

Bromfietzers op de rijbaan

Bijdrage aan de Syllabus Verkeerskundige werkdagen 1995 C.R.O.W, Ede

D-95-16

Drs . M.P. Hagenzieker

Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	D-95-16
Titel:	Bromfietsers op de rijbaan
Ondertitel:	Bijdrage aan de Syllabus Verkeerskundige werkdagen 1995 C.R.O.W, Ede
Auteur(s):	Drs. M.P. Hagenzieker
Onderzoeksmanager:	Drs. P.C. Noordzij
Opdrachtgever:	De jaarlijkse doelsubsidie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat stelde de SWOV in staat dit artikel op te stellen.
Trefwoorden:	Moped rider, carriageway, cycle track, accident rate
Projectinhoud:	De tekst van deze bijdrage voor de Verkeerskundige Werkdagen 1995 is een verkorte weergave van het rapport <i>Bromfiets op de rijbaan: van proef tot maatregel; Een overzicht van de stand van zaken</i> (Hagenzieker, 1994).
Aantal pagina's:	12 pp.
Prijs:	f 15,-
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



Stichting
Wetenschappelijk Onderzoek
Verkeersveiligheid
SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Dulendoorn 32
telefoon 070-3209323
telefax 070-3201261

Samenvatting

Sinds 1953 is in Nederland voorgeschreven dat berijders van bromfietsen, bij aanwezigheid van een fietspad niet op de rijbaan, maar op dat fietspad moeten rijden. De vraag of de regels met betrekking tot de plaats van de bromfiets op de weg zouden moeten worden veranderd, is weer actueel geworden bij de invoering van het RVV 1990. Een beslissing over de wijziging van de regelgeving op dit punt is toen echter niet genomen, vooral omdat de gevolgen voor de verkeersveiligheid nog onduidelijk waren. Inmiddels is door de SWOV in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat een aantal onderzoeken afgerond en nog in uitvoering met het doel meer helderheid te verkrijgen over de consequenties voor de verkeersveiligheid.

In deze bijdrage wordt een overzicht gegeven van de beschikbare onderzoeksresultaten en er wordt ingegaan op de vraag of het wenselijk is de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' op grote schaal binnen de bebouwde kom toe te passen.

Summary

Since 1953 Dutch law has required that moped riders use cycle tracks wherever they are available rather than the carriageway. For a number of years discussion has been taken place in the Netherlands whether or not it would be safer when moped riders were to make use of the carriageway instead of the cycle tracks. A number of studies has been carried out to investigate the effect of the measure 'mopeds on the carriageway' on road safety. This paper summarizes the results of these studies, and discusses whether it would be desirable to apply this measure on a large scale inside urban areas.

Inhoud

1.	<i>Ongevallenstudies en een proef in drie gemeenten</i>	6
1.1.	Welke typen ongevallen nemen af door 'bromfiets op de rijbaan'?	6
1.2.	Toename van bepaalde typen ongevallen?	7
1.3.	Waar is 'bromfiets op de rijbaan' wel of niet veiliger?	7
1.4.	Naleving	7
2.	<i>Van proef tot maatregel</i>	8
2.1.	Mogelijkheid 1: wegbeheerder beslist over toepassing van de maatregel	8
2.2.	Mogelijkheid 2: een uniforme maatregel	8
2.2.1.	Effect van de maatregel	8
2.2.2.	Aangepaste bebording	9
2.2.3.	Vormgevingsaspecten en regelgeving	9
2.2.4.	Automobilisten	10
2.2.5.	Naleving	10
2.2.6.	Snorfietzers	10
2.3.	Slotopmerking	10
3.	<i>Aanbevelingen</i>	11
	<i>Literatuur</i>	12

1. Ongevallenstudies en een proef in drie gemeenten

In Nederland kwam al een beperkt aantal situaties voor waar de bromfietzers niet het fietspad maar de rijbaan volgden. Uit onderzoek van deze situaties is gebleken dat deze relatief veilig zijn (Welleman & Dijkstra, 1988; Dijkstra, 1989; Dijkstra, 1991; zie ook C.R.O.W, 1989). Een bezwaar tegen dit onderzoek was dat daarbij alleen weggedeelten in beschouwing zijn genomen waar de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' al geruime tijd geleden was ingevoerd. Er kon dus geen vergelijking meer worden gemaakt tussen de situatie voor en na het nemen van de maatregel. Het is denkbaar dat de veiligheid vóór het nemen van de maatregel nog groter was. Om deze redenen is een proef opgezet op een aantal wegen binnen de bebouwde kom; daar zijn op 1 november 1991 de bromfietzers van het fietspad naar de rijbaan verwezen.

