3) Bij een beoordeling van de verkeersonveiligheid van fietsers moet ook de *toename van het fietsen* in de laatste decennia worden betrokken. Fietsers fietsen langer en vaker. Sinds 2004 is het fietsgebruik (de optelsom van het aantal op gewone en e-fietsen afgelegde kilometers) met 6,5 procent toegenomen. (Mobiliteitsbeeld, KIM). Deze cijfers laten zien dat het risico op een dodelijk ongeval al jaren vrijwel constant is. Echter, dat geldt niet voor alle leeftijdscategorieën. Zeer relevant zijn daarom cijfers die het risico per kilometer laten zien, uitgesplitst naar leeftijdscategorieën.

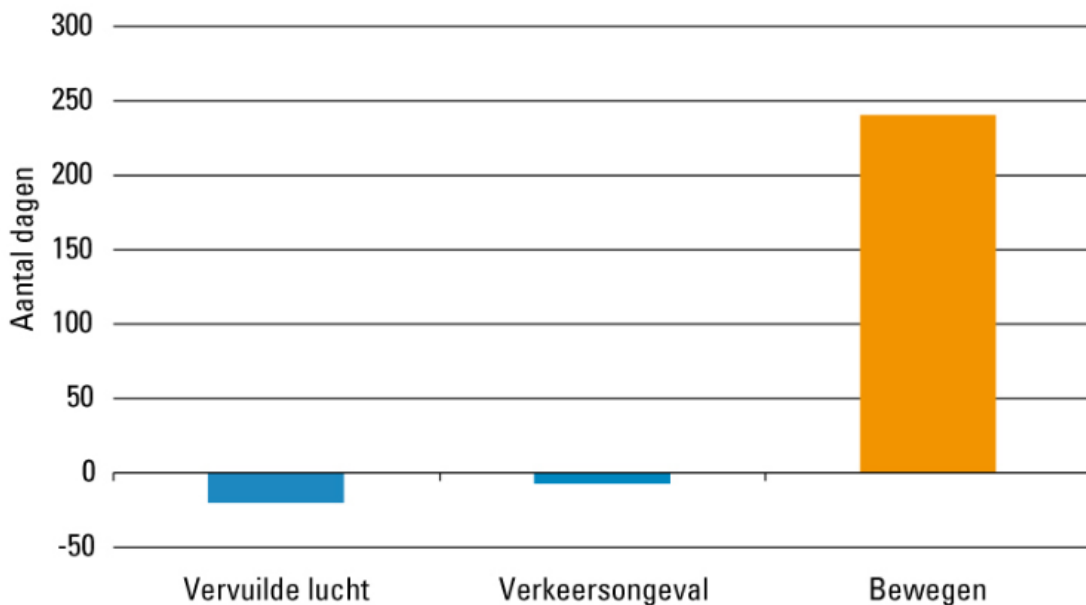


Helaas is het aantal gewonden van na 2009, door registratieproblemen niet goed in deze reeks op te nemen. Daarmee is het ook lastig om te duiden hoe het risico onder verschillende leeftijdsgroepen zich ontwikkelt heeft.

- 4) Het *aandeel van de ouderen* kan nauwelijks onderschat worden. Ze nemen tot op latere leeftijd deel aan het verkeer. Ouderen zijn daarbij fragieler en lopen daardoor sneller dan jongeren ernstige verwondingen, zoals breuken, op. De stijging van het aantal ernstig gewonde verkeersslachtoffers en met name fietsers is daarmee vooral een gevolg van demografische en sociaal-culturele factoren. Er zijn meer ouderen, ze zijn fragieler en ze blijven langer maatschappelijk actief (en dus mobiel).
- 5) Dat brengt ons meer in zijn algemeenheid op de *gezondheidswinst* van het fietsen. Minister Schultz benadrukt in de discussies terecht keer op keer dat de gezondheidswinst die ouderen boeken door te fietsen ruimschoots opweegt tegen de negatieve gevolgen van de verkeersonveiligheid. Het IRAS heeft berekend dat fietsers zo'n acht maanden langer leven dan mensen die niet

bewegen.<sup>1</sup> Daarmee is uiteraard niet gezegd dat luchtvervuiling en verkeersonveiligheid niet belangrijk zijn.

