

Evaluatie verkeersveiligheidseffecten 'voorrang fietser van rechts' en 'voorrang op verkeersaders'

Een onderzoek naar verkeersongevallen één
jaar na de landelijke invoering

Maart 2003

Colofon

Uitgegeven door: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Informatie: Afdeling Veiligheid en Milieu
Telefoon: 010 – 282.5713
Fax: 010 – 282.5646

Uitgevoerd door: Ing. A.A.P.M. van Loon

Datum: 18 maart 2003

Inhoudsopgave

.....

Inhoudsopgave 3

Samenvatting 5

Summary 6

1 Over de maatregelen 7

2 Verwachtingen vooraf 9

3 Onderzoek 11

4 Resultaten 'voorrang fietser van rechts' 13

5 Resultaten 'voorrang op verkeersaders' 17

6 Resultaten samengevat 19

7 Conclusies en aanbevelingen 21

Literatuur 23

Samenvatting

Op 1 mei 2001 is de maatregel 'voorrang fietser van rechts'¹ ingevoerd. Hiermee is de uitzondering van fietsers, snorfietsers, bromfietsers en overig langzaam verkeer op de algemene voorrangsregel 'rechts gaat voor' op gelijkwaardige kruispunten opgeheven. Als voorwaarde was gesteld dat het wegennet zodanig wordt aangepast dat de nieuwe voorrangsregel op veilige wijze zou kunnen worden ingevoerd. Het gaat hierbij voornamelijk om het regelen van de voorrang op de verkeersaders en het veiliger maken van risicovolle gelijkwaardige kruispunten. De invoering van de nieuwe voorrangsregel is via de publiekscampagne 'geef het door, rechts gaat voor' breed bekend gemaakt. De houding ten aanzien van de voorrangsregel is na de invoering iets gunstiger geworden.

Hoewel de nieuwe voorrangsregel in principe geen verkeersveiligheidsmaatregel is, is de verwachting dat door de combinatie van de campagne, de vereenvoudiging van de voorrangsregels en de infrastructurele maatregelen (regelen van de voorrang op verkeersaders en het veiliger maken van risicovolle gelijkwaardige kruispunten) het aantal voorrangsongevallen wordt verminderd. Om vast te stellen of de landelijke invoering van 'voorrang fietser van rechts' inclusief de begeleidende maatregelen en activiteiten ook daadwerkelijk hebben geleid tot een daling van het aantal relevante (ernstige) ongevallen, is een evaluatieonderzoek verricht. Daarnaast zijn een aantal verkeersaders, die vlak voor de wijziging van de verkeersregel in de voorrang zijn gezet, op snelheid en ongevallen onderzocht.

Uit onderzoek blijkt dat een gunstig effect is uitgebleven. Het aantal voorrangsongevallen met letsel is ongeveer gelijk gebleven maar het aantal slachtoffers onder langzaam verkeer (fietsers, én brom- en snorfietsers) is iets toegenomen. Het uitblijven van een gunstig effect kan te maken hebben met het feit dat het wegennet onvoldoende is aangepast. Wegbeheerders zouden hun wegennet nader moeten controleren op risicovolle kruispunten en daartoe maatregelen treffen. Het gaat hierbij zowel om de verkeersaders waar de voorrang is geregeld als gelijkwaardige kruispunten. Het naslaan van de brochure 'Voorrang fietser van rechts en voorrang op verkeersaders – handleiding voor de invoering' [10] kan hierbij behulpzaam zijn.

Na het regelen van de voorrang op de verkeersaders neemt de snelheid vlak voor de kruispunten in het algemeen iets toe maar blijft lager dan de snelheid op het wegvak. Dit houdt in dat men toch vaart mindert bij de kruispunten al heeft men daar voorrang. De verkeersveiligheidseffecten van het regelen van de voorrang op de verkeersaders kunnen op basis van dit onderzoek niet worden vastgesteld. Aanbevolen wordt om de ontwikkelingen van de voorrangsongevallen over meerdere jaren te volgen en na bijvoorbeeld 2 jaar nogmaals de ongevallen op de onderzochte verkeersaders te analyseren. Hierbij zou de vormgeving van deze verkeersaders moeten worden betrokken.

¹ De term 'voorrang fietser van rechts' komt voort uit het convenant Startprogramma Duurzaam Veilig maar in de praktijk gaat het om voorrang van alle bestuurders van rechts, daarom wordt de maatregel in de vakwereld ook wel 'voorrang bestuurder van rechts' genoemd.

