

Onderbouwing bromfiets naar de rijbaan

Het doel van het verhuizen van de bromfiets naar de rijbaan, is om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Deze bijlage geeft uitgebreide toelichting en onderbouwing op de wens tot verhuizen van de bromfiets naar de rijbaan op de laatste delen van het Heerhugowaardse wegennetwerk.

Achtergrond

- Nieuw landelijk beleid laat de bromfiets voortaan binnen de bebouwde kom op een 50km/uur weg op de rijbaan rijden. (December 1999);
- Bromfietsers zijn door de kentekenplicht geregistreerd bij het RDW (2005);
- Bromfietsers hebben een rijbewijs en moeten een theoretisch verkeersexamen afleggen (2006);
- De max. snelheid van bromfietsers (op de rijbaan) is opgeschroefd naar 45km/uur. Waardoor de snelheidsverschillen op de rijbaan veel kleiner zijn dan die op het fietspad. (2008);
- In 2010 is, naast het theoretisch examen, het praktijkexamen voor bromfietsers ingevoerd (2010)

Verkeersongevallencijfers geven aan dat vóór invoering van de maatregel “bromfiets op de rijbaan” de bromfietser in Nederland een aandeel had van 7% in het aantal verkeersdoden en 17% van het aantal ziekenhuisgewonden per jaar. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft in 1999 praktijkonderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid van bromfietsers wanneer zij op de rijbaan zouden gaan rijden. Uit het onderzoek kwam dat het aantal bromfietsslachtoffers met gemiddeld de helft afnam. Uit het onderzoek bleek ook dat het geen negatieve effecten had op de veiligheid van andere weggebruikers.

De meeste ongelukken waarbij bromfietsers in de afgelopen 14 jaar betrokken waren vonden plaats op kruispunten en tussen langzaam verkeer en snelverkeer. Dit zijn knelpunten omdat een afslaande automobilist niet verwacht dat een gebruiker van het fietspad zich zo snel verplaatst, waardoor onveilige situaties ontstaan. Wanneer de bromfietser op de rijbaan rijdt is deze beter zichtbaar voor het overige verkeer en komt het conflict tussen een afslaande auto en de bromfietser niet meer voor.

Een ander probleem van bromfietsers op het fietspad in de huidige situatie is dat het snelheidsverschil tussen de gebruikers van het fietspad erg hoog is. Het risico op ongevallen is daarmee groot en de afloop van deze ongevallen vaak ernstig. Wanneer de bromfietsers naar de rijbaan worden verhuisd is het verschil in snelheid tussen de weggebruikers relatief kleiner dan op het fietspad. Bovendien rijdt het verkeer op de rijbaan in tegenstelling tot het fietspad in dezelfde richting.

In Heerhugowaard stonden op 1 januari 2015 1.987 bromfietsen geregistreerd. Bromfietsen mogen op het (brom)fietspad 30 kilometer per uur rijden, waar zij op de rijbaan 45 kilometer per uur mogen rijden. In de periode 2006-2015 zijn er op het genoemde traject 47 ongevallen geregistreerd, waarbij 36 personen gewond zijn geraakt. De ongevallen vinden vooral plaats op de kruisingen.

Op deze wegen rijdt de bromfiets al op de rijbaan:



Bromfiets op de rijbaan in Heerhugowaard

Voorgesteld wordt om de bromfiets naar de rijbaan te verhuizen op de Krusemanlaan, Broekerweg, Zuidtangent en Westtangent met uitzondering van de oversteek over de N242.



maximaal toegestane snelheid van de bromfiets (45km/uur).

In 2013 is het uitbreiden van bromfiets op de rijbaan op deze wegen al geagendeerd in het Heerhugowaards Verkeersveiligheidsplan (RB2012141).

De aanleiding voor het verhuizen van de bromfiets naar de rijbaan op de Krusemanlaan, Broekerweg, Zuidtangent en Westtangent is omdat deze wegen hier de afgelopen jaren geschikt voor zijn geworden:

- De Krusemanlaan was al geschikt voor de bromfiets op de rijbaan.
- In 2015 is de Broekerweg door de ontwikkeling van de Broekhorn, binnen de bebouwde kom komen te liggen en geldt 50 km/uur als maximumsnelheid.
- In 2009 is de het noordelijk deel van de Westtangent gereconstrueerd. In deze reconstructie zijn de rijbanen gescheiden, is de breedte van de rijstroken aangepast en is nu duidelijk dat de maximumsnelheid 50 km/uur betreft. De maximumsnelheid ligt dicht bij de

Door de aanleg van de Westfrisiaweg zal het verkeer op het noordelijk deel van de Westtangent, de Zuidtangent en de Krusemanlaan gaan afnemen. Ook is de verwachting dat de samenstelling van het verkeer anders zal zijn (minder vrachtverkeer).