### Af- en toename van de levensverwachting van fietsers in steden t.o.v. automobilist



Bron: IRAS - Universiteit Utrecht, 2010

De maatschappelijke (en overigens ook persoonlijke) baten van het fietsen zijn dus veel hoger dan de maatschappelijke kosten. Dit aspect lijkt totaal buiten het gezichtsveld te liggen in de discussies over verkeersveiligheid. Dat is in zichzelf niet erg, totdat de maatregelen die genomen worden in het kader van verkeersveiligheid, de gezondheid gaan aantasten. Wij zouden daarom willen zeggen: wie spreekt over verkeersveiligheid moet ook spreken over de gezondheidswinst door actieve mobiliteit en het enorme gezondheidsverlies door eventuele niet-actieve mobiliteit die ervoor in de plaats komt. Daarbij zien we gezondheid als 'het vermogen van mensen zich aan te passen en een eigen regie te voeren, in het licht van fysieke, emotionele en sociale uitdagingen van het leven (Huber, 2012)'

Het niet betrekken van gezondheid leidt tot een onevenwichtige en verkokerde benadering. De obesitas onder jongeren is een groot maatschappelijk probleem dat de samenleving op hoge kosten jaagt en gaat jagen. Het heeft enorme maatschappelijke voordelen om te investeren in stedelijke structuren die uitnodigen tot actieve mobiliteit, met een infrastructurele inrichting die dat veilig mogelijk maakt.

- 6) Bij een bredere invalshoek: van *verkeersgezondheid* in plaats van verkeersveiligheid, hoort ook serieuze aandacht voor de negatieve gevolgen van milieu- en luchtverontreiniging en met name de blootstelling aan de uitstoot van

<sup>1</sup> Overigens moeten bij de gevolgen van de verkeersonveiligheid ook de langdurige fysieke en psychische gevolgen voor slachtoffers en hun omgeving worden meegewogen.

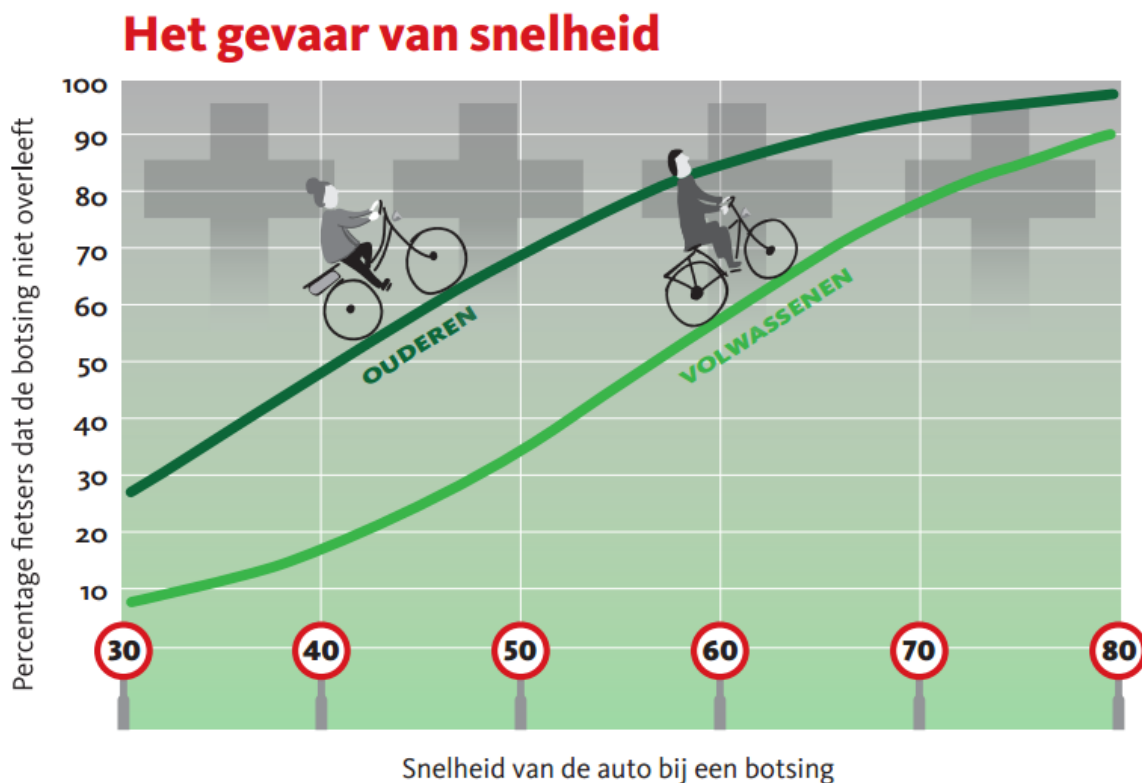
fijnstof en ultrafijnstof. Uit het al genoemde onderzoek van IRAS blijkt dat de negatieve gevolgen van deze blootstelling voor fietsers drie maal zo belangrijk is als die van verkeersonveiligheid. Dit geldt ook voor automobilisten, die in hun voertuig de schadelijke stoffen inademen; voor hen zijn de gevolgen uiteraard ook negatief. In de discussies over verkeersveiligheid wordt dit aspect tot op heden echter niet of nauwelijks betrokken terwijl de maatschappelijk kosten aanzienlijk hoger zijn. Voor de gezondheid is met name het ultrafijnstof zeer schadelijk. Dit ultrafijnstof is nog niet genormeerd en hiervoor wordt ook nog onvoldoende urgentie gevoeld. Dit tij moet veranderen, willen we echt werken aan verkeersgezondheid. In het bijzonder het rondrijden van uiterst vervuilende brom- en snorfietzen met verbrandingsmotor in onze steden is onacceptabel. De blootstelling aan schadelijke stoffen langs drukke verkeersaders is een van de redenen waarom de Fietzersbond pleit voor het zoveel mogelijk ontvlechten van fietsroutes en routes voor gemotoriseerd verkeer. De opkomst van het elektrisch vervoer heeft uiteraard grote positieve gevolgen voor de milieu- en luchtkwaliteit en vermindert de gezondheidsschade.