Summary

On May 1st 2001, the exception that bicycles, mopeds and other slow road users from the right do not have the right of way when coming from the right at intersections was abolished in the Netherlands. Although this change of rule is not a road safety measure, a minor positive safety effect was expected from the infrastructural measures which were taken by the road authorities prior to the rule change. These measures contain priority regulation on main roads and additional traffic calming measures at hazardous intersections in residential areas. After collecting accident data for a year, a first analysis shows that the expected minor positive effect did not come true. The number of serious injuries amongst cyclists and mopeds showed a slight increase. Also along with this analysis, the priority regulation on several main roads was evaluated by speed and accident data. This study shows that, as expected, the average speed at intersections was slightly increased but the average speed remains below the speed level on the roads. Due to the lack of road accident data, no definitive results can be concluded.

1 Over de maatregelen

Op 1 mei 2001 is de maatregel 'voorrang fietser van rechts'² ingevoerd. Hiermee is de uitzondering van fietsers, snorfietzers, bromfietzers en overig langzaam verkeer op de algemene voorrangsregel 'rechts gaat voor' op gelijkwaardige kruispunten opgeheven. Deze wijziging past in een fietsvriendelijk beleid en het uniformeren van de voorrangsregels in Nederland en Europa. Door het schrappen van de uitzondering wordt de voorrangsregel eenvoudiger. Alle bestuurders moeten dan op gelijkwaardige kruispunten voorrang verlenen aan alle van rechts komende bestuurders.

De regelwijziging kon niet zonder meer ingevoerd worden. Er bestaat dan het risico dat het langzaam verkeer in bepaalde situaties voorrang gaat nemen of geen voorrang krijgen met meer onveiligheid tot gevolg. Daarom was als voorwaarde gesteld dat het wegennet zodanig is aangepast dat de nieuwe voorrangsregel op veilige wijze zou kunnen worden ingevoerd. Het gaat hierbij voornamelijk om het regelen van de voorrang op de verkeersaders en het veiliger maken van risicovolle gelijkwaardige kruispunten. Het convenant Startprogramma Duurzaam Veilig [1] is hiervoor een belangrijk kader. Hierin is onder andere afgesproken dat alle wegbeheerders hun verkeersaders vaststellen en in de voorrang zetten, en dat de overige wegen worden ingericht als verblijfsgebieden. De wegbeheerders hebben voor deze maatregelen een rijksbijdrage ontvangen. Via regionale bijeenkomsten, brochures en vakbladen over de regelwijziging en de uitvoering van maatregelen zijn de wegbeheerders in het voorafgaande jaar geïnformeerd.

Tussentijdse peilingen [2, 3] hebben aangegeven dat alle wegbeheerders hun verkeersaders hebben vastgesteld en dat men voortvarend aan de slag was gegaan om de nodige maatregelen te treffen. Daarop heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat met instemming van de koepels van de decentrale overheden (VNG, IPO, en UVW) én van de Tweede Kamer de invoeringsdatum op 1 mei 2001 vastgesteld. De meeste infrastructurele maatregelen zijn vooral in de laatste 3 tot 6 maanden voor de invoering uitgevoerd. Ook na de invoeringsdatum zijn nog dit soort maatregelen aangebracht, met name in verblijfsgebieden.

De invoering van de nieuwe voorrangsregel is via de publiekscampagne 'geef het door, rechts gaat voor' breed bekend gemaakt. Een van de bekendste campagnemiddelen was de mediacampagne met Vader Abraham en de smurfen, die 6 weken voor tot 6 weken na de invoeringsdatum op alle belangrijke Nederlandse televisie- en radiokanalen werd uitgezonden. Daarnaast is voorlichtingsmateriaal verspreid zoals brochures en posters en is een informatieve website geopend. De landelijke invoering werd ondersteund door regionale activiteiten via de regionale organen verkeersveiligheid, gemeenten, 3VO en Fietzersbond. De campagne was voornamelijk gericht om

² De term 'voorrang fietser van rechts' komt voort uit het convenant Startprogramma Duurzaam Veilig maar in de praktijk gaat het om voorrang van alle bestuurders van rechts, daarom wordt de maatregel in de vakwereld ook wel 'voorrang bestuurder van rechts' genoemd.

de automobilisten er op te wijzen dat het langzaam verkeer op gelijkwaardige kruispunten van rechts voorrang heeft. Uit onderzoek [4] bleek dat de campagne een groot bereik heeft gehad. Bijna iedereen kende de campagne en wist de nieuwe voorrangsregel en de invoeringsdatum te benoemen.

Uit het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid [5] blijkt dat een jaar vòòr de invoering van 'voorrang fietser van rechts' er meer tegenstanders (55%) van de nieuwe voorrangsregel waren dan voorstanders (37%) terwijl een jaar ná de invoering het aantal voorstanders was toegenomen (51%) en het aantal tegenstanders was afgenomen (41%). Hieruit blijkt dat de houding ten aanzien van deze maatregel positiever is geworden. De automobilisten zijn iets minder voorstander (46%) dan de fietsers (53%). Automobilisten die niet fietsen zijn nog minder voorstander (34%) en de fietsers die niet autorijden zijn groot voorstander van de voorrangsregel (70%).

