

Verkeers [plein]

Een rubriek waarin we dieper ingaan op verkeerskundige en verkeerstechnische zaken waarmee afdelingen te maken krijgen. Deze aflevering gaat over het onderwerp 'Fietsers en landbouwverkeer'.

Fietsers en landbouwverkeer

Theo Zeegers, verkeersconsulent

Onlangs verscheen van het CROW de 'Handreiking landbouwverkeer' [1]. Een belangrijke publicatie, ook voor fietsers. Want fietsers komen op het platteland steeds meer in conflict met het landbouwverkeer. Dat komt niet alleen doordat er meer landbouwverkeer is, maar ook door de fietsonvriendelijke aanbevelingen van het eerder verschenen Handboek Wegontwerp [2]. In deze bijdrage geef ik de achtergronden van het onderwerp en praat ik jullie bij over de winst van de nieuwe publicatie waar het fietsers betreft.

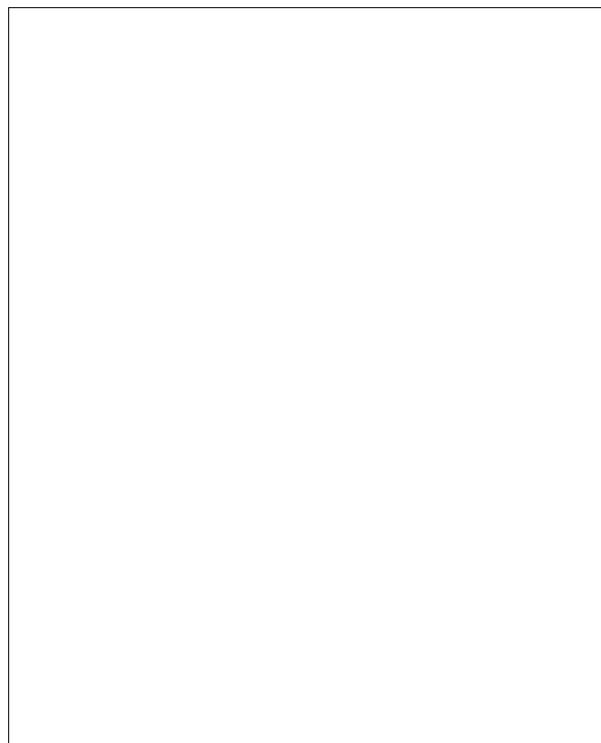
Verkeersonveiligheid

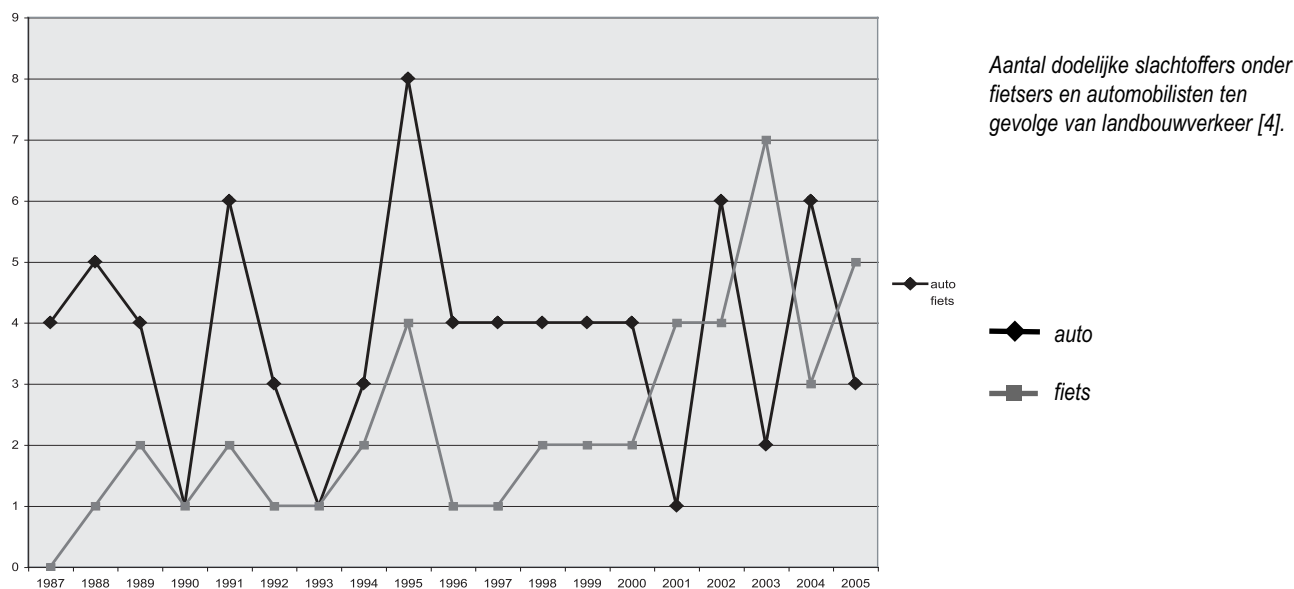
Jaarlijks vallen er enkele dodelijke verkeersslachtoffers ten gevolge van landbouwverkeer. Ten opzichte van het totale aantal verkeersdoden (circa 800) is dat niet veel. Maar gemeten aan de beperkte omvang van het landbouwverkeer (ten opzichte van het overige verkeer) is