- 7) Nadenken over verbeteren van verkeersveiligheid en terugdringen van het aantal doden en gewonden mag niet voortkomen uit een maatschappijbeeld waarin elk risico is uitgesloten. *Doorgeslagen risicodenken* leidt ertoe dat je het kind met het badwater weggooit. Het leren omgaan met de risico's in het leven – en dus ook in het verkeer - is een elementair onderdeel van het goede leven en de levenskunst. Anderzijds mogen we ons er nooit bij neerleggen dat er *om de dag* een fietser overlijdt in het verkeer.
- 8) Fietsers hebben zelf ook een verantwoordelijkheid om zich goed te gedragen in het verkeer en rekening te houden met de andere verkeersdeelnemers en de geldende regels.
- 9) Voor een beoordeling van de effectiviteit van maatregelen is het hanteren van een *langere-termijnperspectief* noodzakelijk. De huidige discussie over de haalbaarheid van doelstellingen heeft 2020 als horizon. De grote technologische ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid die leiden tot grote doorbraken en zich in een grote stroomversnelling bevinden, zullen pas na 2020 effect hebben. Denk hierbij aan ISA en de fietsersairbag. Echter, om ze maximaal in te kunnen zetten, moet de wetgever vandaag al aan de slag. Het is beter in te zetten op maatregelen die op termijn echt zoden aan de dijk zetten. Die brede blik is van groot belang voor de beoordeling van het recente SWOV-rapport. Maatregelen na 2020 (zoals een verplichte vorm van ISA, de invoering van de fietsersairbag en effecten van educatiecampagnes) blijven buiten beeld, terwijl maatregelen die volgens het rapport zelf nauwelijks iets oplevert, als invoering van de fietshelm, buitenproportioneel veel aandacht krijgen. En dat terwijl mogelijke voordelen op het gebied van verkeersveiligheid in het niet vallen bij de nadelen vanuit verkeersgezondheid. Een verplichte fietshelm leidt tot minder fietsen en daarmee tot een (enorme) toename van ongezonde niet-actieve mobiliteit. Een niet-integrale benadering op korte termijn leidt zo tot contraproductieve keuzes. Zelfs fietshelmpromotie heeft al duidelijk negatieve effecten op het fietsgebruik.
- 10) Bij het nemen van maatregelen moet er oog zijn voor de onbedoelde negatieve en/of positieve gevolgen daarvan. Daarom kan het nuttig zijn een living-labbenadering te kiezen, waarbij ook deze onbedoelde effecten van maatregelen zichtbaar kunnen worden.

## VERKEERSGEZONDE SPEERPUNTEN

### Snelheid gemotoriseerd verkeer ter discussie stellen: 30 kilometer als norm

De olifant in de porseleinkamer van de verkeersveiligheid is de snelheid van het gemotoriseerd verkeer binnen de bebouwde kom. Er wordt veel gesproken over de gevolgen van 120 en 130 kilometer op de snelweg, maar niemand stelt zich de vraag of het wel normaal is dat auto's, bussen en brommers binnen de bebouwde kom op veel wegen 50 kilometer mogen rijden. De meeste fietsers (en voetgangers) die omkomen in het verkeer of ernstig gewond raken, treffen dat lot door botsingen met auto's, vooral op kruisingen. Bij een snelheid van 50 kilometer heeft een fietser of voetganger geen kans op het overleven van die botsing; bij een snelheid van 30 kilometer wel. Voor een automobilist is 50 kilometer een normale snelheid; je hebt niet het idee dat je hard rijdt. Voor een fietser of voetganger die in botsing komt met die auto is het echter een moordmachine.