2 Verwachtingen vooraf

Hoewel de nieuwe voorrangsregel in principe geen verkeersveiligheidsmaatregel is, is de verwachting dat door de combinatie van de campagne, de vereenvoudiging van de voorrangsregels en de infrastructurele maatregelen (regelen van de voorrang op verkeersaders en het veiliger maken van risicovolle gelijkwaardige kruispunten) het aantal voorrangsongevallen wordt verminderd. Met name de automobilisten zullen bij gelijkwaardige kruispunten extra alert zijn op langzaam verkeer van rechts. Hierdoor zullen niet alleen ongevallen met langzaam verkeer worden voorkomen, maar ook ongevallen met gemotoriseerd verkeer.

Het regelen van de voorrang op verkeersaders leidt echter in het algemeen tot minder ongevallen maar door de snelheidstoename kunnen de aanrijdingen die nog plaats vinden ernstiger aflopen. Het regelen van de voorrang op de verkeersaders zal naar verwachting 10% minder letselongevallen genereren [6].

3 Onderzoek

Om vast te stellen of de landelijke invoering van 'voorrang fietser van rechts' inclusief de begeleidende maatregelen en activiteiten ook daadwerkelijk heeft geleid tot een daling van het aantal relevante (ernstige) ongevallen, is een evaluatieonderzoek verricht. Eén jaar na dato van invoering is een goed moment om 'Voorrang fietser van rechts' te evalueren omdat dan voldoende verkeersongevallengegevens beschikbaar zijn voor een eerste analyse. Daarnaast is onderzoek gedaan naar de effecten op de snelheid en verkeersongevallen op een aantal verkeersaders die vlak voor 1 mei 2001 in de voorrang zijn gezet. Vanwege de beperkte opzet gaat het hier om een eerste indicatie.

Het onderzoek is in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer uitgevoerd door bureau Royal Haskoning en is opgeleverd in de volgende onderzoeksrapporten met de titels:

- Voorrang Fietser Van Rechts – landelijke verkeersveiligheidseffecten, februari 2003 [7]
- Voorrang op Verkeersaders – lokale verkeersveiligheidseffecten, februari 2003 [8]
- Snelheidsmeting t.b.v. de maatregel 'voorrang op verkeersaders' éénmeting en vergelijking met nulmeting, juli 2002 [9]

Bij de ongevallenanalyses is gebruik gemaakt van de landelijke verkeersongevallengegevens van AVV/BG. Dit zijn door de politie geregistreerde ongevallengegevens. De belangrijkste onderzoeksresultaten van deze onderzoeken zijn hierna weergegeven.

4 Resultaten 'voorrang fietser van rechts'

Om de effecten van de invoering van 'voorrang fietser van rechts' te bepalen zijn de ongevalgegevens over de periode 1 mei 2001 tot 1 mei 2002 vergeleken met de voorgaande jaren. Ook voor de voorgaande jaren zijn de jaargrenzen op 1 mei gesteld. Voor de verkeersongevallenanalyse zijn de relevante typen ongevallen geselecteerd. Dit zijn voorrangsongevallen tussen tenminste twee bestuurders die elkaar kruisen op kruispunten op alle wegcategorieën behalve de 100 en 120 km/h-wegen. Omdat binnen de ongevallenregistratie geen verder onderscheid kan worden gemaakt bevat deze analyse zowel gelijkwaardige als voorranggeregelde kruispunten. In de volgende tabel is deze ongevallenselectie weergegeven.

