

Fietsers

W a a r s c h u w i n g !

Een pilot in Etten-Leur leerde dat van de 600 kruispunten er 99 moesten worden aangepast voor een veilige introductie van de maatregel 'Voorrang Fietser Van Rechts'. Hoogste tijd dus voor planmatige aanpak.

*ing. Dirk de Baan, HASKONING B.V.
ing. Joop Broecks, Provincie Noord-Brabant
ing. Toon van Oosterhout, gemeente Etten-Leur*

Mei 2001 wordt een nieuwe verkeersregel in Nederland van kracht: ook de langzame bestuurder van rechts krijgt dan voorrang op het gemotoriseerde verkeer van links. Nu moet de fietser, snor- en bromfietser (en onder andere de ruiter op het paard) op gelijkwaardige kruispunten nog aan het gemotoriseerd verkeer van links voorrang verlenen. Voor de tram blijft de uitzondering gehandhaafd dat deze altijd voorrang heeft. Uiteraard geldt deze wijziging alleen op kruispunten waar geen voorrangregeling (uitritconstructie of haai-entanden met borden) van kracht is.

De maatregel is één van de afspraken in het 'Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig' [1] en wordt aangeduid met 'Voorrang Fietser Van Rechts' (VFVR).

In Verkeerskunde 2/2000 is ing. Peter Visser in het artikel 'Fietsers vragen

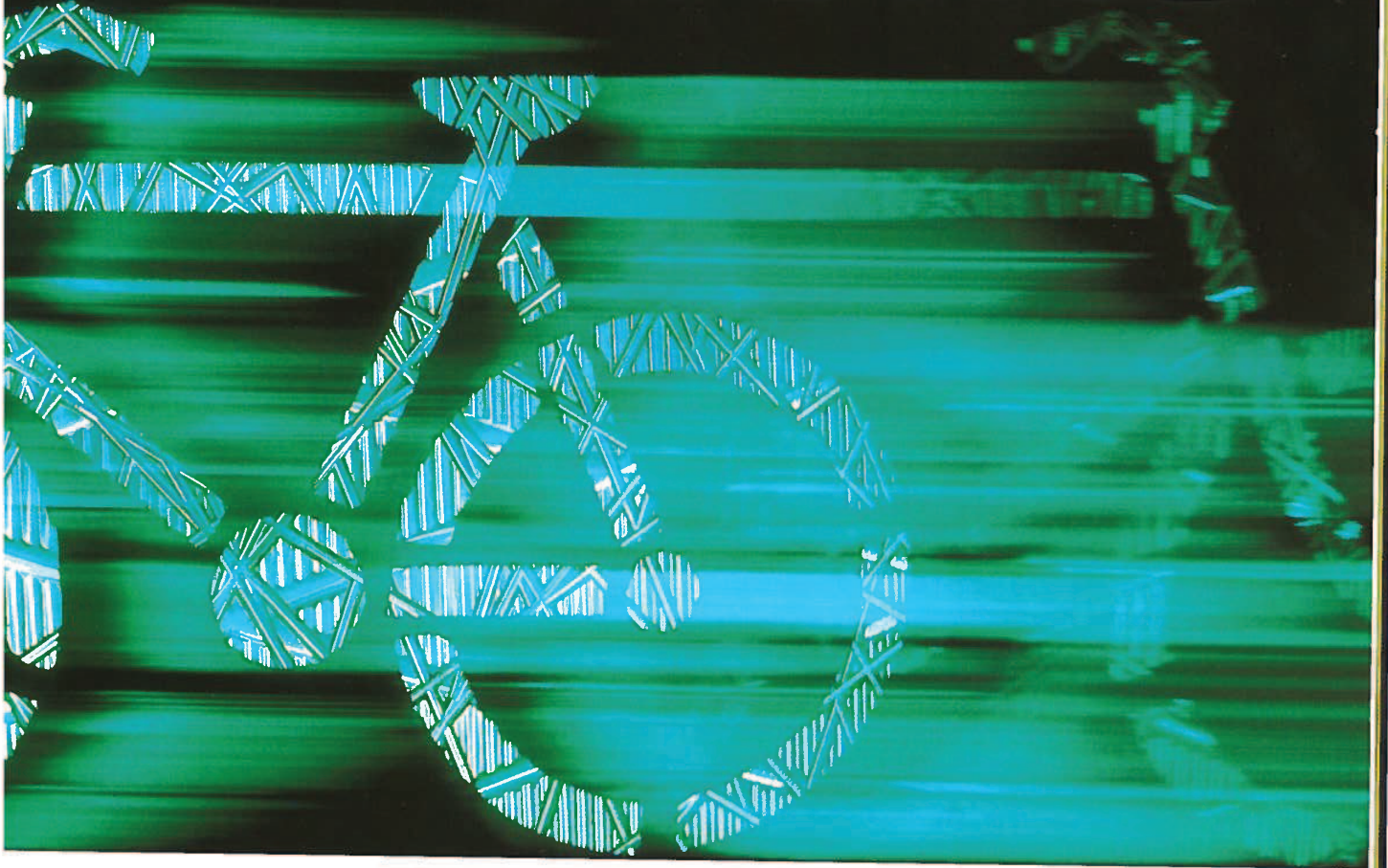
voorrang' al ingegaan op de achtergronden [2]. Nog even recapitulerend: De basis van de maatregel ligt in twee Europese verdragen. Het Verdrag inzake Wegverkeer (Wenen, 1968) en het Akkoord van Genève (1971) trachten zo veel mogelijk tot uniforme verkeersregels in Europa te komen. In het Verdrag van Wenen wordt gesteld dat in landen waar het verkeer rechts houdt, bestuurders op kruispunten van gelijkwaardige wegen voorrang moeten verlenen aan bestuurders die van rechts komen. Nederland is het enige land dat destijds op dit artikel een voorbehoud heeft gemaakt omdat dit strijdig was met de Nederlandse regelgeving. De verdragen zijn door de Nederlandse regering tot op de dag van vandaag niet geratificeerd. Ook in het nieuwe RVV1990 is de uitzonderingssituatie gehandhaafd. Het RVV-