Drie gemeenten doen aan de proef mee: Apeldoorn, Tiel en 's Gravenhage. De proef is geëvalueerd met behulp van gedragswaarnemingen (Hagenzieker & Lubbers, 1992) en een studie waarin voor een voor- en naperiode en proef- en controletrajecten letselongevallen worden geanalyseerd. De resultaten van de ongevallenstudie met een naperiode van één jaar zijn inmiddels beschikbaar (Hagenzieker, 1993).

Voor het totale proefgebied - dus gesommeerd over gemeenten - werd in dit onderzoek een significante afname in bromfietzersongevallen (met letsel) geconstateerd als voor- en naperiode met elkaar worden vergeleken, en rekening houdend met de ontwikkeling van dit type ongevallen op de controletrajecten. Onder bromfietzersongevallen worden hier verstaan die letselongevallen waarbij de bromfiets - of bij ongevallen tussen twee bromfietsen ten minste één bromfiets - op het proeftraject reed. Het aantal bromfietzersongevallen met letsel was op de proeftrajecten meer dan gehalveerd. Hetzelfde beeld was terug te vinden bij de aantallen slachtoffers, die ook meer dan gehalveerd waren. Vooral ongevallen tussen bromfietzers en fietsers, en tussen bromfietzers en motorvoertuigen waren aanzienlijk afgenomen. Hoewel dus het totale effect op de verkeersveiligheid van de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' zich na één jaar zeer gunstig liet aanzien, was er naar de mening van de SWOV nog onvoldoende basis om de maatregel op basis van deze cijfers op alle wegen binnen de bebouwde kom in te voeren. De aantallen bromfietzersongevallen onderverdeeld naar combinaties van wegtype (enkel- of dubbelbaans), type fietspad en intensiteitsklasse waren dusdanig klein dat gedifferentieerde uitspraken over deze combinaties van kenmerken nog niet gedaan konden worden. Medio 1995 wordt de ongevallenstudie herhaald met het dan ter beschikking gekomen cijfermateriaal.

1.1. Welke typen ongevallen nemen af door 'bromfiets op de rijbaan'?

Tot nog toe heeft de ongevallenstudie laten zien dat op kruispunten vooral het aantal letselongevallen tussen motorvoertuigen en bromfietzers is afgenomen. De afname was zichtbaar bij allerlei kruisende bewegingen, niet alleen bij rechtsafslaande motorvoertuigen en rechtdoorgaande bromfietzers. Op wegvakken was vooral een afname te zien van het aantal letselongevallen tussen bromfietzers en fietsers. In de voorperiode waren

dit vaak ongevallen op het fietspad waarbij de bromfiets een fiets inhaalde. Aangenomen kan worden dat op wegvakken ook het aantal letselongevallen tussen bromfietzers en overstekende voetgangers af zal nemen als gevolg van 'bromfiets op de rijbaan'; aangezien dit type ongeval niet zo vaak voorkomt zijn er tot nog toe echter zo weinig van geregistreerd op de proeftrajecten dat dit niet bevestigd kan worden.

1.2. **Toename van bepaalde typen ongevallen?**

Voor te stellen is dat tegenover een afname van letselongevallen tussen fietsen en bromfietsen op het fietspad een toename staat van ongevallen tussen motorvoertuigen en bromfietsen op de rijbaan. Tot nog toe is een zeer lichte (statistisch niet significante) *toename* op wegvakken tussen bromfietsen en motorvoertuigen geconstateerd. Het vervolg van de evaluatiestudie moet worden afgewacht om hierover meer duidelijkheid te verkrijgen.

