

Greenpaper

Wegcategorisering Fiets

Inleiding en ambitie

Verkeersveiligheid is een nationale prioriteit. Desondanks is de jarenlang dalende trend van onveiligheid een stijgende trend geworden. Het afgelopen jaar is het aantal verkeersdoden met 11% gestegen en het aantal ernstig gewonden ligt al langer veel te hoog en zal nog weer verder stijgen bij uitblijvende maatregelen, volgens SWOV.

Het is een zwaktebod om dit af te doen met de hernieuwde groei van snelverkeer: nadat de verkeersonveiligheid het maximum bereikt had in de jaren '70, is deze mobiliteit sterk gestegen, maar omdat het risico sterker afnam, nam de onveiligheid af.

Dankzij betere ongevallencijfers en de ontwikkeling van de risicobenadering kunnen we problemen met verkeersveiligheid beter plaatsen. Daarmee zijn de problemen nog niet aangepakt op straat. Deze greenpaper biedt een beleidskader om verkeersveiligheidsmaatregelen uit te voeren, op een consistente, pragmatische en preventieve manier.

De green paper bouwt daarbij voort op de succesvolle wegcategorying Duurzaam Veilig, maar dan met meer oog voor de fiets en vanuit een belevingsperspectief. De huidige wegcategorying is bedacht vanuit snelverkeer. De onveiligheid van snelverkeer is sinds Duurzaam Veilig afgenomen, maar de fiets heeft niet geprofiteerd van een daling van onveiligheid.

In de tussentijd zijn er een aantal ontwikkelingen, die ten tijde van het opstellen van de huidige wegcategorying nog niet speelden: een sterke toename van het fietsverkeer, grotere diversiteit van voertuigen op fietspaden, afleiding door smartphones, vergrijzing, stedelijke verdichting en daardoor toenemende drukte, enzovoorts.

Duurzaam Veilig heeft in de afgelopen decennia een grote veiligheidswinst gebracht, maar de resterende, bestaande problemen en de nieuwe ontwikkelingen kunnen niet meer vanuit het bestaande denken worden opgelost. Daarom zijn aanpassingen nodig in het denken over wegcategorying Duurzaam Veilig.

De greenpaper sluit aan op de verkeersveiligheidsproblematiek, zoals die bij gemeentes leeft. De ambitie is om een aanpak te bieden om de volgende problemen:

- grijze wegen te elimineren, c.q. voorwaarden te scheppen om 30 de norm te maken in de kom
 - ernstige botsingen tussen snelverkeer met fiets terugdringen en de ernst terugdringen
 - enkelzijdige ongevallen fiets terugdringen en de ernst terugdringen
 - veilige plekken binnen verblijfsgebieden te creëren en zodoende kinderen veilig te laten leren fietsen (zoals schoolomgevingen) en ouderen mobiel te houden (zoals winkelcentra)
 - toenemende diversiteit aan voertuigen op een veilige manier te faciliteren
 - de beleving van verkeersveiligheid adequaat maken: objectieve en subjectieve verkeersveiligheid komen naadloos overeen.
 - de beleving van fietsen te verbeteren en daarmee een bijdrage leveren aan betere gezondheid
- Daarmee kan een nieuwe impuls aan het nemen van maatregelen, die de verkeersveiligheid verbeteren, worden gegeven.

Deel 1 Verkeersplanologica

Dit eerste inhoudelijke deel beschrijft verkeersplanologische aanscherpingen van Duurzaam Veilig: het ontvlechten van fietsroutes en het elimineren van grijze wegen.

1.1 Fietsroutes: ontvlechten

In Nederland zijn fietspaden altijd aangelegd op locaties die onveilig zijn – om zo de onveiligheid aan te pakken. Consequentie is dat fietsroutes nu langs de drukste en minst veilige locaties lopen. Fietspaden zijn weliswaar veilig op het wegvak, maar de veiligheid op kruispunten (en ook bij uitritten) is minder vanzelfsprekend. We verleiden fietsers om een onveilige keuze te maken. Bovendien zijn dit doorgaans geen prettige of sociaal veilige routes.

Beter is het om de fietsroutes te ontvlechten van de verkeersaders. Want als de fietsroutes door goed ingerichte verblijfsgebieden lopen, is de kans op ernstige ongevallen op voorhand al een stuk minder groot. In goed ingerichte 30km/uur-zones is het streven naar nul verkeersslachtoffers een haalbare doelstelling. In verblijfsgebieden zijn geen verkeerslichten en de beleving van de routes verbetert. Sociale veiligheid is er goed.