artikel 15 vermeldt dat men aan bestuurders van rechts voorrang moet verlenen, maar tevens wordt in dit artikel een uitzondering gemaakt ten aanzien van fietsers, bromfietzers, bestuurders van een invalidervoertuig, enzovoort. Zij dienen voorrang te verlenen aan bestuurders van een motorvoertuig van links. Aldus bleef de van 'Europa' afwijkende verkeersregel gehandhaafd, met als belangrijkste reden de beschermende werking voor het grote aantal fietsers en bromfietzers in ons land.

Waarom nu wel?

Sinds de wijziging van het RVV1990 is veel vooruitgang geboekt in het denken over verkeersveiligheid. In het Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig is als afspraak 9 de maatregel 'Voorrang Fietser Van Rechts' opgenomen.

van rechts



Samengevat zijn de redenen om nu wel tot invoering van de maatregel Voorrang Fietser Van Rechts over te gaan:

- de wens om de Nederlandse regelgeving met die van Europa te harmoniseren. Nederland heeft in Europa in deze een uitzonderingspositie;
- gelijkberechtiging van de (brom)fietser ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer;
- bevordering van het gebruik van de fiets (als alternatief voor de auto);
- er is een breed (politiek) draagvlak voor de invoering van de regel;
- het aantal en de omvang van de reeds gerealiseerde 30-zones is groter dan begin jaren negentig.

Consequenties voor de wegbeheerder

In de Handleiding Startprogramma deel II Uitwerking [3] wordt ingegaan op de

consequenties voor de wegbeheerder. Kern hiervan is dat vooral binnen toekomstige verblijfsgebieden extra aandacht moet worden geschonken aan de in potentie gevaarlijke kruispunten. Reden is dat in die verblijfsgebieden de maximumsnelheid voor het gemotoriseerde verkeer voorlopig 50 km/uur blijft en dat zal pas ná de invoering van de maatregel VFVR veranderen. Voor alle kruispunten in die toekomstige (potentiële) verblijfsgebieden en voor kruispunten in (te) sober ingerichte 30-zones dient te worden nagegaan of de invoering van de maatregel VFVR tot verkeersveiligheidsproblemen op kruispunten zal kunnen leiden. Als dat zo is, zullen maatregelen noodzakelijk zijn.

