

# **Advies over (verhoging van) rijsnelheden van bromfietzers als gevolg op de maatregel 'Bromfiets op de rijbaan'**

Ing. C.C. Schoon

D-2002-7

**Advies over (verhoging van) rijsnelheden  
van bromfietzers als gevolg op de  
maatregel 'Bromfietz op de rijbaan'**

D-2002-7

Ing. C.C. Schoon

Leidschendam, 2002

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

## Documentbeschrijving

Rapportnummer:	D-2002-7
Titel:	Advies over (verhoging van) rijsnelheden van bromfietzers als gevolg op de maatregel 'Bromfiets op de rijbaan'
Auteur(s):	Ing. C.C. Schoon
Projectnummer SWOV:	35.702
Opdrachtgever:	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer
Projectinhoud:	<p>De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft in maart 2002 aan Team Alert toegezegd om uit te laten zoeken wat de effecten zijn van het gelijktrekken van de rijsnelheden van bromfiets en snelverkeer op wegen waar beide categorieën gemengd voorkomen. In deze vraagstelling kan dit 'gelijktrekken' zowel een bijstelling van het snelverkeer naar een snelheid van 30 km/uur inhouden, als een bijstelling van de snelheid van bromfietsen naar ca. 50 km/uur.</p> <p>Desgevraagd heeft de SWOV de vraagstelling onderzocht en stelde zij het onderhavige advies op.</p>
Aantal pagina's:	11
Prijs:	€ 7,50
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2002

# Inhoud

1.	<b>Inleiding</b>	4
1.1.	Vraagstelling	4
1.2.	Analyse vraagstelling	4
1.3.	Wijze van behandeling	5
2.	<b>Standpunt CROW-werkgroep en reactie hierop van DGP</b>	6
3.	<b>Feiten over snelheid van bromfietsen</b>	7
3.1.	Wettelijke eisen, marges en handhaving	7
3.2.	Snelheidsmetingen	7
4.	<b>Doelstelling Duurzaam Veilig</b>	8
5.	<b>Beantwoording vraagstelling</b>	9
5.1.	Vraag b1: verhoging van de rijnsnelheid voor bromfietzers binnen de bebouwde kom	9
5.2.	Vraag b2: verhoging van de constructiesnelheid	9
6.	<b>Nadere beschouwing</b>	10
7.	<b>Advies voor DGP</b>	11

# 1. Inleiding

## 1.1. Vraagstelling

Tijdens de 'Jongeren Expertmeeting' op 27 maart 2002 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat aan Team Alert toegezegd om uit te laten zoeken wat de effecten zijn van het gelijktrekken van de rijksnelheden van bromfiets en snelverkeer op wegen waar beide categorieën gemengd voorkomen. In deze vraagstelling kan dit 'gelijktrekken' zowel een bijstelling van het snelverkeer naar een snelheid van 30 km/uur inhouden, als een bijstelling van de snelheid van bromfietsen naar ca. 50 km/uur. Het Directoraat-Generaal Personenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGP) heeft de SWOV verzocht deze vraagstelling te onderzoeken en een advies hierover op te stellen.

## 1.2. Analyse vraagstelling

De vraagstelling kan worden onderscheiden in twee vragen:  
Wat zijn de effecten voor de verkeersveiligheid als binnen de bebouwde kom:

- a. de snelheid van het snelverkeer wordt bijgesteld naar 30 km/uur?
- b. de snelheid van bromfietsen wordt bijgesteld naar ca. 50 km/uur?

### Ad vraag a

Deze vraag is niet aan de orde als we de twee snelheidsregiems voor snelverkeer serieus nemen zoals die zijn vastgesteld in het Startprogramma en de Tweede Fase van Duurzaam Veilig:

- 30 km/uur-gebieden (erftoegangswegen) met een limiet van 30 km/uur;
- verkeersaders (gebiedsontsluitingswegen) met een limiet van 50 km/uur.

### Ad vraag b

Bij deze vraag kunnen we ook niet aan beide snelheidsregiems voorbijgaan. Bromfietzers dienen in 30 km/uur-gebieden ook 30 km/uur te rijden. Ook op fietspaden - in uitzonderingen op de maatregel 'Bromfiets op de rijbaan' - dient de limiet 30 km/uur te zijn. Vraag b is wel aan de orde op 50 km/uur-wegen met gemengd bromfiets-/snelverkeer.

Bij het gelijktrekken van de snelheid voor bromfietzers spelen dan de volgende twee vragen:

**Vraag b1:** Wat betekent de verhoging van de *rijksnelheid* voor bromfietzers binnen de bebouwde kom? Volgens het RVV is deze nu 30 km/uur.

