

Betreft: bezwaar tegen advies CROW mbt snelheidsverhoging naar 40 km / hr LVT

Van: Saskia Kluit directeur Fietsersbond, Kees Mourits vertegenwoordiger Fietsersbond in klankbordgroep Kentekenen

Aan: leden klankbordgroep Kentekenen

Datum: Oktober 2015

Beste leden klankbordgroep kentekenen, beste voorzitter,

In de vorige klankbordgroep zijn wij, de Fietsersbond, geschrokken van het concept advies van het CROW m.b.t. de uitwerking van een verhoging van de maximum snelheid voor Landbouw Voertuigen (LVT's). Dit naar aanleiding van de aangenomen motie van de Rouwe (2013): verzoek tot snelheidsverhoging LVT tot 40 km/u op gebiedsontsluitingswegen en rondwegen zonder fietsers. Met deze motie kunnen wij goed leven, omdat het een scheiding van langzaam en gemotoriseerd verkeer langs de provinciale wegen mogelijk maakt. Wij kunnen ook leven met de toevoeging van Cumela, dat dit ook wegen betreft binnen de bebouwde kom, waar sprake is van gescheiden fietsvoorzieningen.

In het uitwerkingsadvies van CROW is echter sprake van een verhoging naar 40 km/u op alle wegen buiten de bebouwde kom. Dus ook die met fietsers op het wegvak. De wegbeheerders kunnen hier per situatie van afwijken. Meer dan 80% van het wegennet betreft erftoegangswegen met gemengd verkeer, waar met deze uitwerking LVT's dus ook 40 km/u mogen gaan rijden. Zie hiervoor als voorbeeld de bijlage.

De Fietsersbond vindt dit om een aantal redenen een zorgelijke ontwikkeling:

1. Verkeerd signaal

40, tenzij ipv 25 tenzij, betekent dat in de praktijk een ieder zal spreken over een snelheidsverhoging van LVT naar 40 km/u. Ook wanneer een lokale wegbeheerder vaak voor 25 zal kiezen. Dit bevestigt het beeld, dat het LVT op een openbare weg een gewone verkeersdeelnemer is. Dat is niet zo.

2. Leidt tot hogere gemiddelde snelheid

De uitstraling van 40 ipv 25, zal een hogere gemiddelde snelheid veroorzaken. Wordt er nu in de praktijk vaak 40 gereden ipv 25, de verwachting is dat er dan vaak 50 wordt gereden ipv 40.

3. Snelheid gemotoriseerd verkeer cruciaal in verkeersveiligheid

Het concept Duurzaam Veilig is vooral succesvol gebleken, doordat we de gemiddelde snelheid van het gemotoriseerde verkeer naar beneden hebben gekregen. De LVT komt in de ongevalsstatistieken relatief vaak voor. Extra maatregelen mbt LVT zijn nodig. Een verhoging van de snelheid is daarbij een averechts werkende maatregel en is niet dienstbaar aan de verkeersveiligheid.

4. Fietser kwetsbare verkeersdeelnemer

De fietser is net als de voetganger een kwetsbare verkeersdeelnemer. In principe mag iedereen fietsen. Daarbij vergeten we wel eens dat naar schatting 50% van de fietsers een beperking heeft. Dit kan variëren van kinderen, waarvan de hersens nog niet volgroeid zijn tot ouderen die moeite hebben met op- en afstappen of moeilijk over hun schouder kunnen kijken. Toch verwachten we impliciet heel veel van deze verkeersdeelnemers, zeker in ontmoetingen met LVT op landweggetjes.

Te veel naar onze mening. De kwetsbare verkeersdeelnemer moet leidend zijn bij de inrichting van ons verkeerssysteem. Terug naar de menselijke maat.

5. LVT te gast op de openbare weg

LVT's zijn gemaakt om op het land te rijden. Voor verplaatsingen over langere afstanden mogen ze gebruik maken van de openbare weg. Vanwege de massa en grootte worden ze wel geacht zich als gast te gedragen op de openbare weg. Dit houdt in een lage snelheid en stoppen of heel langzaam rijden en uitwijken op het moment dat er andere verkeersdeelnemers gepasseerd moeten worden. Veelal is er in die gevallen verkeerskundig gezien sprake van conflictsituaties. Een verhoging van de snelheid draagt niet bij aan het beoogde gastgedrag van een LVT. Niet alleen als signaal, maar met een hogere snelheid is het ook technisch lastiger om te stoppen en / of uit te wijken.

6. De injunctieve en descriptieve norm ipv handhaving

Als tegenargument om de snelheid te verhogen wordt aangegeven, dat toch niemand zich er aanhoudt en dat er al veel sneller wordt gereden. Dat geldt bijv. ook voor snorscooters, waar 96 % harder rijdt dan 25 km /u. Toch zal niemand pleiten voor een verhoging van de snelheid voor snorscooters. Ondanks het feit dat de wettelijke handhaving te wensen overlaat, heeft wetgeving wel effect op de maatschappelijke injunctieve norm (bewustzijn over hoe het hoort te zijn) en daarmee op descriptieve norm (de sociale norm). Door de snelheid overal te verhogen, schuiven ook deze normen op, wat dus weer een negatief effect heeft op het snelheidsgedrag.

Standpunt Fietsersbond

Graag wil ik het standpunt van de Fietsersbond mbt de voorgenomen snelheidsverhoging hier nog samenvatten. Deze is volgens ons volledig in lijn met de motie de Rouwe:

- Snelheidsverhoging voor Landbouwvoertuigen tot 40 km per uur mag generiek uitsluitend gelden op de hoofdrijbaan van gebiedsontsluitingswegen, mits die wegen *fysiek gescheiden fietsvoorzieningen* hebben (dus fietspaden, geen stroken).
- Overall elders op de openbare weg, waar fietsverkeer is toegestaan, is de Fietsersbond voor een generieke beperking van de maximumsnelheid voor Landbouwvoertuigen tot 25 km per uur.

Opzet gedragscampagne

Graag willen wij samen met organisaties als Cumela en LTO een gedragscampagne ontwikkelen, waarbij we aandacht vragen voor met name de laatste 2 thema's: de fietser als kwetsbare verkeersdeelnemer en de LVT als gast op de openbare weg. Wij zijn van mening, dat een herijking van verkeersgedrag van LVT op de openbare weg noodzakelijk is. Uiteraard willen we in een dergelijke campagne waar nodig ook fietsers informeren over het gewenste gedrag in dergelijke conflictsituaties, zoals bijv. het achter elkaar gaan fietsen ipv naast elkaar blijven rijden.

Bijlage

Om aan te geven, dat de door de CROW geadviseerde snelheidsverhoging heel veel meer impact heeft op het wegennet, dan de in de motie de Rouwe bedoelde Gebiedsontsluitingswegen, hieronder een kaartje van een gedeelte van Fryslan, wat illustratief is voor het buitengebied in NL.

Alle rood aangegeven wegen, zijn wegen waar sprake is van gemengd verkeer. Dus fietsverkeer en landbouwverkeer op dezelfde weg.