Gezien de wens om diverse gebieden te zijner tijd in te richten als 30-zone, ligt

het voor de hand om hierop met maatregelen te anticiperen. Dit kan door het aanleggen van snelheidsremmende maatregelen, waarschuwborden, attentieverhogende markering of in het uiterste geval het tijdelijk regelen van de voorrang. Dit laatste heeft echter niet de voorkeur [3].

Om te kunnen bepalen of de invoering leidt tot problematische of gevaarlijke situaties, dient de wegbeheerder zelf na te gaan óf en welke 'VFVR-maatregel' op een kruispunt nodig is. Deze afweging en de realisatie van noodzakelijke maatregelen dienen uiteraard vóór eind 2000, de beoogde ingangsdatum, klaar te zijn.

Pilot-project

In de Handleiding Startprogramma zijn drie indicatoren opgenomen: het huidige voorrangsgedrag, het snelheidsbeeld



Na invoering van de maatregel VFVR kunnen de met borden geregelde situaties soms worden ontmanteld.

en de zichtbaarheid. Deze formulering is echter te algemeen om concrete maatregelen te kunnen bepalen.

De provincie Noord-Brabant heeft in het voorjaar van 1999 dit afwegings- en beoordelingsprobleem onderkend en de gemeente Etten-Leur bereid gevonden als pilot-gemeente op te treden. Doel van het 'pilot-project Voorrang Fietser Van Rechts' was na te gaan welke criteria en overwegingen een rol spelen om VFVR veilig in te kunnen voeren. De provincie wenste een 'Draaiboek VFVR' [6] dat voor alle gemeenten toepasbaar en bruikbaar is. En Etten-Leur wilde de resultaten van de beoordeling opgenomen zien in een 'Uitvoeringsplan VFVR'. HASKONING heeft in opdracht van de gemeente Etten-Leur en provincie Noord-Brabant de pilot-studie uitgevoerd en afwegingscriteria geformuleerd om de vraag 'is een VFVR-maatregel nodig en zo ja, welke?' per kruispunt te kunnen beantwoorden.

In de pilot is nagegaan op basis van welke factoren besloten kan worden dat een VFVR-maatregel nodig is. Hiertoe zijn criteria gezocht om te kunnen bepalen of de invoering van VFVR leidt tot problematische of gevaarlijke situaties. De criteria zijn enerzijds afgeleid uit de CROW-publicatie 47 'Voorrangregelingen' [4] en anderzijds gedestilleerd uit het 'Verslag Werkgroep VFVR' [5].

De criteria uit de CROW-publicatie gaan in op de toegelaten rijnsnelheid, het uit-

zicht, het gedrag, de ongevallen en aanwezigheid van verkeerslichten. Deze criteria zijn met name bedoeld om - in algemene zin - te beslissen of een voorrangregeling moet worden ingesteld. De Werkgroep VFVR scherpt de criteria aan voor specifieke VFVR-situaties. Anders gezegd: een voorrangmaatregel zou op basis van de CROW-publicatie ongewenst kunnen zijn, maar in samenhang met VFVR wel. Bijvoorbeeld een snelheidverlagende voorziening of een waarschuwingsteken.

Wat deze 'VFVR-overwegingen' zijn, is in de pilot nader uitgewerkt.

VFVR-overwegingen

De VFVR-overwegingen fungeren dus als strengere norm vóórdát besloten wordt om op een kruispunt geen enkele maatregel te treffen als gevolg van de invoering van de nieuwe voorrangregel VFVR. En de VFVR-overwegingen kunnen in (toekomstige) verblijfsgebieden leiden tot het treffen van een ander type maatregel dan het instellen van een voorrangregeling.

De overwegingen gaan in op de functie van de weg, de effecten van de intensiteit van het (brom)fietsverkeer en de feitelijke voorrangsongevallen tussen alle typen bestuurders. (De aanwezigheid van een openbaar vervoerroute is daarbij in principe niet van invloed op de afweging een maatregel te treffen. De bus volgt de normale verkeersregels en

dient verkeer van rechts voorrang te verlenen.)

