



**678** doden vielen er in 2018 in het verkeer. 10,6% meer dan in 2017.



taferelen op sommige plekken in de stad, zoals hier bij het Malieveld. FOTO PHIL NIJHUIS

## Fiets gaat aan eigen succes ten onder

Er wordt steeds meer gefietst in Nederland, maar de grenzen van die groei komen in zicht. Het aantal verkeersslachtoffers stijgt.

Gert Jan Rohmens

De auto uit en op de fiets, dat promoot de overheid al jaren en die campagne is succesvol. Fietsen is een gezonde manier van je verplaatsen en het is beter voor het milieu. Meer dan een kwart van alle verplaatsingen wordt nu per fiets gedaan en de groei lijkt er nog niet uit te zijn.

Elektrische fietsen vliegen de winkels uit en daardoor nemen de afgelegde afstanden toe. Voor vijftien kilometer woon-werkverkeer is de elektrische fiets voor veel mensen een serieus alternatief geworden voor de auto of bromfiets.

Maar door de groei komen er wel meer problemen. Het delen van fietspaden met andere vervoermiddelen wordt problematischer, onder meer doordat veel paden niet berekend zijn op meer drukte. Bovendien nemen door de elektrische fietsen de snelheidsverschillen toe, en daarmee de kans op ernstige ongelukken.

Het totaal aantal verkeersdoden is het afgelopen jaar aanzienlijk gestegen, zo laten de jongste cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) zien. In 2018 vielen 678 doden in het verkeer, 10,6 procent meer dan in 2017. Onder hen waren 228 fietsers, 22 meer dan in 2017. In dat jaar vielen voor het eerst meer doden op de fiets dan in de auto.

### Fietser vaak slachtoffer

Bij het aantal ernstig verkeersgewonden is het aandeel fietsers nog aanzienlijk groter. Ongeveer twee derde van het totaal van bijna 21.000 ernstig verkeersgewonden in 2017 is fietser. Uit een prognose van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) blijkt dat in 2030 het aantal ernstig verkeersgewonden verder zal stijgen tot rond de 30.000, met een nog groter aandeel fietsers.

“In 2030 verwachten we dat bijna driekwart van de ernstig verkeersgewonden een fietser is. Dat komt omdat er meer oudere fietsers komen die een relatief hoog risico hebben om te overlijden vanwege hun kwetsbaarheid”, zegt Wendy Weijermars, onderzoeker van het SWOV. “Het wordt dus een nog relevanter verkeersveiligheidsprobleem, is mijn conclusie.”

Door het succes van de fiets loopt Nederland tegen de grenzen aan van het fietsgebruik, niet alleen in de steden, maar ook op het platteland. Dat komt onder meer door de infrastructuur; veel fietspaden zijn te smal en er zijn nogal wat obstakels, zoals paaltjes, drempels, slecht wegdek en lager liggende berm.

### Weinig maatregelen

“Er is al eerder geconstateerd dat het niet goed gaat met de fiets”, zegt Weijermars. “In 2013 kwam de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid, met daarin ook een aantal acties die op de fiets gericht zijn. Er is een modelaankoop gekomen waar gemeenten mee aan de slag zijn gegaan. Wat we eigenlijk zien is dat heel veel gemeenten wel zo’n lokale aanpak hebben, maar dat het daadwerkelijk nemen van maatregelen op straat iets anders is.”

Ook de fiets kan veiliger gemaakt worden, bijvoorbeeld een ander type fiets voor ouderen zoals een driewieler waar je minder snel mee omvalt, zegt Marjolein Boele (SWOV). “Die zijn er al wel, maar worden beschouwd als een soort invalidenfiets, terwijl dat helemaal niet zo is. Ook als je balans minder is, omdat je een hersenbloeding hebt gehad, is zo’n fiets veel stabiel. Maar je kunt ook je zadel wat lager zetten, zodat je beter met je benen bij de grond kunt, of betere verlichting nemen, zodat dat je goed zichtbaar bent.”

*‘In 2030 zal driekwart van de ernstige verkeersgewonden een fietser zijn’*

## ‘Hofstad moet drastischer kiezen’

Doet het Haagse stadsbestuur genoeg om een verkeersinfarct te voorkomen? Een mobiliteitsstrategie over de Haagse plannen.

Sybilla Claus  
REDACTIE BINNENLAND

Net als een vrachtwagen heeft een stad een maximum laadvermogen, zegt mobiliteitsstrategie Hans Voerknecht van Move Mobility. “Dat maximum is in Den Haag duidelijk overschreden”, meent hij.

Op verzoek van *Trouw* heeft de verkeersexpert de mobiliteitsbrief van de Haagse wethouder Van Assten doorgenomen. Zijn conclusie: “Den Haag zet nu duidelijker dan ooit in op het terugdringen van het autogebruik ten gunste van fiets en

ov. Een breuk met het verleden, waarin vaak eerst het autogebruik werd gefaciliteerd.” Maar Voerknecht waarschuwt dat het terugdringen van de auto niet hard genoeg gaat. “Als het maximum laadvermogen qua autoverbruik zo ruim wordt overschreden zijn dwingend maatregelen onontkoombaar.”

Voerknecht wijst op de plattegrond van Den Haag waar grote autowegen domineren. “Fietsers hebben relatief weinig vrijliggende paden en staan bij de talrijke dwarswegen vaak lang bij rood licht te wachten voor auto’s.”

### ‘Knippen’

De mobiliteitsstrategie ziet maar één oplossing. Den Haag moet drastischer kiezen. “Met name de vele noordoost-zuidwest-verbindingen in de stad, waar al die korte autoritjes plaatsvinden, moeten aangepakt”, zegt Voerknecht. “Gebruik op die wegen de goede ervaringen

die het Haagse centrum heeft met ‘knippen’, en vervang zo de auto door ov en fiets.”

Den Haag heeft net 800 parkeerplaatsen bijgebouwd. Een verkeerd signaal, denkt Voerknecht, dat juist extra autoverkeer aantrekt. De stad heeft nu vier P&R-terreinen. “Maak er meer aan de rand van de stad, inclusief P+Fiets en verminder tegelijkertijd het aantal parkeerplaatsen in de stad. Een goed alternatief leidt aantoonbaar tot gedragsverandering.”

Daar waar auto’s het ov belemmeren, moeten de bolides wijken, zo vindt Voerknecht. “Een heffing voor het centrum werkt in Stockholm, Oslo en andere steden uitstekend, net als minder parkeerplaatsen en hogere parkeertarieven.” De gemeente kan ook werkgevers inschakelen. “Die kunnen parkeermogelijkheden voor personeel met een fiets- of ov-alternatief beperken of werknemers hiervoor laten betalen.”