Deze aanpak komt de doorstroming van snelverkeer ten goede en past ook in de principes van Duurzaam Veilig om een minimaal deel van de rit over relatief onveilige wegen te maken en om verkeerssoorten te scheiden. Uiteindelijk rest dan nog maar een beperkt aantal kruispunten van fietsroutes en routes snelverkeer; deze kunnen zorgvuldig en veilig vormgegeven worden.

Ontvlechten is duurzaam effectief. Effect is een reductie van botsingen met fietsers. Fietssteden 's-Hertogenbosch en Houten passen ontvlechten van hoofdfietsroutes en verkeersaders succesvol toe. Houten met een rondweg, 's-Hertogenbosch door een verschoven structuur. Tegelijkertijd geldt dat dit een maatregel is die op de lange termijn speelt en in bestaand stedelijk weefsel zal ontvlechten ook niet altijd mogelijk zijn.

1.2: Grijze wegen elimineren c.q. randvoorwaarden scheppen voor 30 als de norm

In grote steden is een hiërarchie in wegen een vereiste om verblijfsgebieden verkeersluw te kunnen houden. Woonstraten in verblijfsgebieden kunnen alleen veilig functioneren, zolang er weinig snelverkeer rijdt. Dat betekent dat er in grote steden verkeersaders nodig zijn die hogere snelheden en/of gestage doorstroming mogelijk maken. Deze gebiedsontsluitingswegen met een 50km/u regime moeten dan voldoen aan veiligheidseisen, zoals vrijliggende fietsvoorzieningen (bij 70km/u (brom-)fietspaden).

In kleine kernen is een hiërarchie in wegen niet nodig: de omvang van de bebouwde kom is beperkt en 30km/u op alle wegen is geen probleem. Intensiteiten zijn er gering en alle verkeer kan er gemengd rijden. 30km/u rijden is hier eigenlijk altijd al de norm geweest.

In kleine kernen met doorgaand verkeer of in middelgrote steden kan gekozen worden tussen 30km/u als de norm of een verkeersader - maar die keuze moet dan wel zodanig gemaakt worden dat die duidelijk is voor de verkeersdeelnemer. Ook als door stedelijke verdichting drukke woonstraten ontstaan, dan zijn duidelijke keuzes nodig.

Het streven om 30km/u de norm te maken is realistisch, zolang in grote stedelijke gebieden uitzonderingen mogelijk blijven waarbij er een veilige inrichting en geloofwaardige 50km/u (of 70km/u) limiet is. De huidige 30km/u zones blijven 30km/u (rustige woonstraten waar 30 vanzelfsprekend en realistisch is), de echte verkeersaders blijven of worden aantoonbaar veilige wegen (verkeersaders met een geloofwaardige limiet van 50km/u (of 70km/u)). Vereiste is dan wel dat de grijze wegen (wegen die een mengvorm van verschillende functies zijn) worden geëlimineerd.

Om de grijze wegen te elimineren, moet er een heldere keuze gemaakt worden uit een van de volgende opties om een grijze weg te elimineren:

- ombouwen tot een volwaardige, aantoonbaar veilige en geloofwaardige 50km/u weg
- omvang van het snelverkeer terugdringen totdat er een woonstraat en 30km/u is
- als dat niet mogelijk is, en conflicten niet voorkomen kunnen worden, dan wordt 30 km/u de nieuwe snelheid. De grijze weg wordt een witte weg: een gebiedsontsluitingsweg 30km/u. Het wegtype witte weg bestaat nu nog niet.

Concreet betekent dit dat de hele bebouwde kom naar 30km/u gaat. Uitzonderingen, die nodig zijn vanuit het verkeersluw houden van verblijfsgebieden of wegen waarvan alleen 50km/u (of 70km/u) een geloofwaardige limiet is, blijven wel mogelijk. Die wegen moeten dan wel voldoen aan de ideale basiskenmerken van CROW om aantoonbaar veilig te zijn en een geloofwaardige limiet hebben. BABW kan eisen aan 50km/u wegen wettelijk verankeren.

Deze slag kan sneller gemaakt worden dan het ontvlechten van hoofdfietsroutes en verkeersaders. Deze maatregel kan daardoor relatief snel een reductie van botsingen met fietsers leiden en dan vooral de ernstige.

Tussenconclusie verkeersplanologica : Wat er verandert?

Nu leiden we fietsers met het fietspadennetwerk langs de meest onveilige en drukke locaties. Dat is zowel voor de fiets als voor snelverkeer ongewenst. Het ontvlechten van hoofdfietsroutes en verkeersaders kan op lange termijn een duurzame verbetering geven.