Hiernaast is het beoordelingsschema VFVR weergegeven dat per kruispunt doorlopen wordt. De toegekende functie in het kader van de wegategorisering is het vertrekpunt. Op (voorlopige) verkeersaders is de beslissing eenvoudig: de voorrang wordt geregeld via borden met haaiantanden of een uitritconstructie (afpraak 6 uit het Startprogramma). Voor zowel kruispunten in verblijfsgebieden als in potentiële, toekomstige verblijfsgebieden is een slecht uitzicht een onderscheidend criterium. Daarna blijkt uit de veiligheidstoets of op een kruispunt nu reeds voorrangsongevallen tussen gemotoriseerd verkeer onderling voorkomen. Als grens is gekozen voor kruispunten waar vier of meer voorrangsongevallen in drie jaar voorkomen [4]. De subjectieve onveiligheid kan het beeld versterken of een kruispunt al dan niet veilig is.

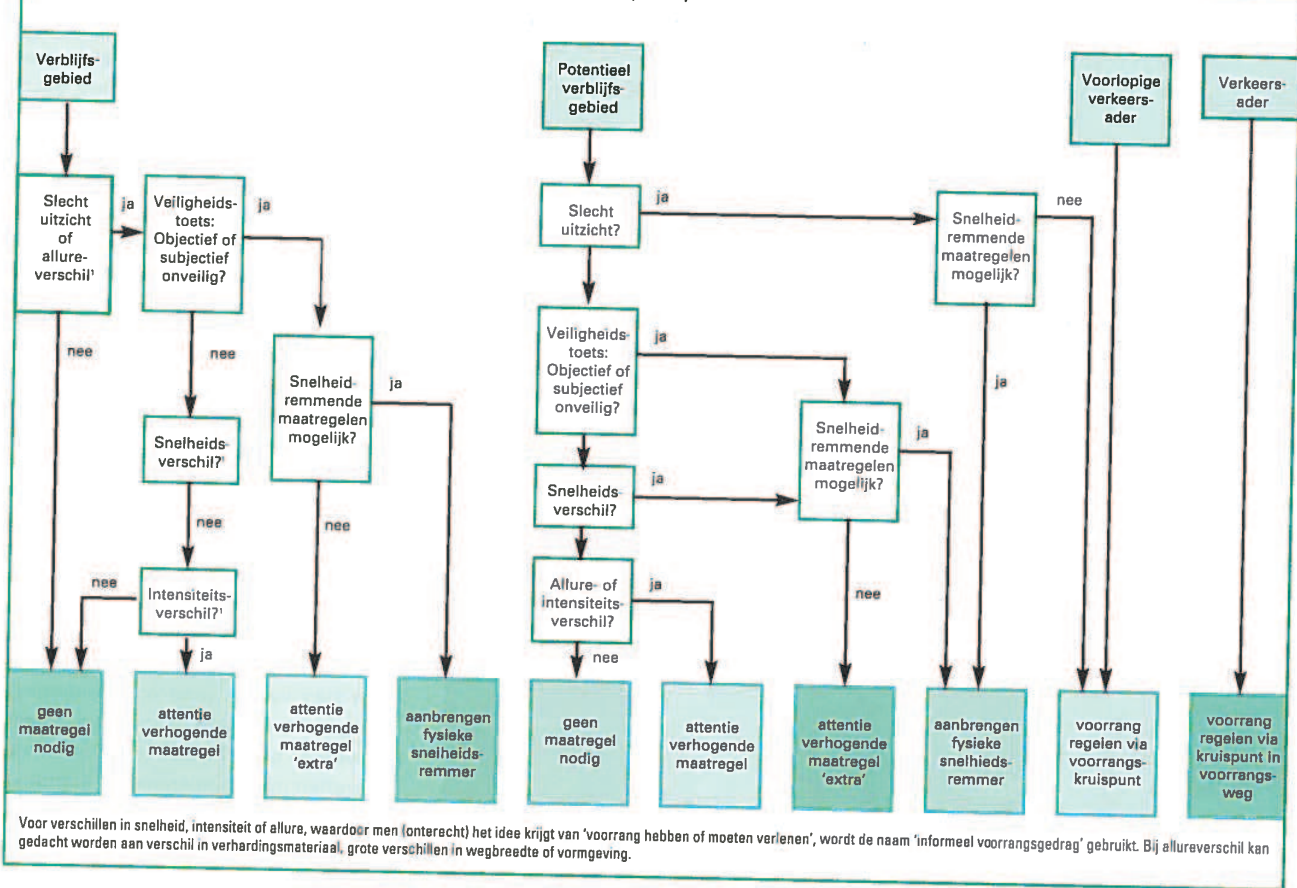
Indien er geen zicht- of veiligheidsproblemen zijn, wordt nagegaan of er formeel voorrang aan de orde is. Het gaat hierbij om merkbare snelheids-, intensiteits- of allureverschillen op de kruisende wegen. Indien één of meer van deze verschillen merkbaar zijn, kan men ten onrechte het idee hebben van 'voorrang krijgen of moeten verlenen'. Dit leidt tot onzeker gedrag en daarmee tot potentiële onveiligheid. De extra (brom)fietsintensiteiten op de 'zijweg' wegen mee in de berekeningen van de verschillen in intensiteit. De verhouding wijzigt hierdoor namelijk. Bij allureverschil kan gedacht worden aan verschil in verhardingsmateriaal, grote verschillen in wegbreedte of verschil in vormgeving.

