

WEINIG FIETSEN ZONDER RODE REFLECTOR

Artikel Verkeerskunde 32 (1981) 6: 297 t/m 298

R-81-17

J.G. Arnoldus & S. Harris, M.A.

Voorburg, 1981

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

SAMENVATTING

Vanaf 1 november 1979 is in Nederland een rode reflector achterop een fiets verplicht. Thans zijn bijna alle fietsen van een reflector voorzien, maar van de race-fietsen voldoet slechts 12-15% aan de nieuwe regel.

Door de SWOV werden op vijf plaatsen in het land tellingen uitgevoerd tussen 16 en 19 uur: in een stadscentrum, in een dorp, op twee vrijliggende fietspaden langs drukke wegen met forensenverkeer en in een fietsenstalling van een middelbare school in een voorstad van Den Haag.

SUMMARY

Few bicycles without a red reflector

From November 1, 1979 a red reflector on the rear side of bicycles became compulsory in The Netherlands. At present almost all bicycles are provided with a reflector, but of the racing-bicycles only 12-15% comply with the new rule.

Counts were carried out by SWOV at five sites in various parts of the country between 4 and 7 p.m.: in a town centre, in a village, on two separated cycle tracks along busy main roads with commuter traffic and in a cycle-store of a secondary school in a suburb of The Hague.

INLEIDING

Zo'n anderhalf jaar na de invoering van de wettelijke verplichting zijn bijna alle gewone fietsen aan de achterzijde voorzien van een rode reflector. Bij de racefietsen is de situatie heel anders. Slechts één op de zeven à acht racefietsen voldoet aan de wettelijke verplichting. Dat blijkt uit metingen van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.

Met ingang van 1 november 1979 moesten alle fietsen voor gebruik op de openbare weg een goedgekeurde rode reflector aan de achterkant hebben. Deze maatregel is genomen om 's nachts de zichtbaarheid van fietsen voor achteropkomende voertuigen te verbeteren. De verwachting was dat verreweg de meeste fietsen een jaar na de invoering van de verplichting al een reflector zouden hebben. De aanwezigheid van een reflector is voor de politie immers eenvoudig vast te stellen, zodat overtreders gemakkelijk kunnen worden opgespoord. Bovendien kan men met zo'n reflector tegen geringe kosten de eigen veiligheid vergroten. Nieuwe fietsen werden vaak al vóór de verplichting standaard met een reflector uitgerust. De veronderstelling dat de maatregel goed nageleefd zou worden, was reden genoeg om niet meteen met een uitgebreid en dus duur meetprogramma te beginnen. Daarom heeft de SWOV besloten ongeveer één jaar na de verplichting een paar metingen te houden om te kijken of de aanwezigheid van reflectoren op fietsen inderdaad de 100% benaderde. Voor de zekerheid zijn een klein half jaar later nog een paar metingen gehouden. Het was niet de bedoeling een landelijk representatief beeld te garanderen.

OPZET EN UITVOERING VAN DE METINGEN

Er zijn vier metingen langs de weg gehouden, op plaatsen waar voldoende fietsverkeer te verwachten was: Delft, Bussum-Hilversum, Midden-Beemster en Steenberg-Halsteren. Op alle vier plaatsen is geobserveerd van 16.00-19.00 uur. Bij de metingen in Delft en Bussum-Hilversum, in oktober/november 1980, werd het omstreeks

18.00 uur donker; bij de metingen in Midden-Beemster en Steenbergen-Halsteren, in maart/april 1981, bleef het de hele periode licht. Hoewel een reflector pas bij duisternis zijn nut heeft, houdt de verplichting in dat een reflector altijd aanwezig moet zijn.

Een vijfde meting werd uitgevoerd in Zoetermeer. Die bestond uit het tellen in de fietsenstalling bij een grote middelbare school met een streekfunctie. Er is om organisatorische en financiële redenen alleen op werkdagen geobserveerd. De observaties langs de weg vonden plaats vanuit een geparkeerde auto.

Delft is gekozen als een typisch stadsbeeld, Midden-Beemster als een dorpsbeeld met verkeer uit het omringende platteland. Bussum-Hilversum en Steenbergen-Halsteren geven een beeld van de aanwezigheid van fietsreflectoren op vrijliggende fietspaden langs drukke wegen buiten de bebouwde kom. De school was uiteraard bedoeld om de aanwezigheid van fietsreflectoren onder de schooljeugd te meten.