**Vraag b2:** Wat betekent de verhoging van de bromfietssnelheid, ofwel de *constructiesnelheid*? Volgens het Voertuigreglement is deze nu 45 km/uur. NB. In feite was verhoging van de constructiesnelheid ook de intentie van Team Alert met als argument: "Als de constructiesnelheid wat hoger zou mogen zijn, zal er minder worden opgevoerd".

### 1.3. **Wijze van behandeling**

We zullen ons in dit advies beperken tot beantwoording van de vragen b1 en b2. Om te beginnen wordt het vroegere standpunt van de voormalige CROW-werkgroep aangehaald ten aanzien van gedragsaspecten van 'Bromfiets op de rijbaan', en de reactie van DGP hierop. Vervolgens worden de snelheid van de bromfiets behandeld en de twee snelheidsregiems binnen de bebouwde kom volgens Duurzaam Veilig.

## 2. Standpunt CROW-werkgroep en reactie hierop van DGP

De CROW-werkgroep was er bij de introductie van de maatregel 'Bromfiets op de rijbaan' voorstander van de limiet voor bromfietzers binnen de bebouwde kom te verhogen van 30 naar 45 km/uur. Hiervoor werd onder meer de volgende argumentatie gebruikt:

- Uit snelheidsmetingen die in de drie proefgemeenten in 1993 zijn verricht, bleek dat bromfietzers die op de rijbaan reden een gemiddelde snelheid hadden van 45 km/uur. Die van het gemotoriseerde verkeer bedroeg 50 km/uur. Gesteld is dat de gunstige resultaten van de proef 'Bromfiets op de rijbaan' voortkomen uit dit snelheidsgedrag en niet uit een situatie dat de bromfietzers 30 km/uur reden.
- De handhaving van de maximum rijsnelheid van bromfietzers van 30 km/uur heeft geen hoge prioriteit bij de politie en zal die naar verwachting ook niet krijgen.
- Uit gedragsobservaties bleek dat in de proefgemeenten 80% van de bromfietzers tussen het overige gemotoriseerde verkeer reed en zich dus niet rechts van de motorvoertuigen ophielden. Daar uit ongevallenonderzoek bekend is dat veel aanrijdingen plaatsvinden tussen rechtsafslaande motorvoertuigen en rechtdoorgaande bromfietsen, is het gewenst dat bromfietzers in de stroom meerijden. Bij zo'n gedrag past geen snelheidslimiet van 30 km/uur voor bromfietzers.

Het advies van de CROW-werkgroep - dat nooit openbaar is gemaakt - is indertijd niet door DGP opgevolgd. De argumentatie hiervoor was: in het kader van het Startprogramma Duurzaam Veilig is het streven om veel 50 km/uur-wegen binnen het regime van 30 km/uur-zones te brengen. Daar ook de maatregel 'Bromfiets op de rijbaan' deel uitmaakt van dit Startprogramma, ligt het niet voor de hand de snelheid van bromfietsen te verhogen van 30 naar 45 km/uur.

### 3. Feiten over snelheid van bromfietsen

#### 3.1. Wettelijke eisen, marges en handhaving

Volgens Europese eisen mag de constructiesnelheid van bromfietsen niet meer dan 45 km/uur bedragen. Volgens de RDW betekent dit dat bij de typegoedkeuring van bromfietsen op deze maximumsnelheid van 45 km/uur wordt gecontroleerd.

Bij steekproefcontroles die naderhand dienen plaats te vinden - hetgeen in Nederland overigens niet het geval is - mag volgens de EU-richtlijn een marge vanwege afwijkingen in het productieproces worden gehanteerd. Deze marge bedraagt 10%, ofwel 4,5 km/uur. In de praktijk betekent dit dat de bromfietsen die door fabrikanten worden afgeleverd een snelheid van net geen 50 km/uur kunnen/mogen bereiken.

Het is de dagelijkse praktijk dat de politie niet beboet op overtreding van de rijsnelheid door bromfietzers, maar wel op het opgevoerd zijn van bromfietsen (overschrijding van de wettelijke toegestane constructiesnelheid). Bij selectie van bromfietsen die voor zo'n controle in aanmerking komen, speelt de rijsnelheid vaak wel een rol.