Tabel 1

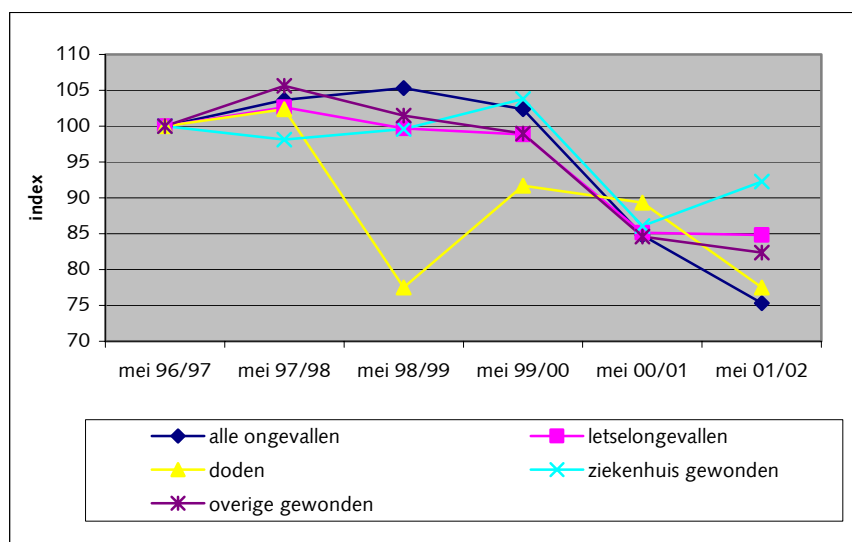
Voorrangsongevallen en slachtoffers

Periode	alle ongevallen	letsel- ongevallen	slachtoffers	doden	ziekenhuis- gewonden	overige gewonden
mei 00/01	31285	6541	7992	151	1860	5981
mei 01/02	27795	6517	7950	131	1994	5825
verschil abs.	-3490	-24	-42	-20	+134	-156
verschil rel.	-11,2%	-0,4%	-0,5%	-13,2%	7,2%	-2,6%

In het jaar na de invoering is het aantal geregistreerde voorrangsongevallen ten opzichte van het voorgaande jaar met ruim 11% gedaald. Het aantal voorrangsongevallen met letsel bleef nagenoeg gelijk. Wanneer we kijken naar de slachtoffers dan valt op dat het aantal doden na de invoering met 20 is gedaald (-13,2%) maar dat het aantal ziekenhuisgewonden met 134 is toegenomen (+7,2%). Het aantal overige gewonden daalde na de invoering iets (-2,6%). Als we het aantal de doden en ziekenhuisgewonden afzetten tegen het aantal overige gewonden, dan blijkt de ernst van de voorrangsongevallen na invoering van 'voorrang fietser van rechts' toegenomen te zijn.

Grafiek 1

Ontwikkeling voorrangsongevallen en slachtoffers



Overigens kende het jaar voorafgaand van de invoering (1 mei 2000 - 1 mei 2001) een aanmerkelijke daling van het aantal voorrangsongevallen en slachtoffers ten opzichte van de voorgaande jaren (zie grafiek 1). Aangezien in dit voorafgaande jaar geen landelijke voorrangsmaatregel of andere beleidsmaatregel is ingevoerd, mag deze plotselinge daling aan toevallige omstandigheden zoals het weer worden toegeschreven. Statistisch gezien is het niet ongebruikelijk dat na een jaar van sterke daling volgt dan vaak weer een jaar van stijging van het ongevallenbeeld. Dus vanuit dit perspectief lijken de geconstateerde ongevallen- en slachtoffercijfers na de invoering van 'voorrang fietser van rechts' nog redelijk mee te vallen. Hoewel de ziekenhuisgewonden na de invoering zijn toegenomen, blijven de aantallen ver onder de voorgaande jaren. Dit neemt niet weg dat deze toename van ziekenhuisgewonden een aandachtspunt is.

Om inzicht te krijgen in de vervoerswijze van het langzaam verkeer zijn de voorrangsongevallen vervolgens onderverdeeld naar fietsers en brom/snorfietsers. Hierbij is een vergelijking gemaakt tussen het jaar voor en het jaar na de regelwijziging.

Tabel 2

Voorrangsongevallen met fietsers

Periode	alle ongevallen	letsel- ongevallen	slachtoffers	doden	ziekenhuis- gewonden	overige gewonden
mei00/01	4469	2314	2440	51	526	1863
mei01/02	4375	2355	2501	58	596	1847
abs.	-94	+41	+61	+7	+70	-16
rel.	-2,1%	1,8%	2,5%	13,7%	13,3%	-0,9%

Tabel 3

Voorrangsongevallen met brom/snorfietsers

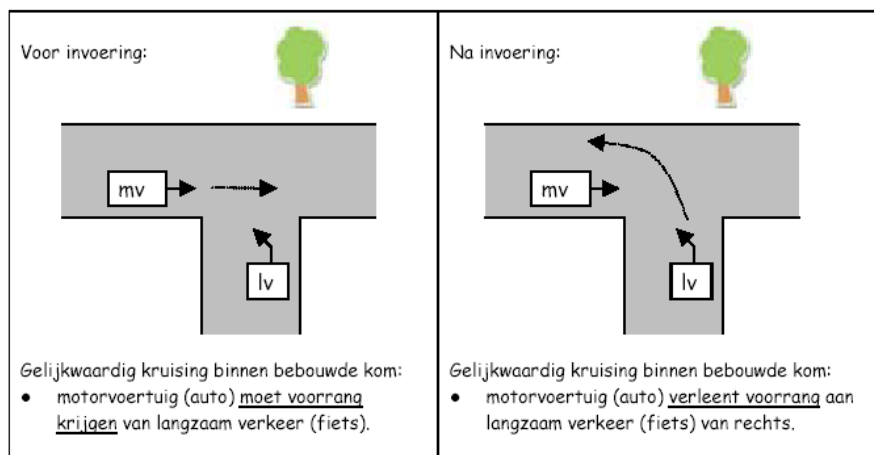
Periode	alle ongevallen	letsel- ongevallen	slachtoffers	doden	ziekenhuis- gewonden	overige gewonden
mei00/01	4089	1608	1794	26	424	1344
mei01/02	4033	1711	1955	12	461	1482
abs.	-56	+103	+161	-14	+37	+138
rel.	-1,4%	6,4%	9,0%	-53,8%	8,7%	10,3%