Speciale aandacht is er voor het zuidelijk deel van de Westtangent.

Overwegingen zuidelijk deel Westtangent

Het zuidelijk deel van de Westtangent heeft naast de rijbaan relatief smalle betegelde fietspaden die erg veel gebruikt worden, voor de veiligheid van de fietsers is het wenselijk de bromfiets naar de rijbaan te verhuizen. De Westtangent bestaat hier uit 2x2 rijstroken, dus is er op de rijbaan voor de overige weggebruikers genoeg ruimte om de bromfietzers in te kunnen halen.

De overgrote meerderheid van het verkeer op zuidelijk deel van de Westtangent rijdt sneller dan de maximumsnelheid, De vraag is echter of dit ons moet weerhouden om de bromfietzers op de rijbaan te laten rijden. De snelheidsgegevens geven aan dat 85% van de weggebruikers niet sneller rijdt dan 64 kilometer per uur. Op een aantal andere wegen in Heerhugowaard (Rustenburgerweg buiten de bebouwde kom, Middenweg De Noord, Hasselaarsweg) rijdt de bromfietser bij vergelijkbaar snelheden tussen het autoverkeer op de rijbaan. In vergelijking tot die wegen is het zuidelijk deel van de Westtangent veiliger voor de bromfietser omdat er geen tegemoetkomend verkeer op dezelfde rijbaan rijdt en bromfietzers veilig kunnen worden ingehaald.

Volgens informatie van het Infopunt Duurzaam Veilig is een weg met 2x2 rijstroken géén reden om brommers op het bromfietspad te laten rijden. Ook de landelijke richtlijnen van de ASVV noemt het aantal rijbanen niet als criterium. Het criterium is: heersende snelheidslimiet < 70 km/uur. Tevens moet worden voorkomen dat er veel overgangen rijbaan-fietspad ontstaan voor bromfietzers. Dat pleit ervoor om, net als in de rest van Nederland, op alle wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur de brommers op de rijbaan te laten rijden.

Door ook op het zuidelijk deel van de Westtangent geeft eenduidigheid en uniformiteit richting automobilisten en bromfietzers. Men weet waar men aan toe is, en dit komt de rijtaak ten goede. Dit was voor de gemeente Rotterdam het belangrijkste argument om bromfiets op de rijbaan overal toe te passen. Bovendien lijken bromfietzers qua voertuigspecificaties (en kwetsbaarheid) meer op motorrijders dan op fietsers.

Ervaringen elders in het land met 2x2 rijstroken:

- Onder andere in Almere, 's-Hertogenbosch, Rotterdam en Lelystad rijdt de bromfiets op vergelijkbare 50 km/uur 2x2 wegen. Uit de evaluatie van de gemeente Almere blijkt dat sinds de invoering van bromfiets op de rijbaan, het aantal slachtoffers tussen langzaam verkeer onderling is afgenomen. Ook het aantal slachtoffers tussen langzaam en snelverkeer is gedaald. Het mengen van de brommers met het autoverkeer en het wegnemen van het conflict tussen brommers op- een in de voorrang liggend- fietspad en het kruisende autoverkeer heeft blijkbaar ook geleid tot minder slachtoffers.
- Uit de evaluatie van Almere bleek dat fietsers zich veiliger voelen door het wegvallen van de onderlinge snelheidsverschillen, dat wijkbewoners een verbetering van de subjectieve veiligheid merken en de geluidsoverlast is verdwenen.
- Uit het evaluatierapport van Rotterdam blijkt dat het enige tijd duurt voordat bromfietzers daadwerkelijk op de rijbaan gaan rijden en dat goede communicatie erg belangrijk is.
- Schiedam is momenteel bezig met het invoeren van bromfiets op de rijbaan op 2x2 rijstroken en heeft vooraf uitgebreid onderzoek gedaan naar de voor- en nadelen van de invoering. Daarnaast is de huidige gebruikersgroep in beeld gebracht waaruit blijkt dat de grootste groep bromfietzers tussen de 30 en 55 jaar is. Het aandeel jonge bromfietzers (tot 25 jaar) is relatief klein en groeit niet meer. Jongeren kiezen eerder voor het halen van een autorijbewijs sinds de invoering van rijbewijsplicht en praktijkexamen voor de bromfiets en de mogelijkheid om vanaf 16 jarige leeftijd te beginnen met de rijopleiding voor de auto.

Snelheid, communicatie Westtangent-Zuid

Voor het zuidelijke deel van de Westtangent is het echter wel noodzakelijk na te denken over hoe de maximumsnelheid aan de weggebruiker wordt gecommuniceerd.