Nu is het zo dat 50km/u in de kom de norm is en dat daarbinnen 30km/u zones aangewezen worden. Als 30km/u de norm wordt, dan het zal voor grote en middelgrote steden nodig zijn om uitzonderingen te maken vanwege hiërarchie in het wegennet en een geloofwaardige limiet.

Een weg die wordt aangewezen als 50km/u (of 70km/u) weg, moet dan veilig ingericht zijn conform de ideale basiskenmerken van CROW en de limiet moet dan ook een geloofwaardige limiet zijn. De wegbeheerder moet dus aantonen dat 50km/u (of 70km/u) veilig mogelijk is.

Waar de aantoonbaar veilige inrichting redelijkerwijs niet mogelijk is, verandert een grijze weg in een witte weg en krijgt in elk geval een 30km/u regime. Dat kan met maatregelen gericht op een langzame, maar gestage doorstroming en een goede oversteekbaarheid. Het is ook denkbaar met verkeersplanologische maatregelen, waarbij het snelverkeer via een andere route wordt geleid, waardoor intensiteit van het snelverkeer afneemt en er wel een woonstraat kan ontstaan.

Deel 2 Categorisering fiets

Dit tweede inhoudelijke deel beschrijft de samenhang tussen objectieve en subjectieve veiligheid en hoe de beleving van verkeersveiligheid adequaat moet zijn met objectieve veiligheid. Vanuit die gedachte benoemen we een nieuwe wegcategorie en een nieuw wegtype. Dit deel sluit af met een doorkijk naar essentiële herkenbaarheidskenmerken en handhaving.

2.1 Vanuit, maar vooral samen met de mens

Duurzaam Veilig stelt de mens centraal. Deze greenpaper gaat daar nog een stap verder mee: het gaat niet over de mens centraal, maar *vanuit* de mens centraal en vooral: *met* de mens centraal.

Aan de ene kant kan de verantwoordelijkheid bij de verkeersdeelnemer belegd worden, immers, vrijwel alle onveiligheid volgt uit menselijk gedrag en fouten. Aan de andere kant kan de verantwoordelijkheid bij de wegbeheerder belegd worden. De 'match' kan gevonden worden in de beleving van verkeersveiligheid, c.q. subjectieve veiligheid. Er is hooguit een zwak positief verband is tussen objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid volgens SWOV. De beleving van verkeersveiligheid moet adequaat zijn, de beleving van verkeersveiligheid moet sterk positief verband hebben met objectieve veiligheid

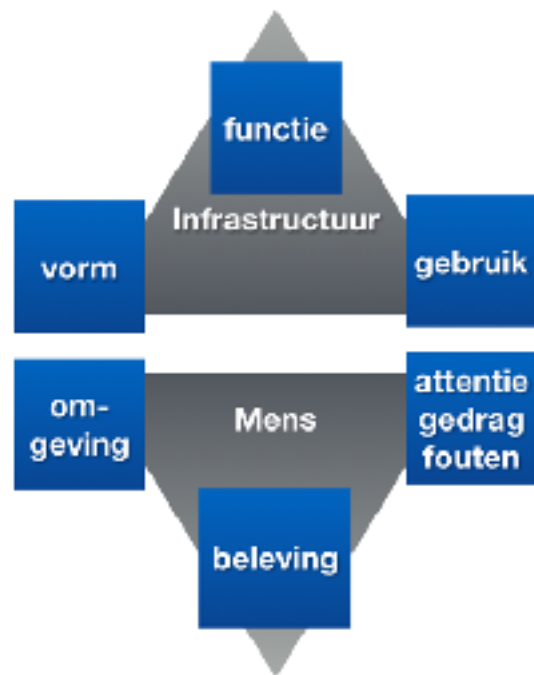
Analoog aan het stimulus - organism - respons model uit de psychologie kan de relatie gelegd worden tussen het waarnemen van de omgeving (wegontwerp, ruimte, andere verkeersdeelnemers) door de mens, de beleving ervan door de mens en het attentie niveau, het gedrag en het maken van overtredingen en fouten zoals dat daaruit volgt.

Daarmee is omgeving-beleving-gedrag de contramal van de drie-eenheid van de verkeerskundige: vorm- functie- gebruik. Bij uitwerking van de categorisering staat daarom de menselijke beleving van veiligheid van de mens centraal.

Er zijn situaties waar verkeer zich organiseert volgens sociale regels (bijvoorbeeld shared space) en situaties waar verkeer zich organiseert volgens verkeersregels (bijvoorbeeld de autosnelweg). Menselijke beleving is niet iets wat de wegbeheerder overkomt, maar iets waarop bewust gestuurd kan worden.

Voor wegbeheerders is beleving van verkeersveiligheid belangrijk, omdat het doorgaans de beleving van verkeersveiligheid is, die bepaalt hoe de tevredenheid over verkeersveiligheid is.