Het mooie is dat we in Nederland in grote delen van de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 kilometer hebben. Het jammere is dat veel van de straten in verblijfsgebieden niet als zodanig zijn ingericht, dat er geen controle is op de snelheid en deze niet kan worden afgedwongen. Daarbij komt dat er te veel straten zijn waar nog 50 km/uur gereden mag worden en dat er op die straten tegen de richtlijnen in regelmatig geen gescheiden fietsinfrastructuur aanwezig is.

De Fietsersbond is van mening dat we de situatie om moeten draaien: in de bebouwde kom is 30 kilometer de maximumsnelheid; in woonerfgebieden is 30 km/uur ook te hard en is stapvoets rijden de norm, maximaal 15 km/uur. Uitsluitend op echt

belangrijke ontsluitingswegen mag 50 km/uur gereden worden en daar is dan ook excellente gescheiden fietsinfrastructuur noodzakelijk. De vormgeving van deze infrastructuur moet dan ook geloofwaardig zijn. Groot voordeel van uitbreiding van het aantal 30 km-straten is dat daarmee ook het probleem van de drukte op het fietspad kan worden opgelost, hoewel zeker op drukkere wegen bestaande fietspaden gehandhaafd moeten blijven.<sup>2</sup> Op termijn komt een vorm van gedeeld gebruik van de verkeersruimte komt binnen bereik, *mits ondersteund door technische hulpmiddelen*.

### **Verplichte Intelligente Snelheids Assistent**

Een belangrijk instrument hierbinnen is ISA: hiermee zou op termijn de maximumsnelheid automatisch kunnen worden afgedwongen. In het SWOV-rapport wordt in eerste instantie vooral gesproken over vrijwillige vormen. De techniek is inmiddels beschikbaar om ISA verplicht in te voeren en de snelheid van de auto's automatisch aan te passen aan de maximumsnelheid ter plekke. ISA heeft het grote voordeel dat dure, fysieke aanpassingen in de infrastructuur, zoals drempels, dan overbodig worden.

Uiteraard is dit een perspectief voor de langere termijn en een traject dat een uitgebreid Europees voortraject veronderstelt. Invoering op vrijwillige basis door autofabrikanten, leasemaatschappijen, verzekeraars en bedrijven met grote vloeten bedrijfsauto's zou als hefboom kunnen functioneren. Een kwestie van maatschappelijk verantwoord ondernemen.

### **Fietsersairbag en automatisch remmen**

ISA is een stap op weg naar zelfsturende auto's. Op het moment is echter niet met zekerheid te zeggen hoe de zelfsturende auto precies geïntroduceerd zal worden en in welke vorm, terwijl ISA in feite inmiddels proven technology is. Randvoorwaardelijk voor de zelfsturende auto, is 100% garantie van de fabrikanten voor de veiligheid van de andere weggebruikers. Autofabrikanten werken hard aan de technologie hiervoor. Automatisch remmen is inmiddels dan ook proven technology, terwijl de fietsersairbag op de voorruit van auto's – op de agenda gezet door de Fietsersbond – door de koplopers de komende jaren al in de markt geïntroduceerd zal worden. Volgens schattingen kan de combinatie van beide maatregelen leiden tot 45 minder verkeersdoden per jaar: een zeer substantiële vermindering. Daarom is het belangrijk te stimuleren dat deze ontwikkelingen zo snel mogelijk een normale plaats krijgen op de markt van autovoertuigen.

### **Eminente fietsinfrastructuur**

Daar waar gescheiden fietsinfrastructuur nodig is, en blijft, dient deze van excellente kwaliteit te zijn. Veel te vaak wordt op de kwaliteit beknibbeld, zonder dat voor ogen wordt gehouden wat de effecten hiervan zijn. In de ogen van de Fietsersbond zou afwijken van de richtlijnen te allen tijde gemotiveerd moeten worden door de betreffende wegbeheerder. Vanwege de toename van het aantal fietsers en de variëteit aan soorten fietsen en fietsers stijgt de behoefte aan bredere maatvoering en aan een ontwerp dat ouderenproof is.

