

Over de gevaren van tweerichtingsfietspaden

Theo Zeegers, verkeersconsulent Fietsersbond

9 september 2013

Inleiding

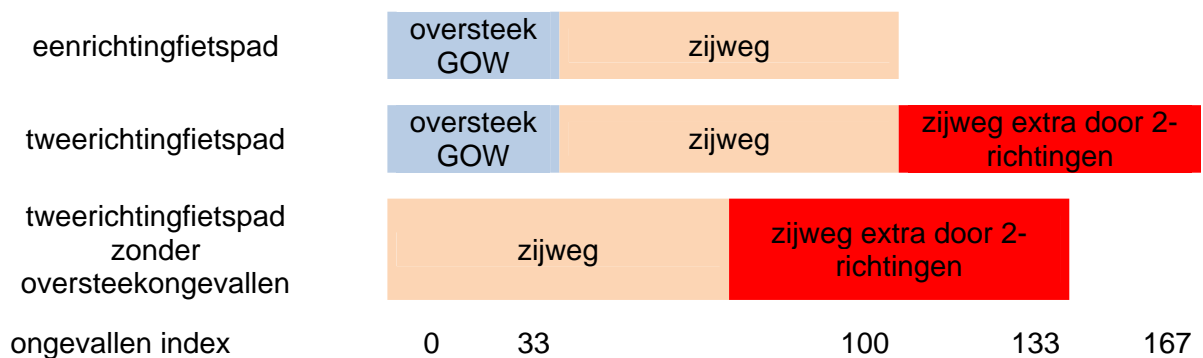
Op tweerichtingsfietspaden hebben fietsers bij zijwegen een hoger risico op een ongeval dan op eenrichtingsfietspaden¹. Dit komt doordat automobilisten in meer dan een kwart van de gevallen überhaupt niet naar de 'verkeerde' richting kijken. Vandaar dat al sinds jaar en dag de aanbeveling is om binnen de kom – waar veel zijwegen zijn, in beginsel tweerichtingsfietspaden niet toe te passen. De huidige aanbeveling² geeft een duidelijk 'Nee, tenzij...' standpunt.

Toch zijn er wegbeheerders in ons land die actief kiezen voor tweerichtingsfietspaden binnen de kom. Hun argument hierbij is dat dat oversteek(ongevallen) voorkomt. Ik zal hier met een eenvoudige berekening illustreren dat dat gemiddeld niet opweegt tegen de extra ongevallen die hierdoor geïntroduceerd worden.

Oversteekongevallen

Van alle oversteekongevallen bij voorrangswegen, blijkt twee-derde betrekking te hebben op fietsers langs de voorrangsweg en dus slechts één-derde op fietsers die de voorrangsweg oversteken³. Tevens blijkt het risico van tweerichtingsfietspaden langs de voorrangsweg gemiddeld exact tweemaal zo hoog te zijn als van éénrichtingsfietspaden. De stijging van het aantal fietsongevallen langs voorrangswegen door– hypothetisch - alle éénrichtingsfietspaden om te zetten in tweerichtingsfietspaden, is dus gelijk aan het aantal ongevallen langs voorrangswegen op éénrichtingsfietspaden (figuur, middelste balk).

We zagen al eerder dat het aantal oversteekongevallen slechts de helft hiervan bedraagt (figuur, bovenste balk). Met andere woorden: de stijging van het aantal ongevallen langs voorrangswegen door het omzetten van alle éénrichtingsfietspaden in tweerichtingsfietspaden is naar verwachting gemiddeld tweemaal zo hoog als het totaal aantal oversteekongevallen (figuur, middelste balk). Het is duidelijk dat het aantal oversteekongevallen dat bespaard kan worden, niet méér kan zijn dan het totaal aantal ongevallen. Dus het aantal te besparen ongevallen kan gemiddeld genomen niet meer zijn dan de helft van het aantal extra ongevallen in de langsrichting.



Figuur: Aantal ongevallen op kruispunten voor vrijwilligende fietspaden. Bovenste balk: eenrichtingsfietspaden (index = 100). Middelste balk: idem, met toevoeging van extra ongevallen door tweerichtingsfietspaden (rood). Onderste balk: idem, met weglating van alle oversteekongevallen (blauw).

¹ Boggelen et al (2011): Fietsberaad publicatie 19b.

² CROW 230 Ontwerpwijzer Fietsverkeer: pag 120.

³ Zie voetnoot 1

Conclusie

Het omzetten van éénrichtingsfietspaden in tweerichtingsfietspaden leidt gemiddeld tot een stijging van het aantal fiets-slachtoffers op voorrangswegen met ten minste één-derde (figuur, onderste balk) en vermoedelijk de helft of meer. Vandaar dat het terecht is dat de richtlijnen spreken van een 'Nee, tenzij...'

Discussie

Natuurlijk is de bovenstaande berekening gebaseerd op gemiddeldes. Individuele gevallen kunnen hier sterk van afwijken. Vandaar dat er ook een 'tenzij...' clause in de aanbeveling zit. De getallen zijn evenwel wel zo duidelijk, dat dergelijke uitzonderingen echt uitzonderlijk moeten zijn.

Wegbeheerders die het op grotere schaal toepassen van tweerichtingsfietspaden tot hun beleid gemaakt hebben, verhogen daarmee onvermijdelijk het risico voor de fietser.