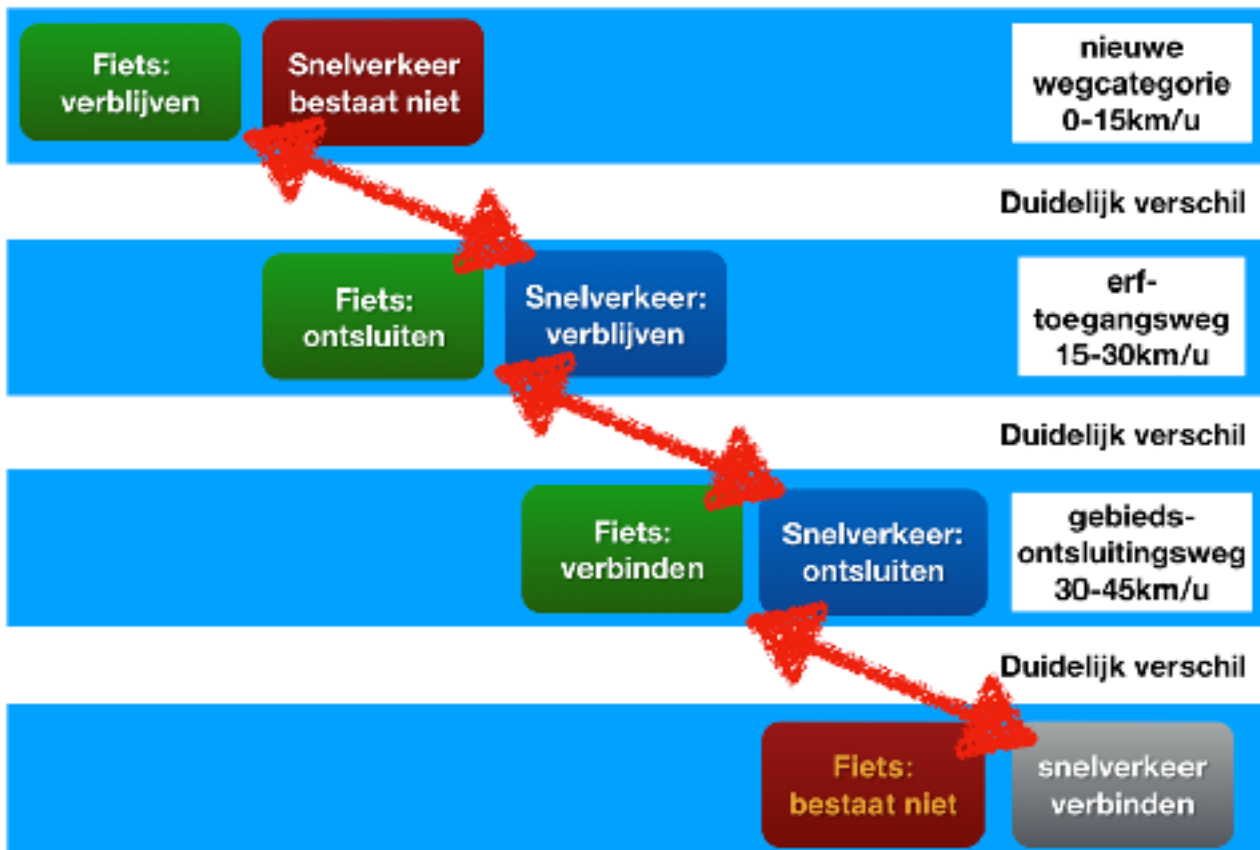
Als een situatie objectief en subjectief veilig is, dan zal de beleving ook goed zijn. Echter, is de subjectieve veiligheid slecht is, maar de objectieve veiligheid goed, dan leidt dit tot klachten. Ernstiger nog is wanneer subjectieve veiligheid goed is maar objectieve veiligheid niet: er is dan sprake van schijnveiligheid. En in het verlengde van schijnveiligheid, een vals gevoel van veiligheid, is het ontstaan van objectieve onveiligheid aannemelijk.



2.2 Naar een vierde wegcategory: bestemmingsplaatsen

De beleving van de fiets en van snelverkeer kent nu een mismatch. Voor de fietser is 30km/u echt al best hard, zeker voor kinderen en ouderen. Voor de fietser is verblijven eerder iets wat rond de 15km/u speelt. Tegelijkertijd is 30km/u voor snelverkeer echt heel langzaam.

De functies verblijven, ontsluiten en stromen zijn voor de fietser en snelverkeer als het ware een treetje verschoven op de trap. De onderstaande afbeelding illustreert dit.