Er zijn bij de metingen twee fietstypen onderscheiden, omdat er tussen die twee een verschil in aanwezigheid van reflectoren werd verwacht. Racefietsen, gedefiniëerd als fietsen met racestuur en zonder spatborden, zijn apart van de rest genoteerd. Verwacht werd dat het aanwezigheidspercentage van reflectoren bij de racefietsen lager zou zijn. Een racefiets heeft namelijk geen gemakkelijke bevestigingspunten - door ontbreken van spatbord en bagagedrager - en wordt voornamelijk overdag gebruikt.

RESULTATEN

In totaal zijn 2417 fietsen waargenomen, waarvan er 52 (oftewel 2%) racefietsen waren. Bij alle vier de metingen langs de weg was het wegdek droog.

Bij 27 van de 2365 gewone fietsen (1%) was het door overhangende tassen e.d. niet te zien of een rode reflector aanwezig was. Er wordt aangenomen dat deze fietsen in even grote mate een reflector hadden als de andere fietsen.

Zoals uit tabel 1 blijkt, was er voor de gewone fietsen weinig verschil in aanwezigheidspercentage tussen de vijf meetplaatsen: het

laagste was 93% en het hoogste 96%. Het totale aanwezigheidspercentage van reflectoren op de gewone fietsen was 94%.

Bij de metingen in april/mei 1981 (ca. 18 maanden na de invoering van de verplichting) waren er niet meer reflectoren aanwezig dan bij de metingen in oktober/november 1980.

De aanwezigheid van reflectoren bij duisternis (vanaf 18.00 uur in Delft en Bussum-Hilversum) was niet significant verschillend van de aanwezigheid bij daglicht of schemer (zie tabel 2).

Bij de racefietsen was het aanwezigheidspercentage veel lager dan bij de gewone fietsen. De aan- of afwezigheid van reflectoren was in alle gevallen duidelijk te constateren. Van de 52 geobserveerde racefietsen hadden er slechts 7 (oftewel nog geen 15%) een reflector.

CONCLUSIES

De verwachting dat het aanwezigheidspercentage van rode fietsreflectoren 1 à 1½ jaar na de invoering van de verplichting de 100% zou benaderen, blijkt voor gewone fietsen juist te zijn geweest. Van de racefietsen was slechts een klein deel voorzien van een reflector. Door hun relatief geringe aandeel in het Nederlandse fietsenpark heeft dit echter nauwelijks invloed op het totale beeld. Gezien de overeenkomst tussen de resultaten van de metingen in april/mei 1981 en oktober/november 1980, te zamen met het reeds hoge aanwezigheidspercentage, is het niet te verwachten dat in de nabije toekomst het aanwezigheidspercentage veel hoger zal worden. Het is daarentegen wel mogelijk dat een aantal reflectoren op den duur losraakt of beschadigd wordt.

Omdat, ondanks veel verschillende soorten meetplaatsen, de resultaten elkaar zo weinig ontlopen, geven de gepresenteerde uitkomsten waarschijnlijk een zo goed als representatief beeld van het doordeweekse fietsverkeer in Nederland. Het weekendfietsverkeer, met misschien meer racefietsen en meer incidentele fietsers dan door de week, heeft mogelijk een wat lager aanwezigheidspercentage.

Datum	Plaats	Bebouwing	Gewone fietsen				Racefietsen			Totaal		
			aantal fietsen	aan-/af- wezigheid geconstateerd	reflector aanwezig abs.	%	aantal fietsen	reflector aanwezig	aan-/af- wezigheid geconstateerd	reflector aanwezig abs.	%	
28-10-80	Delft	bibeko	450	442	412	93	3	1	445	413	93	
03-11-80	Bussum- Hilversum	bubeko	153	147	141	96	3	1	150	142	95	
30-03-81	Zoetermeer	school	765	765	727	95	3	0	768	727	95	
06-04-81	Midden- Beemster	bibeko	231	229	216	94	17	0	246	216	88	
10-04-81	Steenbergen- Halsteren	bubeko	766	755	705	93	26	5	781	710	91	
Totaal			2365	2338	2201	94	52	7	2390	2208	92	

Tabel 1. Aanwezigheid van rode reflectoren op fietsen: resultaten per meetplaats.

	aantal fietsen	aan-/af- wezigheid geconstateerd	reflector aanwezig abs.	%
16.00 t/m 18.00 uur (licht/schemer)	510	501	469	94
18.00 t/m 19.00 uur (duisternis)	93	88	84	95
Totaal	603	589	553	94

Tabel 2. Aanwezigheid van rode fietsreflectoren naar daglicht/duisternis in Delft + Bussum-Hilversum.