



Rotondes in Zuid-Holland

Een zwartboek

Niet zo



ROTONDES IN ZUID-HOLLAND

Een Zwartboek

Colofon

Foto's: Ale van Bergeijk, Frans Ruigrok en Elisabeth van Blankenstein
Redactie: Elisabeth van Blankenstein
met medewerking van Frans Ruigrok, Rianne Becht, Theo Zeegers en lokale afdelingen van de Fietzersbond in Zuid-Holland

Adres

Fietzersbond
Postbus 2828
3500 GV UTRECHT
telefoon: 070 301 91 57
e-mail: blankenstein@fietzersbond.nl
website: www.fietzersbond.nl

INLEIDING

In april 2001 presenteerden Gedeputeerde Staten (GS) van Zuid-Holland het Fietsplan 2001. In het plan wordt gesteld dat de fiets een belangrijk onderdeel uitmaakt van het mobiliteitsbeleid van de provincie. Het Fietsplan 2001 voorziet niet alleen in een verbetering van de infrastructuur voor de fiets door de aanleg van nieuwe fietsverbindingen, het plaatsen van fietsenstallingen, maar ook in de uitbreiding van het aantal oeververbindingen via veerdiensten of bruggen. Voor de realisering van dit ambitieuze plan heeft de provincie veel geld uitgetrokken. Het streven is de fiets als zelfstandig vervoermiddel meer te integreren in het woon-werk en zakelijk verkeer.

In het Fietsplan 2001 staat de gebruiker centraal. Dat is een mooi streven waar de Fietzersbond uiteraard achterstaat. Des te opmerkelijker is het dat de provincie doorgaat met het propageren van een fietsonvriendelijke beleid op rotondes waarmee ze als wegbeheerder te maken krijgt. Dit beleid, waarbij fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom uit de voorrang worden gehouden, is een belangrijke oorzaak voor het voortbestaan van verschillende voorrangsregels op rotondes in Zuid-Holland.

Op het moment krijgt de fietser op de ene rotonde binnen een bebouwde de voorrang en op een andere rotonde weer niet. Om bij identieke situaties te kiezen voor verschillende oplossingen, soms binnen een afstand van een paar kilometer, is een voorbeeld van slecht verkeersbeleid. Bovendien strookt deze gang van zaken geenszins met de visie van Duurzaam Veilig, waarin juist wordt gestreefd naar uniformiteit in voorrangsregelingen en verschijningsvormen van verkeersvoorzieningen.

Om een beeld te kunnen schetsen van het gebrek aan uniformiteit in Zuid-Holland hebben lokale afdelingen van de Fietzersbond een onderzoek gedaan naar circa negentig rotondes. Het Zwartboek is het resultaat van dit onderzoek.

Alvorens in te gaan op het resultaat van het onderzoek, wordt in het kort iets gezegd over de aanbevelingen van het kenniscentrum voor verkeer, vervoer, en infrastructuur, het CROW, over de voorrangsregels op rotondes binnen de bebouwde kom. Daarna komt de rol van de provincie aan de orde. Vervolgens wordt het standpunt van de Fietzersbond toegelicht. Het Zwartboek wordt afgesloten met een dringende oproep aan alle wegbeheerders in de provincie Zuid-Holland de aanbevelingen, zoals die in de CROW-publicatie 126 *Eenheid in rotondes* (maart 1998) zijn opgenomen, over te nemen.

UTRECHT 2001

1. AANBEVELINGEN VAN HET CROW¹

Oorzaak voor het voortbestaan van verschillende voorrangregels op rotondes is de verdeeldheid onder wegbeheerders over de aanbevelingen zoals die in de CROW-publicatie 126 (*Eenheid in rotondes*, maart 1998) zijn opgenomen. De aanbevelingen hebben betrekking op de algemene voorrangsregelingen op rotondes, de voorrangsregeling voor fietsers en de gewenste vormgeving hierbij. Aanbevolen wordt om het verkeer op de rotonde altijd voorrang te geven. Ook wordt aanbevolen **voor rotondes in bebouwde kom de fietsers in de voorrang te zetten** en voor rotondes buiten de bebouwde kom deze uit de voorrang te nemen.² De aanbevelingen in de CROW-publicatie worden onderschreven door individuele wegbeheerders en vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat, de verkeersorganisatie 3VO, de toeristenbond ANWB, de Fietsersbond, Transport en Logistiek Nederland (TLN), en landelijke organisaties als de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de VSN. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) in Leidschendam heeft al aangegeven dat elke uitzondering op de aanbeveling van het CROW de duidelijkheid voor de weggebruiker ondermijnt en daarom moet worden ontraden.