Uit deze tabellen valt in eerste instantie het hoge aantal voorrangsongevallen met brom/snorfietsers op ten opzichte van de voorrangsongevallen met fietsers als daarbij bedacht wordt dat het aantal afgelegde fietskilometers in Nederland ruim 13 keer zo veel is dan het aantal afgelegde brom/snorfietskilometers.

Verder blijkt dat het aantal letselongevallen en slachtoffers onder brom/snorfietsers na de invoering van 'voorrang fietser van rechts' bij de voorrangsongevallen sterker is toegenomen dan onder fietsers. Als we kijken naar de ernst dan valt op dat bij de fietsers het aantal doden en ziekenhuisgewonden met ruim 13% zijn gestegen terwijl het aantal overige gewonden gelijk bleef. Bij de brom/snorfietsers is het aantal ziekenhuisgewonden en overige gewonden toegenomen terwijl het aantal doden ruim is gehalveerd.

Afbeelding 1

Wijziging voorrangssituatie bij een gelijkwaardig kruispunt



bron [7]

Vervolgens is er gekeken naar de ongevallen tussen gemotoriseerd verkeer (mv) en langzaam verkeer (lv). Tot langzaam verkeer worden fietsers en brom/snorfietsers gerekend. In de verkeersongevallengegevens is de eerstgenoemde standaard de veroorzaker en de tweede de gedupeerde. Voor 1 mei 2001 was het langzaam verkeer van rechts op een gelijkwaardig kruispunt altijd de veroorzaker bij een voorrangsongeval met gemotoriseerd verkeer (lv-mv). Vanaf 1 mei 2001 is de veroorzaker-gedupeerde in deze situatie omgekeerd, dus is het gemotoriseerd verkeer de veroorzaker en het langzaam verkeer van rechts de gedupeerde (mv-lv). Daarnaast hebben veel wegbeheerders voor 1 mei voorrangsmaatregelen getroffen op kruispunten en aansluitingen. Hierdoor kan er op deze kruispunten eveneens een verschuiving plaatsvinden van lv-mv naar mv-lv. Gemotoriseerd verkeer van rechts had in de gelijkwaardige situatie immers altijd voorrang, terwijl na het regelen van de voorrang het gemotoriseerd verkeer nu wel voorrang moet verlenen aan het langzaam verkeer op de voorrangsweg of -kruising. In de onderstaande tabel zijn de resultaten van het jaar voor en het jaar na de invoeringsdatum weergegeven.

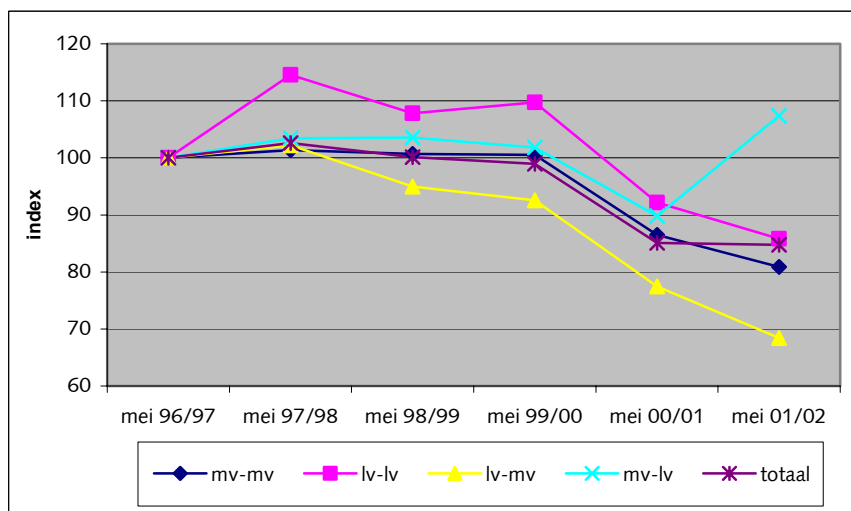
Tabel 5

Voorrangsongevallen met letsel tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer

Periode	mv-mv	lv-lv	lv-mv	mv-lv	totaal
mei 00/01	2688	247	1632	1832	6399
mei 01/02	2513	230	1441	2190	6374
verschil abs.	-175	-17	-191	358	-25
verschil rel.	-6,5%	-6,9%	-11,7%	19,5%	-0,4%

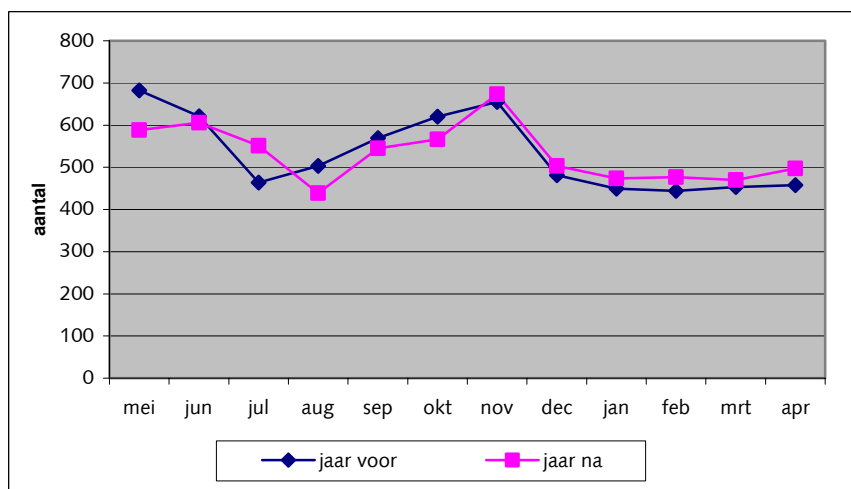
Hieruit blijkt dat het aantal voorrangsongevallen met letsel in de categorie (mv-lv) na de invoering van 'voorrang fietser van rechts' meer is toegenomen dan de afname in de categorie lv-mv. In totaal is het aantal ongevallen tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer (mv-lv en lv-mv) toegenomen met 5%. Uit nadere analyse blijkt dat deze toename onder brom/snorfietsers (+7%) groter is dan onder fietsers (+3%). Het aantal voorrangsongevallen met letsel tussen gemotoriseerd verkeer onderling (mv-mv) en langzaam verkeer onderling (lv-lv) is in beide gevallen met bijna 7% afgenomen ten opzichte van het voorgaande jaar. Uit deze resultaten kan worden opgemaakt dat er een onevenredig grote toename heeft plaats gevonden in de categorie mv-lv.

Grafiek 2
Ontwikkeling voorrangsongevallen met letsel
per conflicttype



De toename van de categorie mv-lv kan enerzijds worden toegeschreven aan de wijziging van de voorrangsregel op gelijkwaardige kruispunten, en anderzijds aan het regelen van de voorrang op kruispunten. Helaas wordt de verkeerssituatie (voorrangskruispunt of gelijkwaardig kruispunt) in de verkeersongevallengegevens niet geregistreerd waardoor er geen verdere analyse naar deze twee oorzaken kan worden gedaan.

Grafiek 3
Ontwikkeling voorrangsongevallen met letsel
per maand



Als we naar de ontwikkeling van de voorrangsongevallen met letsel per maand kijken dan blijkt de verdeling van de ongevallen over de maanden over het jaar na de invoering nagenoeg gelijk te lopen met de verdeling van de maanden over het voorgaande jaar. De maand mei scoort na de invoering wel iets lager dan de maand van het jaar daarvoor. Dit heeft mogelijk verband met de intensieve publiciteitscampagne over de maatregel.

Voor meer gedetailleerde informatie over onderzoeksopzet en -resultaten wordt verwezen naar het onderzoeksrapport [7].

5 Resultaten 'voorrang op verkeersaders'

Om het snelheidseffect van het regelen van de voorrang op de verkeersaders nader in beeld te brengen, zijn op 18 kruispunten op verschillende verkeersaders in 7 gemeenten snelheidsmetingen in de voor- en nasituatie gehouden [9]. Vervolgens is een vergelijking gemaakt van het ongevallebeeld op deze kruispunten en verkeersaders voor en na het regelen van de voorrang.