De politie heeft aan de gemeente aangegeven dat de maximumsnelheid van 50 km/u voor veel weggebruikers niet duidelijk is. De politie heeft ons, indien wij wensen dat er op regelmatige basis gecontroleerd wordt op de snelheid, verzocht extra maatregelen te nemen om de maximumsnelheid af te dwingen.

Volgens de huidige inzichten zou de weg anders ingericht zijn geweest, ook omdat geluidshinder destijds een ondergeschikte rol in de keuze voor een wegontwerp speelde. De laatste jaren is de landelijke richtlijn om de inrichting van de weg beter aan te laten sluiten bij de snelheidslimiet.

Bij maatregelen, waardoor de snelheden zullen afnemen, is het verplaatsen van de bromfiets naar de rijbaan ook op het zuidelijke deel tussen de Zuidtangent en de Reuzenpandasingel ook mogelijk en wenselijk. Ook zullen deze maatregelen zorgen voor minder geluidshinder. De gemeente heeft geen wettelijk verplichtingen iets aan de geluidshinder te doen, maar dat neemt niet weg dat er komen regelmatig klachten komen vanuit de omliggende wijken over geluidsoverlast.

In het verleden is bijvoorbeeld altijd geweigerd de maximumsnelheid op de wegvakken te herhalen, omdat het plaatsen van herhalingsborden zou kunnen leiden tot een wildgroei van dergelijke borden langs onze wegen.

Daarom is het verstandig niet zomaar, zonder een duidelijk beleidskader, herhalingsborden te gaan plaatsen.

Het nieuwe beleidskader maakt het mogelijk op de zuidelijke Westtangent de maximumsnelheid van tijd tot tijd te herhalen. Ook is het verstandig de maximumsnelheid op regelmatige afstanden met markering op het wegdek te herhalen. De verwachting is dat door deze maatregelen de gemiddelde snelheid op de Westtangent zal gaan dalen.

Inloopavond en online enquête

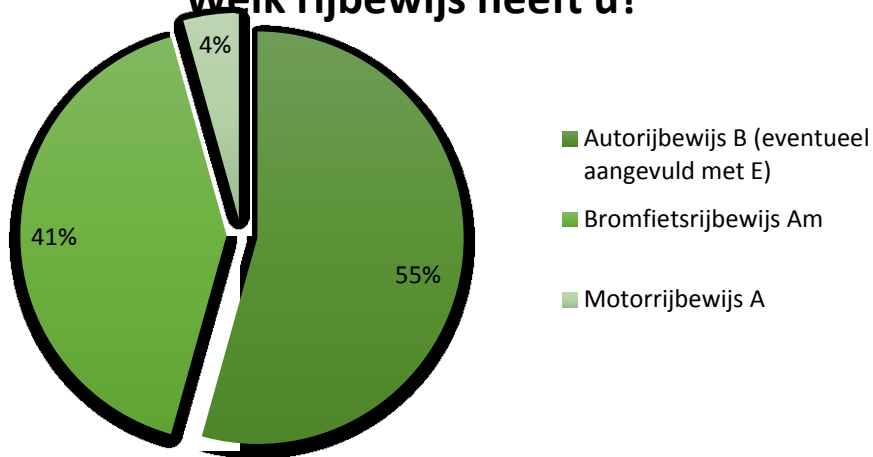
Omdat wij in voorbereiding van dit voorstel meer informatie wilden over de ervaringen en de mening van bromfietzers hebben wij in samenwerking met de gemeente Langedijk een inloopavond georganiseerd over dit onderwerp op 7 juni jl. Voor deze inloopavond was weinig belangstelling. Parallel aan de uitnodiging voor de inloopavond hebben wij ook een online enquête uitgezet om meer inzicht te kunnen krijgen in het gebruik, de routes en de ervaringen van bromfietzers. Deze online enquête is door 85 inwoners van Langedijk en Heerhugowaard ingevuld. Van deze 85 waren 46 aanwijsbaar bromfietzersrijders. Het aantal reacties is ruim voldoende om een goed beeld te krijgen van de mening van de bromfietser.

De bromfietser beoordeeld het weggennet van Heerhugowaard gemiddeld met rapportcijfer 6,7. Over het brengen van de bromfietser naar de rijbaan op de diverse wegdelen zijn de meningen verdeeld. Uit de reacties blijkt voornamelijk dat er veel aandacht moet zijn voor het verkeersgedrag van automobilisten ten opzichte van de bromfietser. Het gaat dan met name over snelheid, bumperkleven en inhaalgedrag.