Zoals een fietser wordt geweerd uit van een autoweg of autosnelweg, op een zelfde manier zou Duurzaam Veilig een categorie kunnen benoemen voor verblijven van langzaam verkeer, waar het logisch is dat de autobestuurder uitstapt. Die wegcategory kent vrijwel geen snelverkeer, sociale gedragsregels en bestuurders zijn te gast en rijden er stapvoets. Oplettendheid is geen vereiste. Afdeling leidt niet tot onveiligheid. Deze wegcategory krijgt als werknaam 'bestemmingsplaatsen'. Het is een wegcategory die voorziet in een behoefte voor winkelgebieden, schoolomgevingen, grote parkeerterreinen en woonerven.

Ook zou de wegcategory 'bestemmingsplaatsen' eigen herkenbaarheidskenmerken moeten krijgen; gedacht wordt aan inrichting als erf, dus zonder scheiding van verkeerssoorten. Dit vraagt ook om een actualisatie van de huidige regelgeving rond woonerven. De veiligheidswinst van bestemmingsplaatsen zit zowel in de beleving van veiligheid en in als in de objectieve veiligheid. Deze wegcategory is het begin van de doelstelling van 0 slachtoffers.

2.3 Vier wegcategorieën met een onderverdeling naar fiets

Ook de overige twee wegcategorieën waar zowel fietsverkeer als snelverkeer voorkomt, de erftoegangswegen en gebiedsontsluitingwegen, kunnen meer oog hebben voor de fiets. Dat kan door de drie wegcategorieën Duurzaam Veilig een onderverdeling te geven op basis van fietsverkeer. Daarbij krijgen

Dit levert ook winst voor een betere beleving van veiligheid.

Illustratie van de vier wegcategorieën volgens Wegcategorisering Fiets

Bestemmingsplaats: 0-15km/u met als kenmerken gedrag op basis van sociale regels, alle bestuurders zijn er te gast. De weg is zodanig ontworpen dat deze veilig is wanneer onoplettend en voor onervaren verkeersdeelnemers en voor ouderen,

- BP A: autovrij -speeltuin, achterpad, natuur
- BP B: autoluw- woonerf, schoolomgeving, winkelgebied, parkeerterrein, onverharde wegen

ErfToegangsWegen: 15-30km/u met als kenmerk gedrag op basis van sociale regels, maar onoplettend deelnemen aan verkeer is niet toegestaan of veilig mogelijk, snelverkeer is te gast

- ETW A: bestemmend verkeer: normale 30km/u zone
- ETW B: bestemmend verkeer en veel fiets: fietsstraat
- G11/G12: verplicht fietspad en G13/G14 niet verplicht fietspad (brommen niet toegestaan)

GebiedsOntsluitingsWegen: 30-45 km/u: snelheid eruit of conflict eruit, maar altijd 30km/u op de conflictpunten,

- GOW A: veel auto 50km/u fiets gescheiden fietspad en veilige kruispunten op ruime afstand van elkaar (aantoonbaar veilig, realistische limiet)
- GOW B: veel auto en veel fiets(voormalige grijze wegen): nieuw wegtype 'witte weg' 30km/u LARGAS
- G12a/G12b (brom)fietspad, ventwegen, doortraproutes en fietssnelweg

Stroomwegen: 50+ km/u, meerstrookswegen, gesloten voor langzaam verkeer

SW A: autosnelweg

SW B: autoweg

2.4 Naar een nieuw wegtype: witte wegen

Onder verkeersplanologica staat beschreven hoe niet 50 maar 30km/u de norm wordt. Daardoor ontstaan witte wegen. Dit zijn de grijze wegen die teruggezet worden naar 30km/u omdat ze niet veilig genoeg zijn en/of geen geloofwaardige limiet hebben. Elke grotere gemeente heeft wel een aantal van grijze wegen: denk aan de vroegere wijkverzamelwegen, drukke woonstraten, stationsgebieden, onderdelen van een centrumring, enzovoorts. Het zijn wegen die vaak veel zijwegen kennen en waar vrijliggende fietspaden minder veiligheidswinst bieden dan op een veilige verkeersader.