2. ROL VAN DE PROVINCIE

Hoewel de provincie Zuid-Holland doorgaans de aanbevelingen van het CROW overneemt en bij ook gemeenten propageert, maakt zij in het geval van de voorrangsregel voor fietsers op rotondes een uitzondering. Dit heeft verstekkende gevolgen. Doordat de provincie nogal eens optreedt als medefinancier van verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, drukt zij haar stempel op de inrichting van infrastructurele voorzieningen. In het geval van rotondes staat de provincie erop dat fietsers uit de voorrang worden genomen. Zo werkt de provincie mee aan het voortbestaan van een onduidelijke regelgeving op rotondes binnen de bebouwde kom.

Het handhaven van het huidige rotondebeleid van de provincie moet nadrukkelijk worden ontraden. Het voortbestaan van twee voorrangsregimes wekt verwarring bij *alle* weggebruikers. Dit is niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid en het algemene streven het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Bovendien is het rotondebeleid van Zuid-Holland in tegenspraak met de principes van Duurzaam Veilig.

3. FIETSERSBOND

In principe is de Fietsersbond voorstander van rotondes. Evenals vele andere

¹ CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderhoud in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek), tegenwoordig het kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur te Ede.

² Het gaat hier om rotondes nieuwe stijl. Deze voorrangsrotondes zijn in de plaats gekomen van de traditionele verkeerspleinen.

belangenorganisaties onderschrijft de Fietzersbond de aanbevelingen van het CROW. De bond pleit er dan ook voor fietsers op rotondes binnen de bebouwde in de voorrang te houden. Een veel gehoord verweer tegen deze voorrangsregel voor fietsers is dat men niet overtuigd is van de veiligheid van die regel. De Fietzersbond is van mening dat deze voorrangsregel geen nadelige gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid. Een voorwaarde is wel dat de vormgeving van de rotonde voldoet aan de aanbevelingen van het CROW en dat in alle gemeenten een uniforme uitvoering van rotondes wordt gerealiseerd

Hieronder volgt een opsomming van redenen waarom de Fietzersbond vindt dat alle wegbeheerders de aanbevelingen van het CROW dienen na te komen.

1. In 1991 nam de gemeente Enschede het initiatief fietsers op een rotonde binnen de bebouwde kom de voorrang te geven. Inmiddels is gebleken dat de voorrangsregel op deze en soortgelijke rotondes goed functioneert en geen negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid.
2. Uit recent onderzoek door TNO Technische Menskunde is gebleken dat bestuurders van motorrijtuigen beter reageren wanneer fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom in de voorrang zijn gehouden. Zij begrijpen de voorrangsregels op een rotonde met fietsers in de voorrang sneller dan op een rotonde met fietsers uit de voorrang.
3. Bepalend voor het fietsgebruik, en vooral in het woon-werkverkeer, zijn aspecten van comfort en doorstroming (zie CROW-publicatie 74, *Tekenen voor de fiets. Ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur*). Een 'vloeiende' route en een goed wegdek zijn bevorderlijk voor het fietsgebruik. Ook is het voor de fietser prettiger om onderweg niet veel oponthoud te hebben of te moeten omrijden. Helaas kunnen wachttijden op rotondes met fietsers uit de voorrang hoog oplopen. Niets is zo ontmoedigend dan onderweg tijd te verliezen door telkens van- en op de fiets te moeten stappen. Dit is voor veel mensen een belangrijke reden om de fiets te laten staan. Gelet op de toenemende verkeerscongestie in Zuid-Holland en het streven van GS om de groei van het autogebruik in de provincie terug te dringen, zou het fietsgebruik juist moeten worden bevordert door fietsers zo min mogelijk oponthoud te bezorgen.
4. Het in standhouden van een inconsistent rotondebeleid levert extra gevaar op voor bepaalde groepen in de samenleving. Vooral jongeren en senioren zijn een belangrijke risicogroep. Zij zijn niet ingesteld op een wisselend verkeersbeeld. Wanneer zij telkens met andere voorrangregels op rotondes te maken krijgen, kunnen zij door onzekerheid worden bevangen een gevaar opleveren voor zichzelf en de overige weggebruikers.
5. De aanbevelingen in CROW-publicatie 126 komen grotendeels overeen met de Europese richtlijnen voor verkeersregels op rotondes. Ook gelet op het belang van een uniform verkeersbeleid binnen de Europese Unie, zouden wegbeheerders in Zuid-Holland zich aan de aanbevelingen van het CROW dienen te houden.

