

## Raadsinformatiebrief

Nr. :  
Reg.nr. : 12.0689  
B&W verg. : 26 juni 2012

Onderwerp: Onderzoek naar verkeersveiligheid fietsers in twee richtingen op rotondes

### 1) Status

In het licht van de actieve informatieplicht informeren wij U over de resultaten van het onderzoek naar de verkeersveiligheid van fietsers in twee richtingen op rotondes.

### 2) Samenvatting

Tijdens de raadsvergadering op 5 juli 2011 is aandacht gevraagd voor de onveiligheid op rotondes met tweerichting-fietsverkeer. In 2011 is een nieuwe rotonde aangelegd die volgens de VVD fractie gevaarlijk is en veel bijna-aanrijdingen heeft. De VVD-fractie heeft het college gevraagd de (potentieel gevaarlijke) rotondes in de gemeente nog een keer te inventariseren, te analyseren en op basis daarvan maatregelen te nemen. Het college heeft toegezegd een onafhankelijke partij de veiligheid van de rotondes in kaart te laten brengen.

In de afgelopen jaren zijn binnen de bebouwde kom diverse type rotondes gerealiseerd. Reden hiervoor waren het laten vervallen van verkeersreginstallatie, verbeteren van de doorstroming en/of de verkeersveiligheid. In het onderzoek is onderzocht in hoeverre rotondes met één of meerdere fietsoversteken in twee richtingen verkeers(on)veilig zijn en op basis van de resultaten eventuele oplossingsrichtingen in beeld te brengen voor verbetering dan wel optimalisatie van de verkeersveiligheidssituatie op deze rotondes.

Uit het onderzoek komt naar voren dat de zes onderzochte rotondes met fietsverkeer in twee richtingen volledig voldoen aan de inrichtingseisen en grotendeels voldoen aan de richtlijnen. Daarnaast is geconcludeerd dat dergelijke rotondes niet leiden tot een verhoogd ongevallebeeld. Het onderzoek geeft dan ook geen aanleiding om dit soort voorzieningen in de gemeente 's-Hertogenbosch te heroverwegen. We zeggen wel toe dat nog in 2012 alle onderzochte rotondes niet alleen voldoen aan de inrichtingseisen maar ook volledig gaan voldoen aan de inrichtingrichtlijnen.

### 3) Wij bieden u dit stuk ter informatie aan.

**Steller** : Koen Gijsbrechts  
**Tel.** : (073) 615 91 74  
**E-mail** : k.gijsbrechts@s-hertogenbosch.nl

#### 4) Aanleiding

Op 27 oktober 2010 heeft de VVD fractie middels een brief inzake artikel 39 R.v.O. vragen gesteld over de verkeersveiligheid op rotondes in 's-Hertogenbosch.

In de brief werden meerdere vragen gesteld over de destijds geplande rotonde op kruising Pettelaarseweg-Zuiderparkweg. Twee vragen hadden betrekking op het algemene verkeersveiligheidsbeleid, te weten:

1. In hoeverre is het college bereid af te stappen van het 'rotonde'-beleid waarbij fietsers voorrang hebben of zelfs linksom mogen fietsen;
2. Welke andere maatregelen zal het college nemen om de verkeersveiligheid op rotondes (huidig en nieuw) en op de blackspots te vergroten?

Op 23 november 2010, met kenmerk SO/ORV/12824, heeft het college deze vragen schriftelijk beantwoord en heeft aangegeven geen aanleiding te zien om van het 'rotondebeleid' af te stappen. Het introduceren van rotondes waar fietsers geen voorrang hebben zou afwijken van het landelijke beleid en tot verwarring leiden bij de verkeersdeelnemers. Het college is wel terughoudend met de keuze voor het fietsen in twee richtingen in de voorrang. De specifieke locatienmerken zijn bepalend voor het uiteindelijke ontwerp. Eventuele onveilige situaties worden, waar mogelijk, aangepakt maar het tweerichtingen fietsverkeer op de rotonde blijft gehandhaafd. De kruising Pettelaarseweg-Zuiderparkweg wordt naar aanleiding van doorstromingsberekeningen van het openbaar vervoer niet doorgevoerd en blijft als traditioneel kruispunt bestaan.