---

<sup>2</sup> Daarbij moet het schema in de Ontwerpwijzer Fietsverkeer op p. 108 over intensiteiten het uitgangspunt zijn. Zie ook de nota van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond over dit onderwerp: [http://fietsersbond.amsterdam/nieuws/17\\_april\\_2015\\_niet\\_terug\\_naar\\_af?s=folder](http://fietsersbond.amsterdam/nieuws/17_april_2015_niet_terug_naar_af?s=folder)

De Fietsersbond pleit voor een discussie over nut- en noodzaak van tweerichtingsfietspaden en de verkeersveiligheid daarvan. De keuze voor tweerichtingsfietspaden moet per situatie worden overwogen. Ze mag niet voorkomen uit ruimtegebrek en gemakzucht, maar wel uit logische fietsrouting, tijdbesparing en voorkomen van overbodige gevaarlijke oversteken.

Eminente fietsinfrastructuur betekent ook dat er op fietspaden geen plaats is voor snorscooters, die door snelheid, massa, lawaai en uitstoot leiden tot minder verkeersgezondheid en minder fietscomfort.

Eminente fietsinfrastructuur ontstaat ook door ongelijkvloerse kruisingen en minder en intelligentere VRI's, waardoor fietsers veel minder vaak en korter hoeven te stoppen. Ook door slimme aanpassingen bij kruisingen, zoals die in Amsterdam plaatsvinden naar aanleiding van het geobserveerde gedrag van fietsers op die kruisingen, is eenvoudig winst te behalen. Een vorm van niet-technologische, maar wel effectieve innovatie.

### **Specifieke aandacht voor ouderen en jongeren**

Om de gezondheidswinst van actieve mobiliteit voor ouderen optimaal te kunnen realiseren zijn specifieke maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid van belang. Door technologische hulpmiddelen (camera's, sensoren) en/of een voor ouderen beter geschikt type fiets kan het gebruik van het voertuig vergemakkelijkt en veiliger worden. Infrastructuur moet ouderenproof en vergevingsgezind zijn, ontdaan van onnodige paaltjes. Ouderen moeten in staat zijn fietslessen te volgen om hun beperkingen te leren kennen en hun vaardigheden op peil te houden. Dat is evenzeer een zaak van ouderenbeleid als van verkeersveiligheid: het gaat om de maatschappelijke participatie van een groeiend deel van de bevolking, om verkeersgezondheid.

Ook voor kinderen en jongeren is speciale aandacht nodig. Jong geleerd is immers oud gedaan. Veilige schoolroutes, een veilige schoolomgeving, beweegvriendelijke inrichting van wijken en goede, permanente verkeerseducatie zijn belangrijke elementen van een verkeersgezonde gemeente.

### **Stringente maatregelen tegen ultrafijnstof en roet**

Vanuit het oogpunt van de volksgezondheid is het onaanvaardbaar dat verkeersdeelnemers worden blootgesteld aan grote hoeveelheden uitstoot van ultrafijnstof en of roet. Er zijn Europese normen nodig op deze emissies en zolang die er niet zijn, moeten gemeenten een eigen beleid voeren en sterk vervuilende voertuigen zoals brommers en scooters met verbrandingsmotor zo veel mogelijk bij de fietsers vandaan houden dan wel weren.

### **Conclusie**

Kiezen voor auto's die de moderne en innovatieve verkeersveiligheidstechnologie vol toepassen en kiezen voor meer ruimte voor de fiets is strategisch gezien de beste keuze om tot een daadwerkelijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers te komen. Inzetten op fietsen en wandelen (actieve mobiliteit) levert daarnaast enorme gezondheidsvoordelen op door meer bewegen en minder uitstoot van schadelijke stoffen. Om die keuze te maken is politiek leiderschap nodig en een grote verschuiving in budgetten. Een van de grote uitdagingen voor het SWOV-rapport is dat de politiek nog geen enkel budget beschikbaar heeft gesteld voor de meest effectieve en vergaande maatregelen (aanpassingen aan de infrastructuur). Daardoor bestaat het risico dat een totaalpakket aan maatregelen wordt aangenomen, waarbij uiteindelijk alleen het laaghangend fruit kan worden uitgevoerd. De discussie moet vooral gaan om een lange-



termijnvisie. Daarom bepleit de Fietzersbond een discussie over een verbreding van verkeersveiligheid naar verkeersgezondheid. Bij verkeersveiligheid is de principiële keuze die tussen beperken of versterken van de fietskwaliteit. Wij kiezen voor een benadering die veilig en gezond is: meer fietsen betekent meer gezondheid.