Witte wegen hebben de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg in de zin van:

- voorrangregeling voor bestuurders op de witte weg
- zeer ruime voorzieningen voor de fiets - veiligheid door breedte
- parkeer en stopverbod op de rijbaan
- oversteekvoorzieningen strategische punten

Doorstroming kan duidelijk beter zijn dan in woonstraten door toepassing van de principes van een langzame maar gestage doorstroming: het gaat niet zozeer om snel te rijden, maar om het voorkomen dat je stil staat. Dat stilstaan schaadt de gemiddelde snelheid sterker dan een lagere maximale snelheid. Dit principe is eerder uitgewerkt onder de naam 'langzaam rijden gaat sneller', kortweg: LARGAS. Tegelijkertijd is het voorstel om deze wegen wel te verharderen met elementenverharding of met asfalt met streetprint-motief ingewalst. De rijbaan voor snelverkeer heeft de breedte van een enkele strook: op rustige uren rijdt snelverkeer in het midden en resteert er veel ruimte voor de fietser. Bij toenemende drukte moet snelverkeer uitwijken en is dan te gast bij fietsers. Op die manier is 30km/u een herkenbare en geloofwaardige limiet voor snelverkeer. Hogere snelheden worden echter niet fysiek onmogelijk gemaakt zoals in een woonstraat, met het oog op openbaar vervoer en opkomsttijden voor hulpdiensten.

Voor witte wegen moet er ook een duidelijk contrast ontstaan met de bestaande fietsstraten, waar de intensiteiten snelverkeer duidelijk lager liggen. De witte weg is geen rustige woonstraat of fietsstraat, maar het blijft een drukke weg.

De witte weg kan gekarakteriseerd worden als de gebiedsontsluitingsweg-variant van de fietsstraat. snelheden.

2.5 Doorkijk naar handhaving

In de huidige situatie moeten 30km/u wegen op grond van het wegontwerp zelfhandhavend zijn. Met de insteek van deze greenpaper zal er een nieuwe situatie ontstaan, met oog op opkomsttijden in een stad waar 30km/u de norm is. Politie zal gebruik maken van de veilige 50km/u wegen en ov banen, als die beschikbaar zijn. Maar ook witte wegen zijn relevant voor de opkomsttijden.

Er ontstaat dan een situatie met onderscheid tussen:

- De bestaande 30km/u wegen, waar 30km/u een geloofwaardige limiet is, die zelfhandhavend is met fysieke snelheidsremmers. Ook hulpdiensten kunnen hier niet veel harder dan 30 rijden.
- De witte wegen, waar 30km/u een geloofwaardige limiet is, maar zonder fysieke snelheidsremmers. Hulpdiensten kunnen hier harder rijden maar daar staat tegenover dat handhaving tot de mogelijkheden moet behoren.

Het gaat hier om een 80-20 regel: op 80% van de 30 wegen wordt 20% gehandhaafd en op 20% van de wegen wordt 80% gehandhaafd.

Voorstel is gemeenten het instrumentarium te geven om structureel op snelheid te handhaven met BOA's en om gemeentes een eigen handhavingkaders te bieden. Overtredingen worden gedragingen, verdachte wordt betrokkene en boete wordt een sanctie. De opbrengsten vloeien dan terug naar de

gemeente, zoals dat ook gebruikelijk is bij parkeerovertredingen. Ook de bestaande 30km/u gebieden kunnen hiervan meeprofiteren.

Dit past goed tegen de achtergrond van de omgevingswet en het denken in een risicobenadering (ook wel SPI SafetyPerformance Indicators). Politie heeft dan de handen vrij om de omslag te maken van verkeerspolitie naar *politie in verkeer*.

Tussenconclusie: wat er verandert?

De mens staat centraal in Duurzaam Veilig. Het gaat dan niet alleen om wat de mens kan, maar juist hoe de mens verkeersveiligheid beleeft. En in het verlengde daarvan handelt- de mens of niet. Zodoende is komt er een drie-eenheid omgeving- beleving- gedrag analoog aan de drie-eenheid vorm- functie- gebruik bij uitwerking van de wegategorisering Fiets.

In de wegategorisering fiets komen er twee nieuwe begrippen bij: bestemmingsplaats en witte wegen. Deze begrippen moeten nog nader uitgewerkt worden.

Ook handhaving verandert. Belangrijk is dat BOA's de mogelijkheid krijgen om te handhaven op snelheid, allereerst op de witte wegen maar veiligheidswinst op 30km/u wegen kan een belangrijke bijwinst zijn.

Deel 3: Basiskenmerken voor de fiets

dit derde deel beschrijft de essentiële herkenbaarheidskenmerken en de relevantie daarvan voor verkeersveiligheid.

3.1 Essentiële herkenbaarheidskenmerken voor fietsvoorzieningen opstellen

Wanneer snelverkeer een fietsvoorziening kruist, kan de verkeersdeelnemer niet zien of daar alleen fietsers rijden of ook snellere en grotere voertuigen, zoals bromfietsen, LEV's, tractoren en de stint. Dit is relevant omdat er dan verder links en rechts teruggekeken moet worden bij zijwegen en uitritten. Ook kan daarmee aangegeven worden of er fietsverkeer van een kant of van twee kanten verwacht mag worden voor het snelverkeer.