Tijdens de raadsvergadering op 5 juli 2011 is namens de VVD-fractie nogmaals aandacht gevraagd voor de onveiligheid op rotondes met tweerichting-fietsverkeer. In 2011 is een nieuwe rotonde aangelegd (kruising Vlietdijk-Laaghemaal) die volgens de VVD-fractie gevaarlijk is en veel bijna-aanrijdingen heeft. De VVD-fractie heeft het college gevraagd de (potentieel gevaarlijke) rotondes in de gemeente nog een keer te inventariseren, te analyseren en op basis daarvan maatregelen te nemen. Beide rotondes zijn in het gehouden onderzoek meegenomen en geanalyseerd.

Daarnaast heeft de VVD-fractie gevraagd wanneer de raad geïnformeerd wordt over verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente zodat ze hierover op een meer beleidsmatige wijze kunnen spreken.

Het college heeft tijdens de raadsvergadering aangegeven dat alle rotondes in de stad conform landelijke richtlijnen zijn ontworpen, dus voldoende verkeerszeker. Om aan de vraag te voldoen heeft het college toegezegd een onafhankelijke partij de veiligheid van de rotondes in kaart te laten brengen. De bevindingen van dit rotonde-rapport zouden aanvankelijk samen met het evaluatierapport 'Verkeersveiligheid 's-Hertogenbosch' aangeboden worden in de eerste helft van 2012. Toch zijn beide onderwerpen losgekoppeld en worden apart aangeboden aan de gemeenteraad. Reden hiervoor is dat het rotonde-onderzoek een concrete vraag over specifieke locaties beschrijft en het evaluatieonderzoek 'Verkeersveiligheid 's-Hertogenbosch' beschrijft het algemene verkeersveiligheidsbeleid uit het verleden en voor de komende periode van 2012-2016. Het verkeersveiligheidsbeleid wordt direct na het zomerreces 2012 aangeboden aan de raad.

## 5) Inhoud

### 5.1 Waarom hebben fietsers op rotonde voorrang?

In de loop der jaren zijn in de gemeente 's-Hertogenbosch diverse rotondes aangelegd. Deze rotondes komen vaak voort uit het vervangingsprogramma voor verkeerslichten en soms vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen. De verkeerslichten worden vervangen door een rotonde wanneer de capaciteit c.q. verkeersafwikkeling niet in het geding is. De doorstroming op rotondes is vaak beter dan op kruispunten en de uitstoot van gassen en lawaai neemt af, zeker vergeleken met kruispunten met verkeerslichten. Sinds enkele jaren worden in de gemeente 's-Hertogenbosch rotondes aangelegd waarbij het fietsverkeer op één of meerdere aansluitingen in twee richtingen rijdt en voorrang heeft op autoverkeer. Dit speelt alleen bij tweerichtingen fietspaden binnen de bebouwde kom. Fietsers hebben binnen de bebouwde kom altijd voorrang op autoverkeer op een rotonde conform de landelijke norm. Deze ontwerpkeuze voor een tweerichtingen fietspad met voorrang is toegepast wanneer fietsers in de oude of huidige situatie veelvuldig structureel 'tegen de richting in rijden'. Door de aanleg van een tweerichtingsfietspad kan in bepaalde gevallen worden voorkomen dat veel fietsers driemaal een drukke weg moeten oversteken (kruispunt 3/4 rondrijden met veel wachttijd) of gaan spookrijden. Soms wordt hierdoor de route van de fietser korter en logischer. Deze situaties doen zich vaak voor op hoofd fietsroutes of druk bereden school-thuisroutes van (voorgezet) onderwijsinstellingen.

