

FIETSER HEEFT WEINIG AAN 60 KM-WEG



Het verlagen van de maximumsnelheid zorgde voor een kwart minder ongelukken.

De invoering van 60-km zones is een succesnummer. Het buitengebied is spectaculair veiliger geworden. Maar de fietser profiteert niet mee, constateert onderzoeker Rinus Jaarsma.

Jaarsma (Landgebruiksplanning) bracht samen met de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) in beeld hoeveel veiliger plattelandswegen zijn geworden door 60-km-maatregelen. Sinds de jaren negentig van de vorige eeuw is de maximumsnelheid in het buitengebied 60 km/uur. Borden, aangepaste belijning van de weg en verhoogde kruisingen dwingen de weggebruikers hun snelheid te minderen.

Dat was wel nodig ook. Nergens is het zo verkeersonveilig als op het platteland, laten de statistieken al sinds jaar en dag zien. Het zogeheten ongevalsrisico op plattelandswegen is tien keer zo groot als op snelwegen. De kans om doodgereden te worden per afgelegde kilometer weg in het Binnenveld is tien keer groter dan op de A12. In absolute zin: elke twee miljoen gereden kilometers op een plattelandsweg levert een dode op. Dat er desondanks meer slachtoffers vallen op snelwegen komt omdat die nou eenmaal meer worden gebruikt: de macht van grote getallen.

KWART MINDER ONGELUKKEN

Dat snelwegen relatief zo veilig zijn is begrijpelijk. Jaarsma: 'Het verkeer rijdt er weliswaar hard, maar wel alle-



Het aantal verkeersdoden in ons land daalt al jaren. Vorig jaar vielen er 'slechts' 640. Fietzers (162) en voetgangers (72) maken daar een groot deel van uit. Vorig jaar lieten 246 auto-inzittenden bij ongevallen het leven. (Grafiek en cijfers: CBS)

maal dezelfde kant uit, op een eigen baan, met ongelijkvloerse kruisingen en geleidelijk invoegend verkeer.' Als er al botsingen zijn, is dat zelden frontaal. Allemaal voordelen die plattelandswegen niet hebben. De weg is smal, wordt gebruikt in twee rijrichtingen, door gemengd verkeer met grote snelheids- en massaverschillen. Plattelandswegen zijn in feite conflictgebieden.

Jaarsma en de zijnen brachten de ongevallencijfers van twintig gebieden jarenlang nauwkeurig in kaart. Van vijf jaar voor de omvorming tot 60-km weg tot ruim drie jaar erna. De cijfers werden afgezet tegen controle-gebieden die niet werden omgebouwd. De resultaten zijn verrassend. Het aantal ongelukken (met gewonden) is met een kwart afgenomen. Op kruisingen is die afname zelfs 44 procent. Het aantal gewonden op kruisingen is bijna gehalveerd en het aantal doden en ernstig gewonden op kruisingen is meer dan gehalveerd.

'FIETS NOG STEEDS DE PINEUT'

Die effecten zijn veel hoger dan verwacht. Bij de invoering van de 60-km zones was volgens Jaarsma gerekend met 10-20 procent minder ongelukken. De gerealiseerde afname is op alle fronten hoger. Dat met name kruisingen veel veiliger zijn geworden, is volgens Jaarsma niet toevallig. 'De herinrichting van 60-km wegen is sober; het mocht niet teveel geld kosten. De meeste effecten verwacht je op conflictpunten en dat zijn de kruispunten. Daar zijn verkeersstafels van gemaakt. Die verhogen de attentiewaarde en reduceren de snelheid.'

Maar het succes heeft wel een schaduwkant. Jaarsma: 'Het langzame verkeer profiteert niet erg mee. En dat zijn wel grote aantallen. Voor een fietser of wandelaar maakt 60 of 80 km/uur kennelijk geen significant verschil. Je kunt dus eigenlijk zeggen dat de fietser nog steeds de pineut is.' Waarom dat zo is, weet Jaarsma ook niet zeker. 'Er wordt steeds meer gefietst, vooral door ouderen. Bovendien zijn er steeds meer elektrische fietsen op de weg en die rijden harder en verder. Maar dat is speculatief.' **Roe-lof Kleis**

Accidents Analysis and Prevention 43 (2011) 1508-1515; Making minor rural road networks safer: The effects of 60 km/h-zones; Rinus Jaarsma et al.

[E]

60 KPH SAFER

Road deaths are going down in the Netherlands, partly thanks to the reduction of the speed limit on a number of country roads in the 1990s, from 80 to 60 kilometres per hour. The impact of this reduction was measured for a report by Wageningen land use planner Rinus Jaarsma and the Dutch traffic safety research organization SWOV. Statistically (in terms of deaths per kilometre driven), these country roads are 10 times more dangerous than the motorways. In areas where the speed limit was reduced, the death rate went down by one quarter, and by a full 44 percent on crossroads. One group that does not seem to have benefitted is the cyclists, however. It is not clear why. Could it be because cyclist numbers are increasing, with more and more electric bicycles on the roads – going faster? Pure speculation, says Jaarsma. *Accidents Analysis and Prevention 43 (2011) 1508-1515; Making minor rural road networks safer: The effects of 60 km/h-zones; Rinus Jaarsma et al.*

The full story? resource.wur.nl/en