Na het doorlopen van het schema wordt al dan niet een maatregel voorgesteld: attentieverhogend en attentieverhogend-extra, een fysieke snelheidsremmer of de voorrang regelen. Het beoordelingsschema wordt ook buiten de bebouwde kom toegepast. De verblijfsgebieden (60 km/u-zones) en toekomstige (potentiële) verblijfsgebieden (nu nog 80 km/u, straks 60 km/u) worden via een vergelijkbare manier als binnen de bebouwde kom behandeld.

Maatregelen

Conform de uitgangspunten van een Duurzaam Veilig Verkeer komen voorrangmaatregelen in een verblijfsgebied in principe niet voor (behoudens hoofd-fietsroutes en busbanen). In het beoordelingsschema VFVR is hierop aange-

Beoordelingsschema maatregelen Voorrang Fietsers Van Rechts (VFVR)



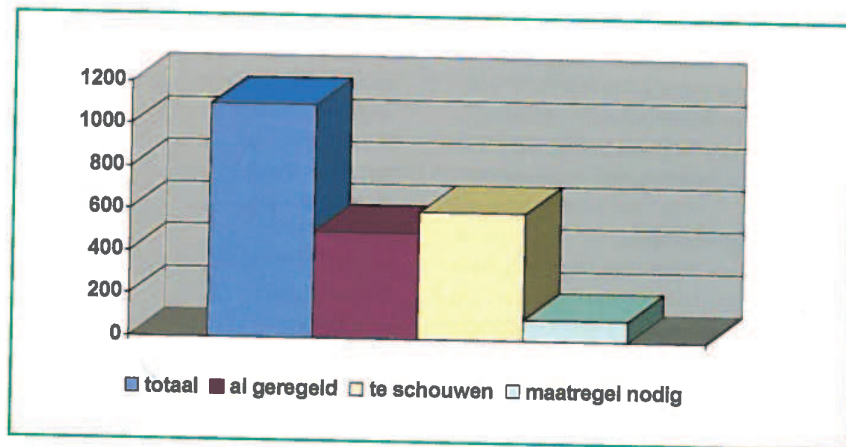
Het onderscheid naar verblijfsgebied en potentieel verblijfsgebied ligt in de maximumsnelheid (30 / 50 km/u) wat zich uit in meer en 'zwaardere' maatregelen bij een potentieel verblijfsgebied. In de categorisering en realisatie wordt de keuze gemaakt voor verblijfsgebied of potentieel verblijfsgebied.

sloten en kan alleen bij uitzondering in een potentieel verblijfsgebied een tijdelijke voorrangmaatregel worden getroffen. Dit kan alleen als een snelheidsremmende maatregel niet mogelijk blijkt. Een tijdelijke voorrangregeling heeft echter niet de voorkeur vanwege de gewinning en het vertoonde gedrag na realisatie van een 30- of 60-zone waarbij de voorrangregeling weer wordt opgeheven. In verblijfsgebieden zijn derhalve andere maatregelen nodig om de fietser veilig voorrang van rechts te laten krijgen.

Er zijn vier basismaatregelen onderscheiden. Voor elk geldt dat een verscheidenheid aan uitvoeringsvormen mogelijk is:

1. attentieverhogende maatregel;
2. attentieverhogende maatregel 'extra';
3. aanbrengen fysieke snelheidsremmer;
4. voorrang regelen.