4. ONDERZOEK ROTONDES IN ZUID-HOLLAND

Zoals gesteld hebben lokale afdelingen van de Fietzersbond in Zuid-Holland bijna negentig merendeels enkelstrooksrotondes met een vrijliggend fietspad of een fietsstrook onderzocht.³ Het resultaat van dit onderzoek maakt duidelijk hoe inconsequent de aanbevelingen, zoals die in de CROW-publicatie 126 zijn opgenomen, door wegbeheerders in Zuid-Holland zijn overgenomen.⁴ Zo blijken gemeenten als **Leiden** en **Voorschoten** (Leiden e.o.), **Rijswijk** (Haaglanden) en **Maassluis** (stadsregio Rotterdam) de aanbevelingen over te hebben genomen, inclusief de voorrangsregel voor fietsers. Deze gemeenten doen het goed en verdienen een pluim.

Aantal onderzochte rotondes (binnen de bebouwde kom of op de komgrens)		87 ⁵
Wegbeheerder:	Provincie	3
	Gemeenten	84
Vorrangs- regeling fiets	Fietsers in de voorrang	40
	Fietsers uit de voorrang	47

In de regio Leiden en omgeving (waaronder Duin- en Bollenstreek) is de voorrang op rotondes niet eenduidig geregeld. In **Noordwijkerhout** zijn drie rotondes binnen de bebouwde kom. Slechts op één daarvan (Wildlaan/Maandagsewetering) zijn de fietsers in de voorrang gelaten. Ook in **Sassenheim** heeft ervoor gekozen de voorrangsregeling voor de fietsers niet op de drie rotondes binnen de gemeente toe te passen.

In **Hillegom** zijn de voorrangsregelingen conform de CROW-aanbeveling overgenomen. **Noordwijk** en **Katwijk** hebben binnen de bebouwde kom enkele rotondes die wat betreft de vormgeving de CROW-aanbevelingen benaderen. Van de zes rotondes in Noordwijk hebben fietsers slechts op één rotonde met een fietsstrook de voorrang. Op zeven Katwijkse rotondes met een vrijliggend fietspad zijn de fietsers uit de voorrang genomen. Op de vijf rotondes in **Voorhout** was de voorrangsregel voor fietsers slechts op één rotonde van toepassing.

³ Waterschappen zijn in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten.

⁴ Deze bevinding wordt gestaafd door eerdere onderzoeken door de Fietzersbond. Zie resultaten van de enquête Duurzaam Veilig (2001) en de Fietsbalans opgemaakt in verschillende gemeenten in Zuid-Holland (2000 en 2001).

⁵ Dit is het aantal door lokale afdelingen onderzochte rotondes. Rotondes in Hillegom, Leiden en Maassluis die al eerder door de Fietzersbond zijn onderzocht, zijn in dit getal niet opgenomen.