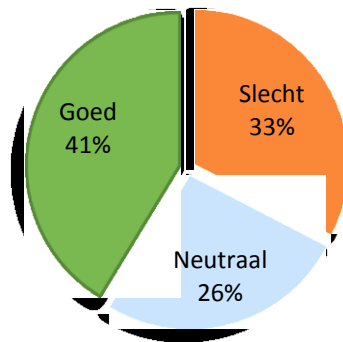
Hoe vaak gebruikt u de bromfiets ?



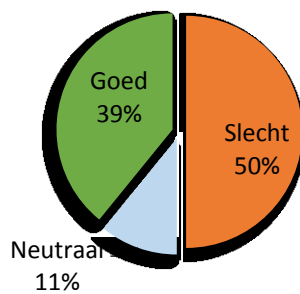
Welk rijbewijs heeft u?



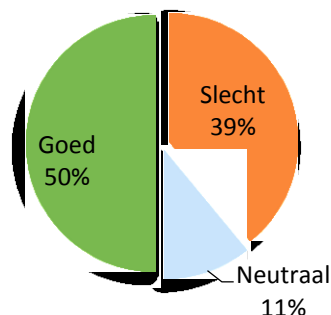
Hoe zijn uw ervaringen met rijden op de rijbaan?



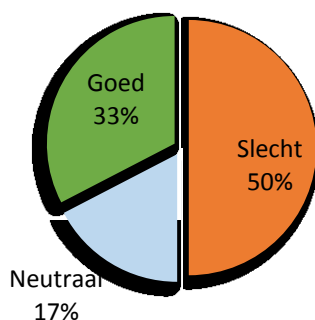
Wat vindt u van het plan om de bromfiets ook op de Broekerweg naar de rijbaan te verhuizen?



Wat vindt u van het plan om de bromfiets ook op Westtangent Noord naar de rijbaan te verhuizen?



Wat vindt u van het plan om de bromfiets ook op Westtangent Zuid naar de rijbaan te verhuizen?



Uit de enquête blijkt dat er voldoende draagvlak is voor het naar de rijbaan brengen van de bromfiets, maar dat er aandacht moet zijn voor de snelheid van het verkeer op de Westtangent. Een veel gehoorde opmerking van de bromfietser is de vraag of zij niet harder mogen gaan rijden dan 45 km/u, bijvoorbeeld 50 of 60 km/u. De landelijke wetgeving staat een dergelijke snelheid niet toe, maar in het kader van de verkeersveiligheid en doorstroming is een snelheidsverhoging logisch. Het is een idee daartoe een officieel verzoek in te dienen bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, mogelijk opgesteld in samenwerking namens de regio Alkmaar.

Vooroverleg

Uit overleg met de regionaal verkeersadviseur politie bleek dat hij groot voorstander is van het verhuizen van de bromfiets naar de rijbaan. In een overleg met de verkeerskundige van Langedijk werd duidelijk dat ook daar de wens leefde om de bromfiets naar de rijbaan te verhuizen op een groot deel van de 50 km/uur wegen in Broek op Langedijk, Zuid-Scharwoude en Sint Pancras. Wij zullen hier samen optrekken in uitvoering en communicatie. Ook de lokale afdelingen van de Fietsersbond en VVN zijn groot voorstander van het verhuizen van de bromfiets naar de rijbaan. Ook het Verkeersforum Heerhugowaard, voortgekomen uit de H300, is voorstander van doorvoering van bromfiets naar de rijbaan, maar raadt ons aan de wijziging van de verkeersregels niet in de winterperiode te laten plaatsvinden, maar in een periode waarin meer daglicht is, zodat het verkeer met meer licht kan wennen aan de nieuwe situatie. Wij vinden dat een goede suggestie.

Planning

Zoals gebruikelijk neemt het college eerst een ontwerp verkeersbesluit dat na publicatie zes weken ter inzage zal liggen. Eventuele zienswijzen worden aan u voorgelegd met een voorstel tot een definitief verkeersbesluit.

Voorstel is de invoering van bromfiets op de rijbaan te laten plaatsvinden op rond Pasen 2017 (14-17 april), wanneer alle verkeersborden en bromfietsdoorsteken zijn aangepast.

Communicatie

Ten behoeve van de invoering zal een communicatiekalender worden opgesteld.

Onderdeel daarvan is het verspreiden van een persbericht zodra een definitief verkeersbesluit is genomen en de nieuwe situatie tijdig onder de aandacht te brengen via het Stadsnieuws en de website. Communicatie wordt gezamenlijk uitgevoerd met gemeente Langedijk. Bij de invoering worden bij de gewijzigde kruispunten tijdelijk borden geplaatst die de nieuwe regels onder de aandacht brengen.