Bij de typen maatregelen 3 en 4 is nu reeds een goede voorstelling te maken: een snelheidsremmer kan zijn een kruispuntplateau, een drempel, asverschuiwing juist voor het potentiële conflict-



Aantal (te schouwen) kruispunten in Etten-Leur en het aantal waar wordt voorgesteld een VFVR-maatregel te treffen.

punt, enzovoort. Ten aanzien van 'voorrang regelen' is er weinig fantasie vereist: via borden en haaiantanden of via een uitritconstructie.

Een attentieverhogende maatregel kan een markering op de weg zijn, een andere kleur verharding op het kruispunt of waarschuwingsborden. In de Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig wordt hiervoor RVV-bord J8 (gevaarlijk

kruispunt) genoemd. Ook is een verkeersbord J37 (gevaar/uitroepetekens) denkbaar als waarschuwingsbord. In het kader van de sanering verkeersborden is het aanbrengen van extra bebording echter minder gewenst. Ook vanuit de filosofie van Duurzaam Veilig Verkeer is het niet logisch om als gevolg van een afspraak uit het Convenant Startprogramma door middel van borden



Situaties als deze vragen om maatregelen.



'gevaarlijke kruispunten' te introduceren. Dit heeft een contradictie in zich. Een attentieverhogende maatregel 'extra' is een combinatie van verschillende attentieverhogende maatregelen.

Resultaten pilotproject

De gemeente Etten-Leur heeft ongeveer 1100 kruispunten in haar beheer. Op ruim 600 kruispunten is geen specifieke voorrangregeling van kracht: rechts gaat voor. Deze kruispunten liggen deels in reeds als 30-zone ingerichte wijken en woonerven, en deels in potentiële verblijfsgebieden. Op 29 van de circa 500 kruispunten op (potentiële) verkeersaders is de voorrang niet geregeld. Hier dient alsnog een voorrangregeling te worden ingesteld.

De gemeente heeft haar wegennet gecategoriseerd overeenkomstig de uitgangspunten van Duurzaam Veilig Verkeer. In de voorbereiding van de schouwing is hierop aangesloten en bepaald welke kruispunten wel en welke niet geschouwd behoeften te worden. De schouwing van de ruim 600 kruis-

punten is met twee personen uitgevoerd en bleek een arbeidsintensieve klus. De schouwing leidde uiteindelijk tot de aanbeveling op 99 kruispunten (9% van totaal aantal) een maatregel te treffen. In de grafiek op pagina 35 is hiervan een

beeld gegeven, met de verdeling over het type gebied. Meeliften met de realisatie van 30-zones heeft uiteraard veel (financiële) voordelen.

Stappenplan versus Beoordelingsschema VFVR

In het artikel 'Fietsers vragen voorrang' [2] is een Stappenplan gepresenteerd waarmee nagegaan kan worden of een maatregel nodig is. De criteria in het stappenplan en in het in figuur 1 gepresenteerde Beoordelingsschema VFVR zijn vergelijkbaar. Het 'allureverschil' in het Beoordelingsschema VFVR wordt in het Stappenplan nader uitgewerkt in het aanwezig zijn van vrijliggende fietspaden en breedtes van rijbanen. Bij het doorlopen van het Stappenplan is echter nog niet duidelijk welke maatregelen zoal in beeld zijn. Gesteld wordt dat dit van de lokale situatie afhankelijk is. In het Beoordelingsschema VFVR wordt een stap verder gezet en een richting aangegeven waarin de maatregel dient te worden gezocht. Zodoende zullen de te treffen maatregelen niet te summier dan wel overdadig uitpakken.

Tenslotte

Het is duidelijk dat de maatregel VFVR geen verkeersveiligheidsmaatregel is, maar dat het nu een goede gelegenheid is om de Nederlandse verkeersregels op de Europese regels af te stemmen. Het is echter wel gewenst voorafgaand aan de invoering, uiterlijk in 2001 dus, op potentiële ongevallocaties iets voor de langzame bestuurders van rechts te doen.

Voordat allerlei wilde ontwerpen of

Juridische inbedding

In het Staatsblad 268 van 6 juli 1999 is een kleine zinsnede opgenomen die grote gevolgen heeft. In slechts een enkele zin wordt de wijziging van het RVV 1990 aangepast: 'lid c van artikel 15.2 vervalt'. Dit lid regelt de uitzondering op de algemene regel dat aan verkeer van rechts voorrang verleent dient te worden.