Rijnsburg heeft drie rotondes binnen de bebouwde kom. Op al die rotondes zijn de fietsers uit de voorrang genomen. Een van de rotondes in Rijnsburg heeft wel een zeer ingewikkelde vormgeving; hierdoor worden fietsers gedwongen nogal haakse bochten te maken (zie hiernaast). Het betreft een hoofdroute voor fietsers tussen Leiden en

Rijnsburg. Veel schoolgaande kinderen en werknemers van de bloemenveiling maken gebruik van deze route.

Oegstgeest is bezig zijn rotondes aan de voorrangsregel van het CROW aan te passen. **Voorschoten** heeft op de enige rotonde die de gemeente rijk is, de CROW-aanbevelingen volledig overgenomen. De rotonde aan de Van Beethovenlaan is een voorbeeld van goede vormgeving en inrichting. Zo is op de vlakken waar het vrijliggende fietspad de rijbaan kruist een rode verharding aangebracht. Deze maatregel heeft tot doel het fietspad beter zichtbaar en herkenbaar te maken voor de overige weggebruikers.

De Leidse regio is niet het enige gebied dat een gevarieerd beeld oplevert. Ook andere delen in Zuid-Holland tonen een opmerkelijk gebrek aan uniformiteit in regel- en vormgeving. In de Haagse regio had **Wassenaar** al voordat de aanbevelingen van het CROW uitkwamen, besloten fietsers op de rotonde uit de voorrang te houden.

Op de twee nieuwe rotondes aan de Vlietweg in **Leidschendam**, waarvan er één tijdelijk is, zijn fietsers weer wel in de voorrang gehouden. Evenals in Voorschoten is over de toe- en afritten van de rotondes de rode verharding van het fietspad doorgetrokken. Elders in Leidschendam, op het bedrijventerrein Forepark is een viertal rotondes aangelegd met fietsers uit de voorrang. Aanleiding voor die regeling is het zware verkeer ter plaatste. In de nieuwbouwwijk Leidschenveen is één rotonde met fietsers uit de voorrang. Per 1 januari 2001 maken het Forepark en Leidschenveen deel uit van Den Haag.

In **Den Haag** liggen circa vier rotondes. Op deze rotondes zijn, conform het rotondebeleid van het stadsbestuur, de fietsers in de voorrang gelaten.⁶

⁶ Mondelinge mededeling medewerker gemeente Den Haag, 28.8.01
Rotondes in Zuid-Holland



Verderop in de Haagse regio heeft **Rijswijk** ook de fietsers op rotondes in de voorrang gehouden. Fietst men verder door de polder in dan komt men uit in **Pijnacker**. Deze gemeente heeft een viertal rotondes binnen de bebouwde kom; in alle gevallen zijn fietsers uit de voorrang genomen. Bovendien heeft de wegbeheerder op de meeste belangrijke rotonde nagelaten de noodzakelijke borden (B6) te plaatsen en ook de haaiantanden zijn niet altijd aangebracht (zie hiernaast).

Na Pijnacker volgt de stadsregio Rotterdam. Hier is een aantal rotondes in de B3-hoek onderzocht. In **Berkel**, waar de Rodenrijseweg de Boterdorpseweg en de Klapwijkseweg kruist, werd een rotonde met een vrijliggend fietspad aangetroffen. De provincie bepaalde evenwel dat op deze rotonde fietsers uit de voorrang moesten worden gehouden. Verderop in **Bergschenhoek** werd ook een drietal rotondes binnen de bebouwde kom of op de komgrens gesignaleerd. Op twee

rotondes hadden fietsers de voorrang; op één weer niet.

In **Rotterdam ten noorden van de Maas** is een tiental rotondes door leden van de Fietzersbond aan inspectie onderworpen. Negen liggen binnen de bebouwde kom; één op de komgrens. De onderzochte rotondes leveren een goed beeld op van de tweedracht onder de verschillende wegbeheerders. De rotondes met fietsers *in* de voorrang en met fietsers *uit* de voorrang is in Rotterdam ten noorden van de Maas ongeveer gelijk verdeeld. Een aantal keren was op rotondes met fietsers in de voorrang de rode verharding van het fietspad over de toe- en afritten doorgetrokken.

