

# Eindelijk duidelijke wetgeving alle bestuurders van

Vanaf 1 mei 2001 zal het verkeersgedrag in Nederland drastisch wijzigen. Op gelijkwaardige kruispunten moeten vanaf deze datum alle bestuurders aan alle andere bestuurders van rechts voorrang verlenen. De uitzonderingsregel voor fietsers en andere verkeersdeelnemers uit de categorie 'langzaam verkeer' op de algemene voorrangsregel 'rechts gaat voor' vervalt. De regel wordt dus gemakkelijker en duidelijker. Toch zal het wel even wennen worden.

past binnen een fietsvriendelijk verkeersbeleid, maar dat met name de afspraak betreffende de uniforme regeling van de voorrang op verkeersaders en de afspraak om het aantal 30 km/h-gebieden uit te breiden een veilige invoering van de gewijzigde voorrangsregels moeten ondersteunen. De sterke uitbreiding van 30- en 60 km/h-gebieden en het regelen van de

In 1968 en 1971 zijn in Europees verband afspraken gemaakt over de verkeersregels en -tekens. Een van de afspraken was dat aan bestuurders van rechts op gelijkwaardige kruispunten voorrang verleent dient te worden. Nederland heeft destijds op deze algemene regel een voorbehoud gemaakt omdat men verwachtte dat dit tot verkeersveiligheidsproblemen voor het langzame verkeer en doorstromingsproblemen voor het gemotoriseerde verkeer zou leiden. Nederland is totnogtoe het enige land in Europa dat deze uitzondering in de nationale verkeersregelgeving heeft staan en vormt daarmee een eiland in Europa, tot 1 mei 2001 althans.

## Opheffing uitzonderingspositie

Dat nu na al die jaren de uitzonderingspositie van de bestuurder van langzaam verkeer toch wordt opgeheven volgt uit een aantal ontwikkelingen. De maatregel Vorrang Fietser Van Rechts (VFVR) is een van de afspraken uit het 'Conve-

**ing. Dirk de Baan**  
HASKONING BV/INFOPUNT  
DUURZAAM VEILIG VERKEER



ALLERWEERSCHIL: DE WEGGEBRUIKER OP DE ASFALTWEG HEEFT AL SNEL TEN ONRECHTE DE INDRUK VOORRANG TE HEBBEN OP VERKEER VAN RECHTS

nant Startprogramma Duurzaam Veilig' dat in december 1997 door de wegbeheerders in Nederland is ondertekend. In dit Convenant is een samenhangend pakket maatregelen opgenomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De afspraken gaan in op de wegcategorisering, inrichting van verblijfsgebieden tot 30- en 60 km/h-gebieden, voorrang op verkeersaders, voorrang fietser van rechts en bromfiets op de rijbaan. In de toelichting op de afspraken in het Convenant is aangegeven dat de wijziging van de voorrangsregels

voorrang op verkeersaders zijn beide voorwaarden om de maatregel Vorrang Fietser Van Rechts (zoals het opheffen van de uitzonderingspositie sindsdien wordt genoemd) op veilige wijze in te voeren. Het is dus noodzakelijk dat op de belangrijke wegen, de verkeersaders, de voorrang is geregeld via borden, met haaiantanden of door een uitritconstructie.

## Consequenties voor de wegbeheerder

De wegbeheerder zal voor een veilige invoering van Vorrang

# ing: rechts krijgen



DE TRAM HOUDT VOORRANG

Fietsers Van Rechts infrastructurele of 'juridische' maatregelen op kruispunten moeten treffen. Welke maatregel dat per kruispunt zal zijn, hangt af van de functie van de weg en daarmee van de kruispunten. De wegfunctie heeft de wegbeheerder, als het goed is, vastgelegd in een verkeersveiligheidsplan of categoriseringsplan. Minimaal dient onderscheid gemaakt te zijn in verkeersaders en verblijfsgebieden. Het kan voorkomen dat over een aantal wegen nog een besluit moet worden genomen over de wegfunctie. Zo kunnen er voorlopige verkeersaders zijn die pas over een aantal jaren mogelijk in een verblijfsgebied kunnen worden opgenomen of als definitieve verkeersader worden aangemerkt. Vóór 1 mei 2001 zijn lang niet alle daarvoor in aanmerking komende wegen als 30- of 60 km/h-gebied ingericht. Daar geldt voorlopig nog een maximumsnelheid van 50 respectievelijk 80 km/h. Juist op deze wegen moet extra aandacht gegeven worden aan potentiële gevaarlijke kruispunten. Als de wegfunctie bekend is, kan worden besloten op welke kruispunten de voorrang geregeld moet worden (of al is) en op welke kruispunten andere maatregelen noodzakelijk zijn. De vraag is dan:

