



Aanpak fietsveiligheid

Enkelvoudige en fiets-met-(brom)fiets ongevallen

Urgentie

Het aantal verkeerslachtoffers moet drastisch omlaag. Dat hebben de Vervoerregio Amsterdam en haar gemeenten samen afgesproken. Maar in werkelijkheid zien we eerder een stijging dan een daling. Fietsers zijn de grootste groep. Binnen de Vervoerregio valt 73% van de zwaargewonde fietsers in een enkelvoudig ongeval, of bij een botsing tussen fiets en (brom)fiets.

Een belangrijk deel van deze ongevallen is te voorkomen door (brom)fietspaden veiliger te maken. Hiervoor zijn zes ontwerpprincipes van het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid* (zie de tabel). De meeste maatregelen zijn niet heel ingrijpend voor de omgeving en hebben geen aanzienlijke kosten. Daarom willen we als Vervoerregio er samen met de wegbeheerders voor zorgen dat deze maatregelen zo goed mogelijk worden toegepast in de praktijk.

Ontwerpprincipe	Toelichting
1. Vergevingsgezinde rand	Ook als een fietspad aan de eerste vier ontwerpprincipes voldoet, kan een fietser door onoplettendheid, een schrikreactie of stuurfout het trottoir of de rand raken. Een vergevingsgezinde rand – bijvoorbeeld een afgeschuinde rand of trottoirband – zorgt dat de fietser er niet tegenaan botst en valt. Als de fietser toch in de berm belandt, kan hij terugsturen naar het fietspad zonder ten val te komen doordat het voorwiel wegglijdt langs de rand.
2. Geen obstakels	Paaltjes en andere obstakels, zoals varkensruggen bij wegversmallingen, moeten zoveel mogelijk worden vermeden. Alleen als de noodzaak is aangetoond, bijvoorbeeld vanwege een brug die niet op het gewicht van motorvoertuigen is ontworpen, kunnen paaltjes worden geplaatst.
3. Visuele geleiding	Veel enkelvoudige fietsongevallen gebeuren doordat een fietser van het fietspad af raakt en tegen een trottoirband botst of in de berm ten val komt. Een goede visuele geleiding met bijvoorbeeld kantmarkering kan helpen dit voorkomen.
4. Voldoende breed	Fietspaden moeten voldoende breed zijn om mogelijk te maken dat fietsers, en eventueel ook brom- en snorfietzers, elkaar veilig kunnen inhalen en passeren. Fietsers moeten bovendien veilig naast elkaar kunnen rijden zonder dat hun sturen in elkaar haken.
5. Verharding, vlak, stroef, heel en schoon	Om te voorkomen dat fietsers uit balans raken en vallen, is het van belang dat de verharding vlak, stroef, heel en schoon is. Dat betekent dat scheuren, kuilen en hobbels moeten worden voorkomen, bijvoorbeeld door een goede fundering aan te leggen tegen wortelschade. Ook mag een fietspad in de winter niet glad zijn door ijs of sneeuw.
6. Vergevingsgezinde berm	Naast een vergevingsgezinde rand is van belang of de berm voldoende breed, obstakelvrij en berijdbaar is. Dat voorkomt dat fietsers in de berm tegen een obstakel botsen en vallen.

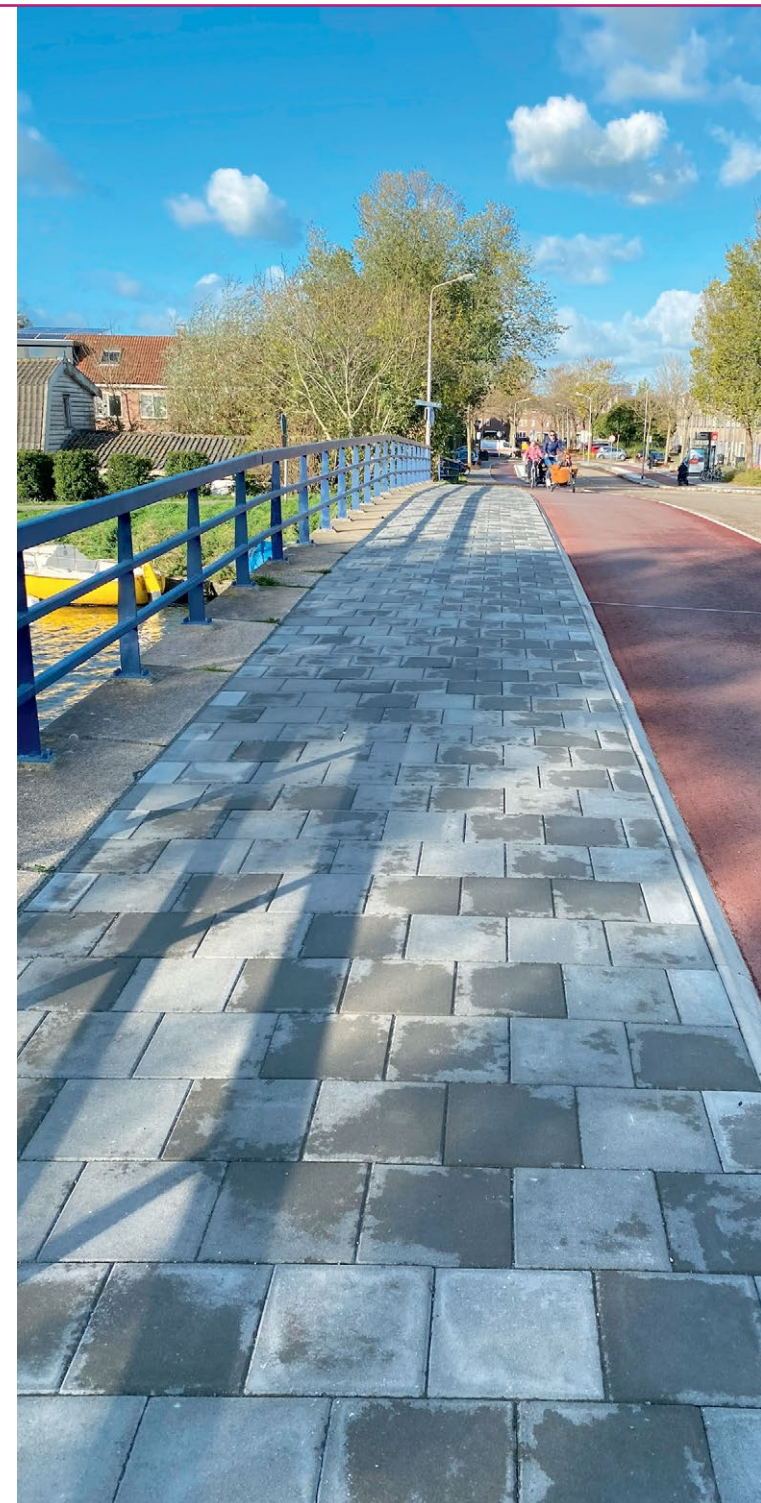
Altijd doen: 'Quick wins'