1.3. **Waar is 'bromfiets op de rijbaan' wel of niet veiliger?**

Een verkeerskundige oplossing is meestal niet in z'n algemeenheid goed of slecht, maar het effect hangt af van de condities waaronder en de vorm waarin deze wordt toegepast. Echter, de aantallen bromfietzersongevallen onderverdeeld naar combinaties van wegtype (enkel- of dubbelbaans), type fietspad, en intensiteitsklasse waren in het eerste evaluatieonderzoek met een na-periode van 1 jaar dusdanig klein dat gedifferentieerde uitspraken over deze combinaties van kenmerken nog niet gedaan konden worden. Voor alle typen wegen en intensiteitsklassen werd in het onderzoek gesommeerd over gemeenten een (al dan niet statistisch significante) afname in bromfietzersongevallen geconstateerd.

1.4. **Naleving**

Op een aantal locaties op de proeftrajecten is de naleving gemeten. Medio 1992 bleek dat gemiddeld 15% van de bromfietzers zich niet aan de maatregel hield (Hagenzieker & Lubbers, 1992). Begin september 1993 hield 20% van de bromfietzers zich niet aan de maatregel; in Tiel en Den Haag was de naleving slechter dan in Ape doorn (Hagenzieker, 1993). In oktober 1994 rijdt gemiddeld 88% van de bromfietzers op de proeftrajecten op de rijbaan, terwijl op de controletrajecten slechts 1% op de rijbaan rijdt. Bijna 94% van de snorfietzers rijdt, zoals de bedoeling is, op de proeftrajecten op het fietspad; op de controletrajecten rijdt meer dan 99% van hen op het fietspad. Er rijden op de proeftrajecten dus wat vaker snorfietzen op de rijbaan dan op de controletrajecten. De fietzers rijden zowel op proef- als controletrajecten voor vrijwel 100% op het fietspad.

2. Van proef tot maatregel

In de praktijk is het toepassen van de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' onder de huidige regelgeving erg lastig te doen. In feite zijn er twee keuzemogelijkheden: 'bromfiets op de rijbaan' wordt in principe een algemene regel in Nederland of de wegbeheerders beslissen waar de maatregel wel en niet wordt toegepast. Wat brengen deze keuzes met zich mee?

2.1. Mogelijkheid 1: wegbeheerder beslist over toepassing van de maatregel

Als elke wegbeheerder zelf de vrijheid zou krijgen te beslissen waar 'bromfiets op de rijbaan' wordt toegepast zijn er in ieder geval duidelijke richtlijnen nodig. Het is momenteel goed mogelijk dat in verder geheel gelijke situaties waarin een fietspad aanwezig is, de bromfiets de ene keer de rijbaan moet gebruiken en dan weer op het fietspad moet rijden. Als deze situatie zou ontstaan in Nederland dan zou de weggebruiker in onzekerheid worden gebracht. Deze onzekerheid zou aanleiding kunnen geven tot onverwachte verkeerssituaties en daardoor de kans op ongevallen kunnen vergroten. Zo vindt de ene gemeente bijvoorbeeld een smalle weg of juist een dubbelbaansweg reden om er geen 'bromfiets op de rijbaan' toe te passen terwijl de andere gemeente dit juist reden vindt om er wel 'bromfiets op de rijbaan' toe te passen. Bovendien blijken er zowel duidelijke voor- als tegenstanders van de maatregel te zijn onder gemeenten. Degenen die 'tegen' zijn, vinden dit vooral omdat ze (nog) niet overtuigd zijn van de positieve effecten van de maatregel. Ook als er duidelijke richtlijnen komen, hoeft dat nog niet te betekenen dat gemeenten dan wel één lijn zullen volgen.

2.2. Mogelijkheid 2: een uniforme maatregel

In het algemeen kan gesteld worden dat een algemene, uniforme, regel (waarop enkele uitzonderingen mogelijk zijn, bijvoorbeeld daar waar het gevaarlijk is) de voorkeur verdient: zo'n regel is gemakkelijk te leren en is kenbaar te maken aan het publiek door (éénmalige) voorlichting, hetgeen bovendien ten goede kan komen aan de naleving ervan.

Uitzonderingen op zo'n algemene regel zouden moeten volgen uit onderzoek. Nagegaan moet worden welke omstandigheden eventueel ongunstig zijn voor toepassing van de maatregel. Verschillende wegkenmerken en intensiteiten van de diverse verkeerssoorten dienen hierbij in beschouwing te worden genomen. Het probleem is dat de resultaten van het ongevalsonderzoek dat tot nog toe is uitgevoerd geen uitsluitsel geven over situaties waar de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' ongewenst zou zijn.