De huidige tekst van Artikel 15 van het RVV 1990 luidt als volgt:

Artikel 15.1.

Op kruispunten verlenen bestuurders voorrang aan voor hen van rechts komende bestuurders.

Artikel 15.2.

Op deze regel gelden de volgende uitzonderingen:

- a. bestuurders op een onverharde weg verlenen voorrang aan bestuurders op een verharde weg;
- b. bestuurders verlenen voorrang aan bestuurders van een tram;
- c. fietsers, bromfietsers, bestuurders van een invalidervoertuig, bestuurders van een wagen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee verlenen voorrang aan bestuurders van een voertuig.

Bij de invoering van de maatregel VFVR vervalt Artikel 15 lid 2c volledig.

maatregelen worden uitgevoerd, is het zinvol hierover landelijk afspraken te maken. Het introduceren van de maatregel Voorrang Fietser Van Rechts, onder de vlag van het Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig, en het vervolgens (tijdelijk) plaatsen van borden J8 of J37 zoals in de Handleiding Startprogramma wordt aangegeven, strookt niet met de gedachte van Duurzaam Veilig. Voorts is het vanuit de filosofie van Duurzaam Veilig gewenst uniformiteit te brengen in de typen waarschuwingen en maatregelen die zal worden opgevoerd op de diverse kruispunten waar 'iets' gedaan moet worden naar aanleiding van deze Convenant-maatregel. CROW is inmiddels met een werkgroep gestart die een nieuwe uitgave van het Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer over dit onderwerp gaat voorbereiden. Hopelijk wordt daarmee duidelijkheid verschaft ten aanzien van de nog resterende vragen.

Literatuur

1. Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig, Ministerie van Verkeer en Waterstaat/IPO/VNG/Unie van Waterschappen, Den Haag, 15 december 1997.
2. Fietsers vragen voorrang - Stappenplan voor invoering 'voorrang fietsers van rechts', P. Vissers, DTV Consultants, Verkeerskunde 2 (2000) pag. 16-20.
3. Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer, deel I, II en III, Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, Ede, oktober 1998.
4. Voorrangsregelingen, CROW-publicatie 47, CROW, Ede, 1991.
5. Werkgroep (VFVR) - Maatregelen en globale kostenindicaties, Adviesdienst Verkeer en Vervoer/DHV Milieu en Infrastructuur BV, 13 februari 1997.
6. Pilot-project 'Voorrang Fietser Van Rechts' - Draaiboek, HASKONING B.V., Nijmegen, september 1999.
7. Pilot-project 'Voorrang Fietser Van Rechts' - Uitvoeringsplan gemeente

Etten-Leur, Concept-eindrapport, HASKONING B.V., Nijmegen, augustus 1999.

8. Voorrang Fietser Van Rechts - Pilot-project in Etten-Leur, Brochure, POV Brabant/HASKONING, september 1999.

Kortweg

- Op 1 mei 2001 moet de maatregel 'Voorrang Fietser Van Rechts' van kracht worden.
- Een pilot in Etten-Leur leerde dat daar op 9 procent van de kruispunten speciale VFVR-maatregelen moeten worden genomen.
- Een beoordelingsschema laat zien welke criteria bij het nemen van maatregelen een rol spelen.

Leicon leidt het verkeer in goede banen

Een goede rijbaanbegrenzing moet veilig en duidelijk zichtbaar zijn. De praktische, glad in het wegdek overlopende blokken van het Leicon Verkeersgeleidingssysteem voldoen met hun opvallende vorm aan de hoogste eisen. Ze doen geen afbreuk aan de bestuurbaarheid van een voertuig en vallen tijdig op. Binnen de bebouwde kom zorgen zij voor een efficiënte doorstroming van het verkeer. Zowel bij een normaal aanbod als bij topdrukke in het spitsuur, leidt Leicon het verkeer in goede banen.

Maatwerk

Het pakket biedt uiteraard een aantal standaardtypen. Maar als de situatie dat vereist of bijzondere omstandigheden een andere maatvoering noodzakelijk maakt, kan dat moeiteloos worden ingepast. Wij denken graag met u mee.



LEICON®
VERKEERSGELEIDING

Postbus 31, 8330 AA Steenwijk
tel. (0521) 524224 fax (0521) 524225

8187