In het gebied Drechtsteden is vooral gekeken naar rotondes in **Dordrecht**. Hier zijn dertien rotondes binnen de bebouwde kom in oogschouw genomen. Het beeld deze rotondes oplevert is niet ongunstig; slechts op één daarvan bleken de fietsers uit de voorrang te zijn genomen.

Hetzelfde geldt voor **Alphen aan den Rijn** in de Rijnstreek. Hier zijn dertiental rotondes binnen de bebouwde kom. Slechts op twee daarvan is de voorrangsregel voor fietsers niet toegepast. Op één rotonde kan dit het gevolg zijn van het feit dat het fietspad deels over een ventweg gaat. In **Woubrugge** is één rotonde aangetroffen binnen de bebouwde kom. Hier waren de fietsers uit de voorrang genomen.

In het Westland zijn rotondes bekeken in **De Lier**, **'s Gravenzande** en **Monster**. Ook in deze plaatsen zijn verschillende voorrangsregels voor fietsers. Verantwoordelijk voor dit wisselende verkeersbeeld is de provincie Zuid-Holland. In een aantal gevallen is die opgetreden als primaathouder, dat wil zeggen medefinancier die het meeste bijdraagt. Als zodanig heeft de provincie erop gestaan zeggenschap te krijgen over de inrichting van rotondes. Verwijzend naar haar rotondebeleid, bepaalde de provincie dat fietsers uit de voorrang moesten worden genomen. In Monster gebeurde dit zelfs tegen de wil van de gemeenteraad en het advies van de politie in.

Uit het onderzoek van de Fietserbond blijkt duidelijk hoe inconsistent de voorrangsregel voor fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom in de provincie Zuid-Holland wordt toegepast. De Fietserbond hekelt het gebrek aan consistentie in het rotondebeleid. Het verkeersbeeld dat dit oplevert is voor *alle* weggebruikers verwarrend en werkt verkeersonveiligheid in de hand.

5. AANBEVELINGEN

Uiteraard zijn provincie, waterschappen en gemeenten autonoom in het nemen van beslissingen, maar zolang er geen consensus is over de voorrangsregel van fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom, zal de verwarring onder weggebruikers blijven voortbestaan. Daarom verzoekt de Fietserbond GS van Zuid-Holland de aanbevelingen van het CROW zo spoedig mogelijk en volledig over te nemen. Door dit te doen levert de provincie een onmisbare bijdrage aan het verwezenlijken van een uniforme regelgeving op de Nederlandse wegen.

In feite adviseert de Fietserbond **alle** wegbeheerders de aanbevelingen van het CROW over te nemen. Dit zal de verkeersveiligheid ten goede komen en de doorstroom van fietsers binnen de bebouwde kom bevorderen. Het laatste zal zeker een extra impuls geven aan het fietsgebruik in Zuid-Holland.

Uit geen enkel onderzoek is gebleken dat fietsers in de voorrang op rotondes binnen de bebouwde kom nadelige gevolgen heeft voor het aantal verkeersslachtoffers of de verkeersveiligheid in het algemeen.

De Fietserbond dringt er bij alle wegbeheerders op aan de aanbevelingen, zoals die in de CROW-publicatie 126 zijn opgenomen, over te nemen.

Bronnen

- Resultaten van onderzoek door leden van (onder)afdelingen van de Fietzersbond in Zuid-Holland (augustus 2001)
- *Eenheid in rotondes*. CROW-publicatie 126 (maart 1998)
- *Resultaten van de Enquête 'Duurzaam Veilig'* (Fietzersbond 2001)
- Fietsbalans opgemaakt in verschillende gemeenten in Zuid-Holland (2000 en 2001)
- *Fietsplan 2001* (pzh, april 2001)
- *Mobiliteit met beleid: koersbepaling voor het verkeers- en vervoersbeleid Zuid-Holland* (pzh, mei 2001)
- Notitie: Werkgroep infrastructuur Verkeersveiligheidsproject Duin- en Bollenstreek (maart 2001)

Maar zo