Tabel 4
Snelheidseffecten 'voorrang op verkeersaders'

situatie	snelheid op 100m	snelheid op 10m	snelheids- verschil abs.	snelheids- verschil rel.
	gem. / 85% (km/h)	gem. / 85% (km/h)	gem. / 85% (km/h)	gem. / 85% (km/h)
Voor regelen vd voorrang	46,1 / 53,0	36,5 / 43,9	-9,6 / -9,1	-21% / -17%
Na regelen vd voorrang	46,8 / 54,9	41,9 / 51,2	-4,9 / -3,7	-10% / -7%
verschil abs.	+0,7 / +1,9	+5,4 / +7,3		
verschil rel.	+2% / +4%	+15% / +17%		

Uit de snelheidsmetingen op deze verkeersaders blijkt dat de snelheid vlak voor de kruispunten na het regelen van de voorrang toeneemt met 15 à 17%, terwijl de snelheid op de toeleidende wegvakken ruim voor de kruispunten iets toeneemt (2 tot 4%). Toch blijft de snelheid bij nadering van het kruispunt nog wel lager te liggen (gemiddeld 4,9 km/h) dan op het toeleidende wegvak. Dit betekent dat men over het algemeen toch vaart mindert bij de kruispunten, al heeft men daar voorrang.

Uit het ongevalleonderzoek van deze verkeersaders [8] blijkt dat het aantal letselongevallen op de 18 kruispunten bij elkaar na het regelen ongeveer gelijk is gebleven maar het aantal (12 letselongevallen) is te klein om hierover betrouwbare uitspraken te doen. Het aantal letselongevallen op de 18 verkeersaders zijn in totaal afgenomen van 44 naar 34. Uit nadere analyse blijkt de daling voornamelijk is toe te schrijven aan de wegvakken. Een goede verklaring hiervan kan vooralsnog niet worden gegeven.

Verder is in het ongevalleonderzoek een vergelijking gemaakt tussen het snelheidsbeeld en het ongevallebeeld op deze verkeersaders maar vanwege de geringe aantallen kan over een eventueel verband geen betrouwbare uitspraken worden gedaan. Aanbevolen wordt om na bijvoorbeeld 2 jaar nogmaals naar de ongevallegegevens op deze verkeersaders te kijken.

Voor meer gedetailleerde informatie over onderzoeksopzet en -resultaten wordt verwezen naar de onderzoeksrapporten [8, 9].

6 Resultaten samengevat

De resultaten van het verkeersongevallenonderzoek zijn als volgt samengevat.

1. Het totaal aantal voorrangsongevallen is na de invoering van 'voorrang fietser van rechts' niet toegenomen. De verdeling van de voorrangsongevallen over de maanden was na de invoering redelijk vergelijkbaar met dat van het jaar voor de invoering. Hierbij moet worden opgemerkt dat in het jaar voor de invoering het aantal voorrangsongevallen ten opzichte van de jaren daarvoor al flink was gedaald. Deze daling kan op basis van dit onderzoek niet worden verklaard. Het kan als positief worden gezien dat dit niveau na de invoering is gelijk gebleven.
2. Het aantal slachtoffers bij deze voorrangsongevallen bleef weliswaar gelijk maar binnen deze groep daalde het aantal doden, nam het aantal ziekenhuisgewonden toe en bleef het aantal overige gewonden gelijk. Opvallend is het hoge aantal brom/snorfietsslachtoffers ten opzichte van het aantal fietsslachtoffers. Het aantal doden onder brom/snorfietzers nam af terwijl het aantal gewonden toenam. Bij de fietsers nam het aantal doden en ziekenhuisgewonden toe met ruim 13%.
3. Het aantal voorrangsongevallen met letsel tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer is toegenomen met 5%. De toename onder brom/snorfietzers was groter (+7%) dan onder fietsers (+3%).
4. Op de onderzochte verkeersaders nam het aantal letselongevallen na het regelen van de voorrang iets af maar deze daling betrof vooral de wegvakken. Over het effect van het regelen van de voorrang op verkeersaders op het ongevallenbeeld kunnen op basis van dit onderzoek geen betrouwbare uitspraken worden gedaan vanwege de beperkte omvang van de steekproef.
5. Uit de snelheidsmetingen blijkt dat de snelheid na het regelen van de voorrang in het algemeen weliswaar vlak voor de kruispunten iets toeneemt maar deze snelheid blijft lager dan de snelheid op het wegvak. Dit houdt in dat men toch vaart mindert bij de kruispunten al heeft men daar voorrang. Over de eventuele relatie tussen de snelheid en het ongevallenbeeld kan op basis van dit onderzoek geen betrouwbare uitspraken worden gedaan.

7 Conclusies en aanbevelingen

Vorrang fietser van rechts is niet specifiek als verkeersveiligheidsmaatregel in gevoerd. Wel is de voorwaarde gesteld dat de maatregel geen negatieve gevolgen mocht hebben voor de verkeersveiligheid. Wegbeheerders moesten daarvoor maatregelen treffen waarvan wel een aanvullend verkeersveiligheidseffect werd verwacht.