Dit vereist onderscheidende herkenbaarheidskenmerken voor de categorie fietsvoorzieningen 15-30km/u aan de ene kant en (brom)fietsvoorzieningen 30-45km/u aan de andere kant. Dit kan vorm krijgen in het aanbrengen van markering. Gedacht kan worden aan een enkele (15-30km/u) of dubbele (30-45km/u) pijl(en) in een of twee richtingen tussen de kanalisatiestrepen van de fietsvoorziening. Ook de breedte van de fietsvoorziening is onderscheidend: smal voor de laagste snelheden, breder voor de hogere

3.2 Vergevingsgezindheid en eenzijdige ongevallen

Snelwegen en gebiedsontsluitingswegen hebben een ontwikkeling doorgemaakt in de afgelopen decennia, maar fietsvoorzieningen liggen erbij zoals ze er altijd al bij hebben gelegen. Dit doet geen recht aan de kennis die we hebben van de aantallen eenzijdige ongevallen. Ook is er inmiddels de nodige kennis over hoe het ontwerp van de fietsvoorzieningen beter kan. Denk aan vergevingsgezindheid van het ontwerp, dubbel coderen en senior proof ontwerpen. Ook de aanwezigheid van fietstachtigen met grotere breedte. Vuistregel zou moeten zijn: naarmate voertuigen breder en/of sneller worden, moet ook de breedte van de verharding hierop aangepast worden.

Een eerste stap in het voorkomen van eenzijdige ongevallen is het verwijderen van paaltjes van de fietsvoorzieningen. Nieuwe aandachtspunten zijn maatregelen die voorkomen dat de fiets van de weg af raakt en bermen die het mogelijk maken om stuurfouten te corrigeren. Ook plotselinge wisselingen van de verhardingsbreedte en slechte kwaliteit van de randen van de verharding kunnen eenzijdige ongevallen tegengaan.

Zo bezien is het niet meer dan logisch dat er ook voor fietsvoorzieningen basiskenmerken worden opgesteld. Hiermee kunnen eenzijdige ongevallen voorkomen worden of anders kan in elk geval de ernst van een enkelzijdig ongeval beperkt worden.

3.3 Diversiteit voertuigen

De diversiteit aan voertuigen neemt toe. Het gaat om een variëteit aan lichte, en navenant lichtgemotoriseerde voertuigen. Sommige daarvan zijn sneller de fiets, anderen groter of allebei. Denk aan voertuigen onder de bijzondere brommer regeling, speedpedelecs, stunts enzovoorts. Nu komen die voertuigen doorgaans op de fietsvoorzieningen terecht.

Er zijn twee mogelijkheden om de toenemende diversiteit op een veilige manier plaats te laten vinden. De eerste mogelijkheid is door het stellen van eisen aan de breedte en andere ontwerp-variabelen van de fietsvoorzieningen. Een tweede mogelijkheid is door het stellen van eisen aan de nieuwe vervoerswijzen: afhankelijk van massa, snelheid, afmetingen en botsvriendelijkheid/ incasseringsvermogen. Daarmee kan

bepaald worden welke infrastructuur mag worden gebruikt. Een combinatie vergt afstemming tussen rijksoverheid en wegbeheerders.

Tussenconclusie: wat er verandert?

Momenteel kennen we basiskenmerken voor de verschillende wegcategorieën van Duurzaam Veilig- bezien vanuit snelverkeer. Op een zelfde manier zouden basiskenmerken voor fietsvoorzieningen opgesteld moeten worden. Inmiddels is er het nodige aan ervaring opgedaan daarmee in Nederland die nu belegd kan worden. De basiskenmerken voor fietsvoorzieningen kunnen helpen om enkelzijdige ongevallen te voorkomen en kunnen de toenemende diversiteit aan voertuigen faciliteren en tegelijk handvatten bieden om daar ook grenzen aan stellen.

Deel 4: Voorbeelduitwerkingen

in dit deel worden de inzichten uit deel 2,3 en 4 concreet gemaakt aan de hand van twee voorbeelden uit Friesland.

4.1 Leeuwarden (grote stad)

4.2 Heerenveen (middelgrote stad)

Tussenconclusie: wat er verandert?

5 Van Greenpaper naar whitepaper

In dit vijfde en laatste deel wordt beschreven hoe de greenpaper naar een whitepaper kan gaan. Daarbij staat uitvoering van maatregelen centraal. Het deel sluit af met een doorkijk naar mogelijke maatregelen.