*welke maatregel is in welke situatie het meest geschikt?*

## Handleiding voor selectie en maatregelen

Het Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer heeft vorige maand de publicatie 'Voorrang Fietsers Van Rechts en Voorrang op Verkeersaders - Handleiding voor de invoering' uitgebracht, die de wegbeheerder helpt de juiste keuzes te maken. Deze handleiding behandelt de achtergronden, juridische inbedding en aandachtspunten. Hoofdbestanddeel van de publicatie vormt de gedetailleerde uitwerking van beide maatregelen met daarbij drie selectiestappen om tot afgewogen maatregelen te komen:

- 1 Selecteer de (voorlopige) verkeersaders en regel per kruispunt of per route de voorrang.
- 2 Selecteer de solitaire fietspaden, solitaire fiets/bromfietspaden, solitaire busbanen en de hoofd-fietsroutes die als zodanig herkenbaar zijn en waarop beperkt gemotoriseerd verkeer is toegelaten. Overweeg om op deze routes de voorrang te regelen ten gunste van de 'fiets' of 'bus'.
- 3 Selecteer binnen de potentiële verblijfsgebieden (en eventueel binnen reeds ingerichte verblijfsgebieden) de volgende routes:

- wegen/straten met fietsvoorzieningen;
- drukke (school)fietsroutes zonder fietsvoorzieningen;
- drukke autoroutes;
- wegen waar de rijsnelheid van het autoverkeer (te) hoog is, en de volgende kruispunten:
- kruispunten met relatief veel voorrangsongevallen;
- kruispunten waar klachten over subjectieve veiligheid zijn.

Bij de eerste twee selectiestappen wordt aanbevolen de voorrang te regelen (stap 1) of te overwegen (stap 2) ten gunste van de 'fiets' of 'bus'. Bij stap 3 moet worden nagegaan welke oorzaken aan potentiële conflicten tussen de bestuurders ten grondslag kunnen liggen. Vragen die per kruispunt moeten worden beantwoord zijn:

- is de rijsnelheid ter hoogte van het kruispunt een probleem?
- suggereert de vormgeving allureverschil?
- valt het kruispunt onvoldoende op?

Een maatregel is noodzakelijk wanneer een of meer vragen met 'ja' worden beantwoord.

## Rijsnelheid

Een te hoge rijsnelheid kan ertoe leiden dat het gemotoriseerde ver-

keer onvoldoende tijd heeft om aan bestuurders van rechts voorrang te verlenen. Een hogere rijsnelheid kan bij een ongeval tot een ernstiger afloop leiden. De tijd die een automobilist heeft om te anticiperen op een fietser van rechts is weliswaar groter dan bij een motorvoertuig van rechts - de fietser is immers later bij het conflictpunt. Als deze bestuurder echter geen voorrang verleent en de fietser het toch 'neemt', ontstaan veiligheidsproblemen. Hierdoor is het zinvol maatregelen te treffen die de rijsnelheid reduceren; op het kruispunt zelf, of op de gehele route zodat het totale snelheidsniveau daalt.

#### Allureverschil

De toegepaste verhardingsmaterialen (asfalt ten opzichte van klinkers), verschillen in wegbreedtes of in kleurstelling kan allureverschil van de kruisende wegen suggereren. De aanwezigheid van fietsvoorzieningen op de ene weg kan tot een hogere 'status' ten opzichte van de andere weg leiden. Allureverschil van de kruisende wegen resulteert over het algemeen in hoge rijsnelheden. Ook hier moeten maatregelen leiden tot het benadrukken van de gelijkwaardigheid van het kruispunt.