Uit de landelijke verkeersongevallenanalyse blijkt dat een gunstig effect is uitgebleven. Het aantal voorrangsongevallen is ongeveer gelijk gebleven maar het aantal slachtoffers bij deze ongevallen onder langzaam verkeer (fietsers én brom- en snorfietzers) is toegenomen. In hoeverre dit toe te schrijven is aan het gemotoriseerd verkeer dat geen voorrang verleent danwel aan langzaam verkeer van rechts dat voorrang neemt kan niet uit de ongevallenanalyse worden achterhaald. Via de ongevallenregistratie kan geen onderscheid worden gemaakt tussen verkeersongevallen op gelijkwaardige kruispunten en verkeersongevallen op voorrangsgeregelde kruispunten.

Om in het algemeen het aantal voorrangsongevallen terug te dringen worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Wegbeheerders zouden hun wegennet nader moeten controleren op risicovolle kruispunten en daartoe maatregelen treffen. Het gaat hierbij zowel om de verkeersaders waar de voorrang is geregeld als gelijkwaardige kruispunten. Het naslaan van de brochure 'Vorrang fietser van rechts en voorrang op verkeersaders – handleiding voor de invoering' [10] kan hierbij behulpzaam zijn.
- Weggebruikers zouden nogmaals op de voorrangsregels moeten worden geattendeerd. Het accent moet hierbij niet alleen liggen op kennis, maar ook op de houding en toepassing van de voorrangregels. Met name de automobilisten zouden beter moeten opletten in voorrangssituaties.
- Hoewel niet in het onderzoek is onderzocht wordt verwacht dat een goed werkende verlichting bij fietsen én bij brom- en snorfietzen een bijdrage levert aan het beperken van het aantal voorrangsongevallen. Nu het langzaam verkeer van rechts voorrang heeft bestaat de neiging om eerder voorrang te nemen. Goede zichtbaarheid bij duisternis voorkomt dat fietsers niet of te laat worden opgemerkt. Verbetering van de fietsverlichting draagt ook bij aan een positieve houding van de automobilisten ten aanzien van de nieuwe voorrangsregel.
- Om de ontwikkeling van het aantal voorrangsongevallen te volgen zou jaarlijks een analyse hiervan moeten plaatsvinden. Voor het verkrijgen van het onderscheid tussen voorrangsgeregelde kruispunten en gelijkwaardige kruispunten zouden deze gegevens in het Nationaal Wegenbestand (NWB) moeten worden vastgelegd.

Naast deze landelijke ongevallenanalyse in het kader van voorrang fietser van rechts zijn tevens een aantal verkeersaders onderzocht waarbij de voorrang vlak voor de invoering van voorrang fietser van rechts is geregeld. Hieruit blijkt dat, volgens verwachting, de snelheid vlak voor de kruispunten na het regelen van de voorrang enigszins toeneemt (5 km/h), terwijl de snelheid op de toeleidende wegvakken ruim voor de kruispunten nagenoeg gelijk blijft. Toch blijft de

snelheid bij nadering van het kruispunt ongeveer 5 km/h lager te liggen dan de snelheid op het toeleidende wegvak. Dit betekent dat men over het algemeen toch vaart mindert bij de kruispunten, al heeft men daar voorrang.

De verkeersveiligheidseffecten van het regelen van de voorrang op de verkeersaders kunnen op basis van dit onderzoek niet worden vastgesteld vanwege de beperkte omvang van de steekproef. Aanbevolen wordt om de ontwikkelingen van de voorrangsongevallen over meerdere jaren te volgen en na bijvoorbeeld 2 jaar nogmaals de ongevallen op de onderzochte verkeersaders te analyseren. Hierbij zou de vormgeving van deze verkeersaders moeten worden betrokken.

Literatuur

1. Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig, VNG, IPO, UvW en minister V&W, december 1997
2. DTV, Monitoring Voorrang fietsers van rechts – een onderzoek onder wegbeheerders naar de stand van zaken bij de voorbereiding van de invoering van de regel Voorrang fietsers van rechts, juli 2000
3. SGB0, Duurzaam Veilig fase 1 – een onderzoek naar de stand van zaken, oktober 2001
4. RVD/DTC Tracking Campagne 'Voorrang fietsers van rechts' week 11 t/m 24, 2001
5. Traffic Test, Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid 2001, september 2002
6. Infopunt Duurzaam Veilig, Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig, Deel II Uitwerking, 1998
7. Royal Haskoning, Voorrang Fietser Van Rechts – landelijke verkeersveiligheidseffecten, februari 2003
8. Royal Haskoning, Voorrang op Verkeersaders – lokale verkeersveiligheidseffecten, februari 2003
9. Royal Haskoning, Snelheidsmeting t.b.v. de maatregel 'voorrang op verkeersaders' éénmeting en vergelijking met nulmeting, juli 2002
10. Infopunt Duurzaam Veilig, Voorrang fietser van rechts en voorrang op verkeersaders – handleiding voor de invoering, 2000

