



Fietsersbond

Reactie Fietsersbond op consultatie Verzamelwijziging Bbl veiligheidscoördinator van 22 februari 2020

Onze reactie heeft betrekking op hoofdstuk 4 van de Nota van toelichting in de Concept regeling: *Aanscherping eis minimale hoogte afscheiding van bouwwerken geen gebouw zijnde voor langzaam rijdend verkeer.*

- De Fietsersbond is verheugd over de wijze waarop het Ministerie van BZK op het initiatief van ons en andere organisaties heeft gereageerd. De voorgestelde wijzigingen beschouwen wij als positief en een aanzienlijke verbetering voor de veiligheid van fietsers.
- We willen een kanttekening plaatsen bij de voorgestelde minimum leuninghoogte van 130 cm, die we graag iets hoger zouden zien omdat de langste fietsers valrisico blijven lopen.

In Bijlage 3 van onze brief aan Minister Ollongren dd. 11 juni 2018 hebben wij een analyse gewijd aan de ligging van het zwaartepunt bij een fietser in relatie tot zijn/haar lichaamslengte. Daarin concludeerden we dat dit bij 90% van de mannelijke fietsers onder 130 cm ligt, en bij 95% van hen onder 132 cm. Aangenomen dat mannen en vrouwen even veel fietsen en dat de langste fietsers allemaal mannelijk zijn, komt het rapport van Sweco tot dezelfde slotsom: 95% van de fietsers (dus mannen en vrouwen samen) heeft een zwaartepunt lager dan 130 cm. Op al deze cijfers is enige onzekerheid van toepassing, veroorzaakt door verschillen in postuur en houding. Het uitgangspunt is dat een leuning tenminste zo hoog moet zijn als het zwaartepunt om veilig te zijn.

Als aan 90% van de mannelijke fietsers veiligheid wordt geboden, resteert er een aanzienlijke groep van 10% die nog steeds structureel aan valrisico bloot staat. Bij een 2 cm hogere leuning halveert die groep al tot 5%.

Wij pleiten daarom voor een minimale leuninghoogte van 132 cm of hoger.

Een bescheiden veiligheidsmarge op de nu voorgestelde hoogte van 130 cm heeft ook andere voordelen:

- Het valrisico in scenario's waarin naast een zijwaartse beweging sprake is van draaiing (impulsmoment) wordt enigszins beperkt;
- De onzekerheden in werkelijke zwaartepuntsligging door postuur en houding worden tot op zekere hoogte geacommodeerd;
- Een toekomstige stijging van lichaamslengte bij fietsers heeft minder gevolgen voor de veiligheid.

- In de nieuwe situatie ontstaat een verschil van tientallen centimeters in voorgeschreven leuninghoogte voor nieuwe of verbouwde bruggen (130 cm of meer) en voor bestaande bruggen (90 cm). Het is moeilijk te motiveren dat de voorgeschreven hoogte op bestaande bruggen voldoende veilig zou zijn. Tegelijk realiseren we ons dat het toepassen van de nieuwe leuninghoogte op alle bestaande bruggen om financiële redenen bijna niet haalbaar is.

Wij pleiten ervoor dat het Rijk er bij alle wegbeheerders op aandringt om bij serieuze knelpunten voor fietsers de bestaande leuning op te hogen naar de nieuwe norm.

Utrecht, 7 maart 2020

w.g. Michiel Bardet, Wim Bot

Fietsersbond