De gemeenteraad heeft de ambitie om het fietsgebruik (intern) te stimuleren door het veranderen van de modal-split ten gunste van de fiets. Om deze ambitie waar te maken is het (beleids)plan 'Lekker Fietsen' opgesteld met daarin opgenomen projecten om dit waar te maken. Mede vanwege de impuls en de daaruit volgende activiteiten om het fietsgebruik te stimuleren is de gemeente 's-Hertogenbosch onlangs door de Fietsersbond uitgeroepen tot 'Fietsstad 2011'. Veiligheid van het fietsverkeer vormt een belangrijk thema van het fietsbeleidsplan. Omdat ook de nadruk ligt op de doorstroming van het fietsverkeer kan dit in sommige situaties leiden tot discussies over wat nu het meest gewenst is. Dit speelt onder andere ook bij de afwikkeling van het fietsverkeer op rotondes.

### 5.2 Onderzoek naar veiligheid

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft met dit onderzoek meer inzicht verkregen in de veiligheidssituatie van rotondes en dan specifiek met fietsoversteken in twee richtingen. Allereerst is door een onafhankelijk verkeerskundig onderzoeksbureau aan de hand van deskresearch het toetsingskader opgesteld waaraan de vormgeving en inrichting van de rotonde met de fietsoversteek in twee richtingen is getoetst. In de literatuur is gezocht naar aanwezige eisen, richtlijnen en onderzoeksresultaten met betrekking tot de verkeersveiligheid van dergelijke rotondes en in het algemeen oversteeksituaties in twee richtingen.

Voor een gedegen probleemanalyse is vanuit drie invalshoeken de veiligheidssituatie

onderzocht:

- 1) toets vormgeving en inrichting
- 2) observatie van het verkeersgedrag en
- 3) ongevalanalyse.

De resultaten uit de ongevalanalyse zijn, daar waar relevant, input geweest voor de schouw en observatie op locatie. De ontwikkeling van het ongevalbeeld is per locatie in een bijlage van het rapport opgenomen. Centraal in het onderzoek stonden de observaties op locatie, omdat op diverse locaties relatief weinig (geregistreerde) verkeersongevallen hadden plaatsgevonden. Uit meldingen en klachten, binnengekomen bij de gemeente, blijkt er wel sprake te zijn van een bepaalde mate van subjectieve onveiligheid (beleving).

### 5.3 Welke rotondes onderzocht

In de gemeente 's-Hertogenbosch zijn in totaal 8 rotondes aanwezig waarbij fietsers in twee richtingen voorrang hebben op autoverkeer. Om een keuze te maken welke rotondes onderzocht worden is gekeken naar de ligging, hoeveelheid fietsers en jaar van aanleg van de rotonde. De volgende 6 rotondes zijn meegenomen in het onderzoek:

- A. rotonde Aartshertogenlaan – Rompertsebaan (2006)
- B. rotonde Vlietdijk – Laaghemaal (2009)
- C. rotonde Victorialaan – Graafseweg (2009)
- D. rotonde Rompertsebaan – Sint Teunislaan (2006)
- E. rotonde Stadionlaan – Victorialaan (2009)
- F. rotonde Deken van Roestellaan – afritten met A59 (2006)

Alle rotondes liggen op het hoofd fietsnetwerk in de gemeente 's-Hertogenbosch.

### 5.4 Onderzoek op locatie

Vanuit de observatie van het verkeersgedrag op de fietsoversteken per locatie is inzicht verkregen in (potentiele) conflictsituaties tussen fiets- en autoverkeer en tussen fietsers onderling.

De observaties hebben allemaal in de ochtendspits plaatsgevonden in de periode 7:30 – 9:30 uur. De keuze voor de ochtendspits was gelegen in het feit dat op het merendeel van de rotondes veel schoolgaande jeugd fietst op weg naar school. De observaties op de zes locaties hebben allen in november plaatsgevonden met droog weer. Per locatie zijn de resultaten in een overzichtelijke factsheet in het rapport opgenomen waarin op basis van de probleemanalyse gerichte maatregelen zijn voorgesteld voor verbetering van de verkeersveiligheid. Daar waar mogelijk is het te verwachte effect aangegeven. Bij de beoordeling van de vormgeving van de rotondes is gekeken of deze voldoen aan de landelijk gestelde eisen en in hoeverre voldoen aan de richtlijnen. De richtlijnen zijn dus niet verplicht (conform landelijke regels) maar kan een verhoging van de verkeersveiligheid, overzichtelijkheid of beter gebruik opleveren.