Deze greenpaper heeft het karakter van een discussiestuk en dat betekent dat er ruimte is om zaken bij te stellen en aan te passen. De groenpaper brengt aanwezige kennis bij elkaar, maar signaleert tegelijkertijd ook een kennisbehoefte bij wegbeheerders.

Het wenselijk om verschillende partijen samen te laten werken aan de uitwerking van de greenpaper in een whitepaper en tegelijk te voorzien in de kennisbehoefte, zodat het onderwerp gelijk bij iedereen op het netvlies staat.

Dat kan goed vorm krijgen binnen het reguliere onderwijs. Dit is kosteneffectief en bovendien worden trainers meteen getraind. Dat kan bijvoorbeeld in de vorm van een duale minor, waarbij wegbeheerders, kennisorganisaties, adviseurs en studenten zij aan zij maatregelen toepassen, kennis en ervaring ontwikkelen en delen. Dat kan aan de hand van praktijkopdrachten. De verschillende verkeerskundige opleidingen kunnen hierin hun bijdrage leveren.

Kennisoverdracht, uitvoeringsagenda van gemeentes, onderzoeksagenda, delen van ervaringen, en discussieagenda gaan dan hand in hand.

5.1 dát er wat verandert

Verkeersveiligheid is een nationale prioriteit, we streven naar 0 slachtoffers in het verkeer. Bij 30km/u binnen de bebouwde kom is een grote stap in de goede richting voor een dergelijke ambitie. Op voorwaarde dat de wegbeheerder maatregelen tot uitvoering brengt, is het mogelijk om richting de nul wegbeheerder-verwijtbare ongevallen te gaan. Uiteindelijk is het belangrijk dat er voor de verkeersdeelnemer, op straat, dingen daadwerkelijk veranderen. En dat de verkeersdeelnemer ook zelf zijn of haar verantwoordelijkheid neemt. De categorisering Fiets biedt een kapstok voor verschillende maatregelen die verkeersveiligheid kunnen verbeteren. Daarbij gaan wegontwerp, beleving, gedrag en attentieniveau hand in hand.

Voorstel is om de verdere uitwerking vorm te geven binnen het reguliere onderwijs. Dit is kosteneffectief en bovendien worden trainers meteen getraind. Dat kan in de vorm van een duale minor, waarbij wegbeheerders, kennisorganisaties, adviseurs en studenten zij aan zij kennis delen en ontwikkelen aan de hand van praktijkopdrachten. De verschillende verkeerskundige opleidingen kunnen hierin hun bijdrage leveren.

5.2 Voorbeelden van maatregelen in een uitvoeringsagenda

Onderzoeken of ontvlechten van het hoofdfietsnet en verkeersaders binnen de gemeente tot een werkbare oplossing leidt, ofwel 30km/u de norm wordt. Daarbij niet allen binnen de bebouwde kom maar ook buiten de bebouwde kom wordt gekeken.

Introductie van 'bestemmingsplaatsen' als nieuwe wegcategorie bestemmingsplaats, biedt mogelijkheden voor verbeteren van verkeersveiligheid in bijvoorbeeld

- schoolomgeving
- winkelgebieden en marktgebieden
- woonerven (of een moderne interpretatie daarvan)

- grotere parkeerterreinen
- evenemententerreinen

Het elimineren van grijze, door introductie van witte wegen, GOW met limiet van 30km/u, op wegen zoals

- Binnenstadsring in 's-Hertogenbosch, of de singel van Utrecht
- Wijkverzamelwegen
- Verblijfsgebieden die door inbreiding te druk worden

Witte wegen hebben een beperkte lengte en de breedte is afgestemd op de intensiteitcombinaties van snelverkeer en fiets

Het toepassen van basiskennmerken voor fietsvoorzieningen en (brom-)fietsvoorzieningen. Er ontstaan landelijk uniforme EHK op basis van snelheid en aanwezige voertuigen. De beleving van objectieve veiligheid is adequaat en vergevingsgezindheid verbetert door dubbel coderen met markeren van fietsvoorzieningen. Senior proof ontwerp van fietsvoorzieningen wordt de standaard. En ook sociale veiligheid krijgt de aandacht.

Deze basiskennmerken anticiperen op de toenemende diversiteit aan voertuigen. Het verkeerssysteem biedt een veilige omgeving voor voertuigen zoals de stint en waar de veilige omgeving niet gegarandeerd kan worden moet het mogelijk zijn nieuwe voertuigen te weren.

We gaan beleving op een uniforme manier monitoren, zodat cijfers uitwisselbaar worden. De beleving van onveiligheid is een belangrijke gedragsfactor: voor doen, laten, fouten, overtredingen en alertheid.

bijlage 1

Reacties op deze greenpaper:

*** hier komen de reacties op het concept ***