2.2.1. Effect van de maatregel

Het schatten van de grootte van het effect van de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' bij landelijke toepassing binnen de bebouwde kom is op grond van huidige kennis problematisch. Als aangenomen wordt dat het tot nog toe gevonden effect, namelijk een halvering van het aantal letselongevallen waarbij bromfietzers betrokken zijn, ook landelijk zou gelden dan

betekent dit dat er maximaal ongeveer 750 letselgevallen 'bespaard' kunnen worden. Dit getal moet echter voorlopig met grote omzichtigheid beschouwd worden, aangezien het tot nog toe gevonden effect gebaseerd is op een naperiode van slechts 1 jaar in een klein proefgebied dat bovendien niet zo maar te generaliseren is naar 'de rest van Nederland'.

2.2.2. *Aangepaste bebording*

Voorstellen om met behulp van aangepaste bebording de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' te regelen komen in de praktijk in feite neer op een algemene regel (hoewel het uiteindelijk nog steeds de wegbeheerder is die beslist). Het voorstel dat de voorkeur heeft van Rijkswaterstaat (Van Vliet, 1994) houdt in dat een nieuw verkeersteken voor fietspaden geïntroduceerd wordt die door bromfietzers, snorfietzers en fietsers gebruikt moeten worden. De betekenis van het huidige bord 'verplicht fietspad' wordt dan zodanig gewijzigd dat door dit bord aangeduide paden alleen nog door fietsers en snorfietzers gebruikt mogen worden.

Het is de bedoeling van Rijkswaterstaat (zie HWV, 1993; Van Vliet, 1994) dat 'bromfiets op de rijbaan' binnen de bebouwde kom grootschalig gaat worden toegepast, maar buiten de bebouwde kom juist niet. Daar is het de bedoeling dat bromfietsen bij aanwezigheid van een fietspad daarvan gebruik blijven maken. Een specifieke consequentie van de door Rijkswaterstaat voorgestelde aangepaste bebording is dat alle fietspadborden buiten de bebouwde kom vervangen zullen moeten worden door het nieuwe bord, omdat anders bromfietsen ook buiten de bebouwde kom naar de rijbaan zouden verhuizen.

2.2.3. *Vormgevingsaspecten en regelgeving*

Naast bebording, dienen ook vormgevingsaspecten, en het mogelijk herzien van regels over bijvoorbeeld voorrang, snelheid, de positie van de bromfiets op de rijbaan, welke verkeersdeelnemers wel en niet van het fietspad gebruik mogen maken en het gebruik van fietsstroken in beschouwing te worden genomen voordat 'bromfiets op de rijbaan' als algemene regel kan worden toegepast.

Zo heeft onderzoek laten zien dat de meeste bromfietzers zich wat hun positie en snelheid op de weg betreft gedragen als bestuurders van motorvoertuigen, namelijk 'met de stroom mee' van het snelverkeer en bijvoorbeeld niet rechts ervan. Ook wat de gereden snelheid betreft gedragen bromfietzers op de rijbaan zich meer als motorvoertuigen dan als langzaam verkeer, ook al mogen zij dat volgens de heersende snelheidslimieten niet. Ook andere verkeersregels verhinderen dat bromfietzers zich als bestuurders van motorvoertuigen gedragen, bijvoorbeeld wat voorrang en het gebruik van fietsstroken betreft. Een en ander kan onduidelijkheid bij de bromfietser teweeg brengen over wat er nu precies van hem verwacht wordt, waar bij grootschalige toepassing van de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' aandacht aan besteed moet worden.

2.2.4. *Automobilisten*

Ook automobilisten moeten aandacht krijgen bij algemene toepassing van de maatregel. Uit onderzoek blijkt dat de automobilist een ronduit negatief oordeel heeft over bromfietzers op de rijbaan. Het is daarom te verwachten dat automobilisten bromfietzers niet zomaar zullen 'toelaten' op de rijbaan. Wellicht dat met behulp van voorlichting of (tijdelijke motto)borden aan autobestuurders duidelijk gemaakt kan worden dat zij in het vervolg rekening moeten houden met bromfietzers op de rijbaan.