#### Opvallendheid kruispunt

Het op tijd kunnen stoppen voor een kruispunt heeft te maken met rijsnelheid en met de zichtbaarheid van het kruispunt. Een kruispunt kan onvoldoende opvallen door bijvoorbeeld een achterliggend kruispunt dat de aandacht trekt of doordat lange rechtstanden met onbeduidende zijstraatjes voorkomen. Het kruispunt zal geaccentueerd moeten worden om de gelijkwaardigheid te benadrukken en het op te laten vallen.

#### Type maatregel

Afzonderlijke knelpunten, snelheid - allureverschil - opvallendheid van het kruispunt, of een combinatie van twee of drie leidt tot een bepaald type maatregel. Gezien de

wens om diverse gebieden te zijner tijd in te richten als 30- of 60 km/h-gebied, ligt het voor de hand om hierop met maatregelen te anticiperen. De gelijkwaardigheid van de kruisende wegen moet worden benadrukt door maatregelen die het allureverschil opheffen, het attentieniveau van het kruispunt verhogen of de snelheid te reduceren. Of bijvoorbeeld een snelheidremmende maatregel een kruispuntplaatje, verkeersdrempel, asverspringing of anderszins is, wordt aan de wegbeheerder overgelaten: de ene wegbeheerder past een bepaalde maatregel graag toe en de andere juist niet. Het regelen van de voorrang binnen de potentiële verblijfsgebieden wordt echter afgeraden. Als een gebied na enkele jaren als verblijfsgebied wordt ingericht waarbij in het kader van de maatregel VFVR voorrangmaatregelen zijn getroffen, bestaat de kans dat de weggebruikers daar inmiddels zo aan gewend zijn dat zij na verwijdering van de voorrangregeling het aangewende gedrag blijven vertonen. Dit leidt nadien tot verslechtering van de verkeersveiligheid.

#### Publiekscampagne

De wijziging van de verkeersregels per 1 mei 2001 wordt begeleid door een publiekscampagne. Deze wordt door het ministerie van Verkeer en Waterstaat enkele weken voorafgaand aan 1 mei 2001 opgestart. Naast feitelijke informatie (wat verandert er) wordt ook ingegaan op de waaromvraag en achtergronden. De instrumenten in de publiekscampagne zijn ongeveer dezelfde als die in de campagne bij de invoering van 'bromfiets op de rijbaan' (eind 1999):

- tv en radio (postbus 51);
- folders (postbus 51);
- materiaal gericht op de jeugd op basisscholen (verkeersexamen) en voortgezet onderwijs;
- materiaal voor huis-aan-huisbladen;
- redactionele aandacht.

Wegbeheerders kunnen op deze publiekscampagne inhaken en voor hun eigen beheersgebied aanvul-



STRAKS VOORRANG VOOR DEZE FIETTERS

lend publieksinformatie verstrekken. Het is altijd verstandig dit in samenwerking met de regionale partners te doen waarbij de Regionale en Provinciale Organen Verkeersveiligheid een coördinerende rol hebben.

#### Nog enkele maanden ...

... en dan is het zover. Het verkeersgedrag zal in Nederland nooit meer hetzelfde zijn. De nieuwe verkeersregel zal bij alle bestuurders *tussen de oren* moeten zitten zoals dat zo mooi heet tegenwoordig en bij elk gelijkwaardig kruispunt toegepast moeten worden. In eerste instantie zal dat nog wel wennen zijn en hopelijk na enige tijd een automatisme: aan elke bestuurder van rechts voorrang verlenen. De wegbeheerder zal hiertoe de voorwaarden moeten scheppen. Naar verwachting is op ongeveer 10% van de kruispunten een maatregel nodig. Laat ook u als wegbeheerder de fietser voorgaan? •

*De auteur heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de totstandkoming van de publicatie 'Vorrang Fietser Van Rechts en Vorrang op Verkeerders - Handleiding voor de invoering'. Deze publicatie kost f 15,- en is te bestellen bij het Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, Postbus 37, 6710 BA Ede fax (0318) 62 11 12, e-mail: [duurzaam@veiligverkeer.com](mailto:duurzaam@veiligverkeer.com), website: <http://duurzaam.veiligverkeer.com>.*