Bij de vaststelling van de constructiesnelheid op een testbank, waar het vermogen van een bromfiets wordt gemeten, hanteert de politie een marge van maximaal 9 km/uur. Toegestaan is namelijk een vermogen van max. 0,7 kW, hetgeen overeenkomt met een snelheid van 51 km/uur. Aangezien er gerekend wordt met een meetfout van 3 km/uur wordt pas bekeurd boven een feitelijke meetwaarde van 54 km/uur.

#### 3.2. Snelheidsmetingen

Volgens het RVV mogen bromfietsen binnen de bebouwde kom niet sneller rijden dan 30 km/uur. Voor buiten de bebouwde kom is dit 40 km/uur.

Recente landelijke cijfers over de mate van snelheidsoverschrijdingen van brom- en snorfietzers zijn niet bekend. Wel is in 1997 door de SWOV een beperkt onderzoek gedaan naar het snelheidsgedrag van bromfietzers en snorfietzers in de Randstad op vrijliggende fietspaden binnen de bebouwde kom.

Vastgesteld werd dat door 84% van de bromfietzers harder werd gereden dan 30 km/uur. Van de overtreders overschreed 25% de limietsnelheid met 5 - 10 km/uur en 30% de limiet met meer dan 10 km/uur. Deze snelheden zijn op fietspaden vastgesteld. Aangenomen mag worden dat de rijsnelheden op de rijbaan eerder hoger dan lager zullen liggen. Verder is van diverse politieregio's bekend dat "veel" bromfietsen zijn opgevoerd.



## 4. Doelstelling Duurzaam Veilig

Met het Startprogramma Duurzaam Veilig is een begin gemaakt met het splitsen van wegen in 30 km/uur-gebieden en gebiedsontsluitingswegen. In het onderstaande overzicht is opgenomen hoe de verdeling aan weglengtes eruit ziet als Duurzaam Veilig volledig is gerealiseerd.

Wegcategorie	Weglengte	Aandeel
Woonerven	1.700 km	3%
Erftoegangswegen (30 km/uur)	48.100 km	82%
Gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur)	8.500 km	15%
Totaal bibeko	58.300 km	100%

Tabel 1. *Indeling van duurzaam-veilige wegcategorieën binnen de bebouwde kom (bibeko), een schatting van de SWOV.*

Uit dit overzicht blijkt dat na voltooiing van Duurzaam Veilig slechts op 15% van de wegen binnen de bebouwde kom maximaal 50 km/uur mag worden gereden. Op de rest van de wegen is deze limiet 30 km/uur. Deze gewenste situatie is voorlopig niet bereikt. Uit een inventarisatie verricht in 1998 bleek de situatie juist andersom: 15% van de wegen had een limiet van 30 km/uur. Geschat kan worden dat dit percentage in 2002 nog beneden de 25% ligt.

## 5. Beantwoording vraagstelling

### 5.1. Vraag b1: verhoging van de rijsnelheid voor bromfietzers binnen de bebouwde kom

Het moment dat binnen de bebouwde kom een algehele limiet van 30 km/uur kan worden ingesteld (en de uitzonderingen met 50 km/uur-borden kunnen worden aangeduid) ligt nog ver voor ons. De feitelijke situatie is dat veel bromfietzers veelal op topsnelheid rijden (vermoedelijk ook op de huidige 30 km/uur-wegen) en dat hierop niet wordt gecontroleerd.

Het is dan te overwegen om het advies van de CROW-werkgroep op te volgen. De argumentatie hiervoor is in Hoofdstuk 2 gegeven. Als dit advies wordt opgevolgd betekent dit dat een snelheid van meer dan 30 km/uur op 50 km/uur-wegen dan is toegestaan en niet meer 'gedoogd' hoeft te worden. De 'deal' met Team Alert (dan wel met bromfietzers) zou kunnen zijn om de snelheid van snelverkeer en bromfietsverkeer daadwerkelijk gelijk te trekken: op 30 km/uur-wegen rijden beide voertuigcategorieën maximaal 30 km/uur en op 50 km/uur-wegen<sup>1</sup> rijden beide categorieën maximaal 50 km/uur (bromfietzers in feite 45 km/uur, maar met een marge van maximaal 4,5 km/uur).

Als deze situatie in de praktijk daadwerkelijk zou worden gerealiseerd, boeken we verkeersveiligheidswinst. De gedragsbeïnvloeding zal effectiever - want geloofwaardiger - zijn wanneer de regel is dat bromfietzers in woonstraten en 30 km/uur-gebieden maximaal 30 km/uur rijden, dan wanneer ze op 50 km/uur-wegen volgens de regels slechts 30 km/uur mogen rijden. Indien bromfietsen (maar ook snorfietsen) voorzien zijn van een kenteken, is het voor de politie eenvoudiger op rijsnelheden te controleren, en op geluidsoverlast door opgevoerde bromfietsen.