2.2.5. *Naleving*

Hoewel het bij een algemene regel de bedoeling is dat men er zich aan houdt, zal er rekening gehouden moeten worden met het feit dat bromfietzers toch van fietsvoorzieningen gebruik zullen maken bijvoorbeeld op momenten of plaatsen dat hen dat praktisch lijkt. Wordt dat toegelaten of wil men dat verhinderen? Op grond van de huidige onderzoeksresultaten lijkt het te verwachten dat het effect op de verkeersveiligheid toeneemt bij een grotere naleving. Het onderzoek op de proeftrajecten heeft laten zien dat de naleving niet volledig is (ongeveer 80 tot 90%) en dat veel bromfietsongevallen nog steeds plaatsvinden op het fietspad. Het verdient daarom aanbeveling na te gaan hoe de naleving zo groot mogelijk gemaakt kan worden en wat bijvoorbeeld de kenmerken zijn, waaronder de motieven, van overtreders van de maatregel.

2.2.6. *Snorfietzers*

Onder de huidige regelgeving behoren brom- en snorfietzen tot dezelfde categorie. De maatregel 'bromfiets op de rijbaan' geldt wel voor bromfietzen maar niet voor snorfietzen. Beide voertuigen moeten dus uit elkaar gehouden worden. Een en ander kan bijvoorbeeld met aangepaste (betekenis van) borden geregeld worden, maar kan zonder extra inspanningen toch niet verhinderen dat ook snorfietzen - al dan niet bewust - 'meegaan' naar de rijbaan. Nalevingscijfers gemeten in het kader van het lopende onderzoek wijzen in deze richting en laten zien dat op de proeftrajecten snorfietzen inderdaad wat vaker op de rijbaan worden aangetroffen dan het geval is op de controletrajecten. Op de een of andere manier moet er dus voor gezorgd worden dat bij toepassing van 'bromfiets op de rijbaan' snorfietzers zich niet als bromfietzers gaan gedragen.

2.3. **Slotopmerking**

In de situatie dat de keuze vrij is aan wegbeheerders om de maatregel al dan niet toe te passen, spelen de hierboven genoemde bijkomende aspecten een nog wat grotere rol.

3. Aanbevelingen

De SWOV beveelt aan om, als blijkt dat het nu uitgevoerde onderzoek met gegevens over drie jaar tot dezelfde conclusies leidt als het onderzoek met gegevens over één jaar, de maatregel 'bromfiets op de rijb aan' een algemene maatregel in Nederland te laten zijn voor situaties binnen de bebouwde kom; buiten de bebouwde kom dient een bromfiets een aanwezig fietspad te blijven volgen.

Literatuur

C.R.O.W (1989). *Bromfietsen op de rijbaan*. Rapportage van de Werkgroep 'Bromfietsen op fietspaden'. Publikatie 30. C.R.O.W., Ede.

Dijkstra, A. (1989). *De onveiligheid op weggedeelten met bromfietsers op de rijbaan en fietsers op het fietspad*. R-89-58. SWOV, Leidschendam.

Dijkstra, A. (1991). *Hoe veilig zijn kruispunten in de bebouwde kom voor fietsers en voor bromfietsers? Eerste tussenrapportage van het project 'Veilige infrastructuur voor fietsers en bromfietsers'*. R-91-19. SWOV, Leidschendam.

Hagenzieker, M.P. (1993). *Bromfietsers op de rijbaan; Ongevallenstudie ter evaluatie van de maatregel 'bromfiets op de rijbaan'*. R-93-39. SWOV, Leidschendam.

Hagenzieker, M.P. (1994). *Bromfiets op de rijbaan: van proef tot maatregel; Een overzicht van de stand van zaken*. R-94-69. SWOV, Leidschendam.

Hagenzieker, M.P. & Lubbers, A.J. (1992). *Gedragswaarnemingen voor het project 'bromfiets op de rijbaan'*. Evaluatie van de maatregel 'bromfiets op de rijbaan'. R-92-30. SWOV, Leidschendam.

Rijkswaterstaat HWV. (1993). *Beleidsnota bromfiets - snorfiets*.

Vliet, P. van (1994). *Bromfiets op de rijbaan. Nadere uitwerking 4 invoeringsvarianten*. Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam, 7 november 1994.

Welleman, A.G. & Dijkstra, A. (1988). *Veiligheidsaspecten van stedelijke fietspaden*. Bijdrage aan de werkgroep 'Bromfietsers op fietspaden'. R-88-20. SWOV, Leidschendam.