duidelijk dat het door het landbouwverkeer voor andere weggebruikers veroorzaakte risico opvallend hoog is [3]. En de situatie is de laatste jaren alleen maar slechter geworden waar het fietsers betreft.

In figuur 1 geef ik een overzicht van het verloop van het aantal dodelijke slachtoffers onder automobilisten en fietsers ten gevolge van landbouwverkeer in de laatste twintig jaar. Duidelijk is dat er jarenlang meer doden onder automobilisten vielen dan onder fietsers, maar dat dat beeld de laatste jaren geheel gekanteld is. Een statistische analyse bevestigt de stijging van het aantal overleden fietsers, terwijl het aantal dodelijk verongelukkete automobilisten constant blijft. Uit de grafiek blijkt ook dat het gemiddeld aantal dodelijke fietsslachtoffers iedere 5 jaar met 1 toeneemt. In 2003 heeft dit gemiddeld aantal fietsslachtoffers het gemiddeld aantal autoslachtoffers ingehaald. Ook in aantallen ziekenhuisgewonden is de trend onder fietsers ongunstiger dan onder automobilisten.

Samengevat: de verkeersonveiligheid voor fietsers ten gevolge van landbouwverkeer neemt toe, terwijl die voor het autoverkeer constant blijft. Er vallen nu al – gemiddeld – meer dodelijke slachtoffers onder fietsers dan onder automobilisten en dit verschil zal de komende jaren alleen maar toenemen.





Hoe kan dit?

De verklaring voor bovenstaand effect is wel gezocht in autonome ontwikkelingen in de landbouw. Door de nog steeds plaatsvindende schaalvergroting van de agrarische bedrijven komen de landbouwpercelen steeds verder weg te liggen van de boerderij. Daardoor moeten landbouwvoertuigen meer kilometers over de openbare weg rijden om bij de percelen te komen. Hoewel ongetwijfeld relevant, verklaart dit nog niet waarom nu juist fietsers steeds vaker slachtoffer worden (en automobilisten niet). Het antwoord daarop ligt in het Handboek Wegontwerp [2], het CROW-handboek voor infrastructuur buiten de bebouwde kom.

Dit handboek kiest als uitgangspunt rigoureuus voor het verbieden van landbouwverkeer op gebiedsontsluitingswegen (80 km/uur-wegen). Voor het landbouwverkeer zouden overal parallelwegen moeten worden aangelegd (hopelijk met een maximumsnelheid van 60 km/uur). In de praktijk betekent dit dat fietspaden omgebouwd worden tot parallelwegen. Als onderbouwing voert men aan dat dit het gevolg van Duurzaam Veilig is; grote verschillen in snelheid en massa dienen immers volgens Duurzaam Veilig te worden gescheiden.

Merkwaardig inconsequent

Dat klinkt consequent. De wettelijke maximumsnelheid voor landbouwverkeer is immers 25 km/uur. Maar ook het Handboek Wegontwerp geeft volmondig toe dat de feitelijk snelheid van landbouwvoertuigen doorgaans tussen de 40 en 60 km/uur ligt. Dat werpt een heel ander licht op de zaak. Het snelheidsverschil tussen landbouwverkeer en personenauto's is dus feitelijk ongeveer even groot als dat tussen landbouwverkeer en

fietsers. Omdat vervolgens ook het massaverschil tussen landbouwverkeer en fietsers enorm is, leidt het correct toepassen van Duurzaam Veilig tot het inzicht dat het handhaven van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan in de meeste gevallen toch de voorkeur verdient. Feitelijk maken sommige provinciale wegbeheerders, zoals de provincie Noord-Holland, dankbaar gebruik van het vermeende verkeersveiligheidsargument omdat ze een ander doel nastreven: een betere doorstroming. Landbouwverkeer houdt het overige verkeer op en dat is lastig. Op de parallelwegen zitten ze automobilisten niet meer in de weg. Dat ze daar wel fietsers in het nauw brengen op hun 'fietspad' is klaarblijkelijk minder relevant.