### 5.2. Vraag b2: verhoging van de constructiesnelheid

Formeel kunnen bromfietsen maximaal 49,5 km/uur rijden. Het komt de verkeersveiligheid niet ten goede deze limiet te verhogen: een hogere (bots)snelheid geeft een grotere kans op ongevallen en ernstig letsel. De 'deal' met Team Alert (bromfietzers) zou kunnen zijn dat bij de invoering van het kenteken voor brom- en snorfietsen, waarbij tevens het oude park wordt gesaneerd, het oude park mag worden afgeregeld op 49,5 km/uur in plaats van op 45 km/uur.

<sup>1</sup> In de uitzonderingssituaties dat bromfietzers op het fietspad moeten, mag op het fietspad niet sneller dan 30 km/uur worden gereden. Daar op de huidige bromfiets-/fietspaden formeel een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt, zou voor deze paden een apart snelheidsregiem moeten worden ingesteld. Bijvoorbeeld een limiet van 30 km/uur gekoppeld aan het nieuwe bord voor bromfiets-/fietspad.

## 6. Nadere beschouwing

Momenteel geeft de SWOV een nadere uitwerking aan meer ingrijpende maatregelen om het hoge risico van brom- en snorfietzers te verlagen. Dit risico is bijvoorbeeld voor 16- tot 17-jarigen 15 keer hoger dan voor fietsers in dezelfde leeftijdscategorie. De basis voor het fors terugbrengen van het aantal slachtoffers onder bromfietzers is gelegd in het SWOV-rapport 'Veilig, wat heet veilig'.

Het toestaan van een hogere snelheidslimiet voor bromfietzers binnen de bebouwde kom spoort niet goed met ideeën om het aantal slachtoffers onder bromfietzers (en snorfietzers) te verlagen. Wel zal de verkeersveiligheid verbeteren als de voorgestelde limieten (30 resp. 50 km/uur) worden nageleefd. Het is essentieel een samenhangend 'pakket' van activiteiten te ontwikkelen om gedragsverandering te bewerkstelligen: educatie, praktijkopleiding voor bromfietzers, voorlichting, verbetering van opvoerbestedigheid, kentekening, sanering van het bromfietspark, verkeerstoezicht. Dit pakket moet zodanig worden samengesteld dat de subjectieve pakkans voor de bromfietser zo groot mogelijk is, zodat met een minimale politie-inzet kan worden volstaan.

## 7. Advies voor DGP

### **Advies 1**

*Instelling snelheidsregiems voor bromfietsers binnen de bebouwde kom*

Stel binnen de bebouwde kom twee snelheidsregiems in:

- in 30 km/uur-gebieden en op bromfiets-/fietspaden<sup>2</sup> een limiet voor bromfietsers van 30 km/uur;
- op 50 km/uur-wegen een limiet voor bromfietsers van 50 km/uur.

### **Advies 2**

*Nadere bepaling van de constructiesnelheid*

Zorg dat bij de invoering van het kenteken voor brom- en snorfietsen het oude park wordt afgeregeld op 49,5 km/uur, in plaats van op 45 km/uur.

Alle brom- en snorfietsen met een kenteken hebben dan een limiet van 49,5 km/uur voor de constructiesnelheid.

### **Advies 3**

*Introductie limieten en ontwikkeling van een pakket t.b.v. gedragsverandering*

Kies de invoering van kentekens voor brom- en snorfietsen als het moment om de nieuwe limieten zoals genoemd onder advies 1 en 2 te introduceren.

Daar op dat moment het oude bromfietspark wordt gesaneerd, is het tevens zaak die situatie te consolideren. Om tegen die tijd de politie-inzet te beperken, wordt geadviseerd vroegtijdig een samenhangend pakket van activiteiten te ontwikkelen om gedragsverandering onder bromfietsers te bewerkstelligen: educatie, praktijkopleiding voor bromfietsers, voorlichting, verbetering van opvoerbestedigheid, kentekening, sanering van het bromfietspark, en verkeerstoezicht.

<sup>2</sup> In de uitzonderingssituaties dat bromfietsers op het fietspad moeten, mag op het fietspad niet sneller dan 30 km/uur worden gereden. Daar op de huidige bromfiets-/fietspaden formeel een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt, zou voor deze paden een apart snelheidsregiem moeten worden ingesteld. Bijvoorbeeld een limiet van 30 km/uur gekoppeld aan het nieuwe bord voor bromfiets-/fietspad.