Vanuit de zes ontwerpprincipes zijn er een aantal 'Quick win' maatregelen die je in principe in elk fietsproject kunt meenemen. Hieronder lichten we drie maatregelen uit die wij als Vervoerregio bij elk project graag terugzien.



Quick win 1: vergevinggezinde (trottoir) rand

Botsen tegen het trottoir of een rand blijft een belangrijke veroorzaker van zwaargewonden doordat fietsers uit balans raken en hard vallen. Naar schatting gaat het om 3% van de totale ernstige verkeersongevallen binnen de Vervoerregio. Het onderzoek "Verkeersveiligheid van Trottoirbanden" door Rijkswaterstaat in 2017 laat zien dat het toepassen van schuine of gelijkvloerse trottoirbanden deze ernstig verkeersongevallen voorkomt. Ook is gebleken dat het gevreesde nadeel – namelijk dat fietsers gebruik gaan maken van het trottoir – verwaarloosbaar is en weinig gevaarlijke situaties oplevert. Dit maakt het toepassen van makkelijk overrijdbare randen een 'no-regret-maatregel'.



Quick win 2: Saneren en verhoogde attentie van fietspadpaaltjes

Binnen Nederland zorgen paaltjes in, of direct aan het fietspad, nog steeds voor honderden gewonden per jaar. Deze paaltjes worden vaak geplaatst om te voorkomen dat auto's het fietspad op rijden. Maar meestal is het middel gevaarlijker dan de kwaal. Daarom is het belangrijk om in elke situatie de vernieuwde [CROW-richtlijn 2022*](#) met het stappenschema (zie afbeelding) zorgvuldig te doorlopen. In de richtlijn staat iedere stap uitgebreid beschreven.

Het verwijderen en niet plaatsen van paaltjes heeft altijd de voorkeur. De praktijk leert dat een alternatieve oplossing vaak mogelijk is. Ook hier staan voorbeelden in de CROW-richtlijn. Mocht er een situatie zijn waarin toch een paaltje nodig is, dan is het belangrijk extra maatregelen te nemen (stap 3 t/m 7). Bij de vormgeving hoort een juiste inleidende markering en de toepassing van het half rubber fietspaaltje. Dit speciale paaltje voorkomt een harde klap en valpartij als de fietser het raakt.

* CROW-Fietsberaad, 2022, *Geactualiseerde aanbevelingen voor afsluitpalen op fietspaden 2022*



Quick win 3: Visuele geleiding met kantmarkering

De meeste enkelvoudige fietsongevallen gebeuren doordat een fietser van het fietspad afraakt en hierdoor tegen de trottoirband of een obstakel botst, of in de berm ten val komt. Het toepassen van kantmarkering biedt fietsers visueel meer duidelijkheid over de loop van het fietspad. Ook overdag. Het zorgt onbewust dat je iets meer afstand houdt van de kant. Daarnaast is een goede markering voelbaar, wat nog een extra waarschuwing geeft als je van het fietspad af dreigt te raken. Het helpt vooral ook slechtzienden en ouderen. Er zitten geen nadelen aan deze maatregel. De maatregel is daarom ook 'no-regret'.



Rol van de Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio Amsterdam wil wegbeheerders graag helpen en meefinancieren aan projecten. Hiermee werken we samen aan het voorkomen van enkelvoudige- en fiets-met-(brom)fiets ongevallen. Voor de Vervoerregio vormen de zes ontwerpprincipes uit het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid*, uitgewerkt in CROW-richtlijnen, de basis voor de inrichting van ieder fietspad. We willen graag het gesprek aangaan met wegbeheerders over de aanpak hiervan.