Het kan ook anders

Er zijn ook andere bezwaren tegen het ombouwen van fietspaden tot parallelwegen. Het is vaak een enorme aantasting van het landschap en het is zeker niet kosteneffectief (rondt duur). De provincie Overijssel heeft geëxperimenteerd met inhaalvakken achter kruispunten en behaalde hiermee zeer goede resultaten: dezelfde ongevalsreductie als met de oplossingen uit het Handboek Wegontwerp, maar dan tegen een fractie van de kosten [3]. In Gelderland speelt het belang van het fietsverkeer expliciet een rol: geen menging van landbouwverkeer en fietsers op primaire fietsroutes [1]. Deze gedachte is door de provincie Friesland nader uitgewerkt in het volgende keuzeschema voor parallelvoorzieningen:



Intensiteit fietsverkeer per etmaal	Intensiteit autoverkeer per etmaal			
	0	2000	5000	> 12.000
250	Gemengd: erftoegangsweg	Fietspad + passeerstroken op weg	Parallelweg	
750	Fietspad + landbouwverkeer op weg		Parallelweg met daarnaast fietspad	
> 1.000	Fiets snelweg + landbouwverkeer op weg	Parallelweg met daarnaast fietssnelweg		

Figuur 2: Keuzeschema voor parallelvoorzieningen langs gebiedsontsluitingswegen buiten de kom van de provincie Friesland ([1], iets vereenvoudigd).

<hier schema Fietsers en landbouwverkeer (2).xls>
 Wat opvalt is dat het fietsverkeer in het keuzeschema een veel dominantere positie inneemt dan het landbouwverkeer. Grote aantallen fietsers moeten altijd worden gefaciliteerd met eigen infrastructuur, of er nu landbouwverkeer is of niet. In gevallen met veel autoverkeer, veel landbouwverkeer en veel fietsverkeer leidt dat tot de ultieme consequentie: een hoofdrijbaan met daarnaast een parallelweg met daarnaast weer een fietspad. Biologische cafeïnevrije Max Havelaarkoffie was ook even wennen de eerste keer, maar het snijdt wel hout. Dat juist Friesland veel energie steekt in dit onderwerp, is niet zo gek. Friesland kent naast veel landbouwverkeer ook veel fietsers buiten de bebouwde (scholieren). Toch valt het op dat er in Friesland een enorme omslag in het denken heeft plaatsgevonden. Nog maar vijf jaar geleden meldde een Friese ambtenaar in de Vogelvrije Fietser: 'Ik herinner me nog dat er in 1993 tot aan de Raad van State is geageerd tegen het ombouwen van een fietspad tot parallelweg bij Stiens. Nu hoor je er nooit meer klachten over' [5]. Een jaar na deze uitspraak werd juist daar een 14-jarige scholier door een tractor doodgereden.

De nabije toekomst

Genoeg redenen om met dit artikel en eventueel de CROW-publicatie aan de slag te gaan. Maar er is nog een reden. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in de herfst van 2006 een brief aan de Tweede Kamer gestuurd [6] waarin zij de volgende maatregelen aankondigt:

- een kentekenverplichting voor landbouwverkeer;

- een ander rijbewijssysteem;
- een hogere maximumsnelheid op een aantal wegtypen.

De kentekenverplichting is goed nieuws: er kan dan makkelijker worden geverbaliseerd. Zo wordt de maximumbreedtemaat van landbouwvoertuigen (3 meter) nog vaak overschreden. Een hogere maximumsnelheid heeft voor en nadelen: voor 80 km/uur-wegen is het een voordeel, omdat het snelheidsverschil tussen landbouwverkeer en autoverkeer kleiner wordt. Maar voor landbouwverkeer versus fietsers is het een ramp. Eerst wordt het landbouwverkeer met fietsers gemengd omdat het snelheidsverschil klein zou zijn. En kort daarna wordt de maximumsnelheid verhoogd. Een extra reden om fietsers en landbouwverkeer te scheiden!

De Fietsersbond pleit ervoor dat de verhoging van de maximumsnelheid van het landbouwverkeer alleen gaat gelden op 70-km/uur- en 80-km/uur-wegen. Op alle andere wegen zou de maximumsnelheid 25 km/uur moeten blijven en ook daadwerkelijk moeten worden gehandhaafd.

Noten

- [1] CROW (2006): Handreiking landbouwverkeer. CROW-publicatie 240. Te bestellen via www.crow.nl.
- [2] CROW (2002): Handboek Wegontwerp - Gebiedsontsluitingswegen. CROW-publicatie 164c.
- [3] Jaarsma, C.F., R. Beunen, R.G.A. van Ark, en H. Botma: Passeerplaatsen voor landbouwverkeer. Verkeerskunde 2003 (7): pag. 25-29.
- [4] Ongevallendatabase SWOV (Cognos).
- [5] Broer, K. (2002): Fietsers en trekkers op één weg bijten elkaar. Vogelvrije Fietser, jaargang 27 nr. 5.
- [6] Brief DGTL/06.009703 d.d. 20 november 2006.