### 5.5 Resultaten van onderzoek

Uit het onderzoek komt naar voren dat de onderzochte rotondes, met fietsverkeer in twee richtingen met voorrang op autoverkeer, allen volledig voldoen aan de eisen. De onderzochte rotondes voldoen grotendeels aan de richtlijnen. Binnen het onderzoek zijn op basis van de onderzoeksresultaten de volgende aanbevelingen gedaan:

- Op enkele rotondes zijn aanvullende locatie-specifieke en kleinschalige maatregelen aanbevolen om de situatie te optimaliseren zoals het aanbrengen markering op het wegdek maar ook aanbrengen van beplanting zodat fietsers geen bochten afsnijden.
- Inzet van gedragsbeïnvloedende activiteiten om de mentaliteit van de doelgroep te beïnvloeden zoals meerderde naast elkaar fietsende fietsers en hogere snelheden van snorfietzen;
- Terugkoppeling aan bewoners van deze onderzoeksresultaten en bij nieuwe meldingen voortdurend communiceren over de verkeersveiligheidssituaties op rotondes;
- Onderzoek doen naar de effecten van de maatregel 'bromfietser op de rijbaan'. Uit het onderzoek blijkt dat veel bromfietzers (tegen de regelgeving in ) gebruik maken van het fietspad bij rotondes. Het aanvullend onderzoek moet uitwijzen of dit verkeersgedrag van bromfietzers komt door een onduidelijk situatie ter plaatse of uit een gevoel van onveiligheid bij de bromfietser als zij op de rijbaan rijden. Wanneer de vormgeving én bebording ter plaatse voldoet, kan dit onderzoek alleen met behulp van handhaving op het oneigenlijke gebruik tegen gegaan worden.

Daarnaast wordt geconcludeerd dat rotondes met twee richtingen fietsverkeer niet leiden tot een verhoogd ongevallebeeld op basis van geregistreerde verkeersongevallen. Het onderzoek geeft dan ook geen aanleiding om dit soort voorzieningen in de gemeente 's-Hertogenbosch te heroverwegen.

### **5.6 Uitwerking van aanbevelingen**

De aanbevelingen uit het onderzoek worden op de volgende wijze uitgewerkt:

1. In het onderzoek is geconstateerd dat alle rotondes volledig voldoen aan de eisen. De onderzochte rotondes voldoen grotendeels aan de richtlijnen. De richtlijnen zijn dus niet verplicht (conform landelijke regels) maar kan een verhoging van de verkeersveiligheid, overzichtelijkheid of beter gebruik opleveren. Daarom zegt het college toe dat nog in 2012 alle onderzochte rotondes ook volledig aan de richtlijnen zullen gaan voldoen. Daarom worden aanvullende locatie-specifieke en kleinschalige maatregelen aanbevolen om de situatie te optimaliseren. Deze aanvullende maatregelen worden in de tweede helft van 2012 uitgevoerd en worden gedekt uit de beschikbare middelen voorzien binnen het programma 'Bereikbare Stad' begroting 2012.
2. Wanneer ondanks dat de onderzochte rotondes volledig voldoen aan de eisen, en binnenkort ook volledig voldoen aan de richtlijnen, toch nog meldingen of klachten over de (subjectieve) onveiligheid van de onderzochte rotondes ingediend worden, zal verwezen worden naar de resultaten van dit onderzoek. Deze resultaten van dit onderzoek worden gecommuniceerd naar de bewoners en/of wijk- en bestuursraden. Samen met wijk- en bestuursraden zullen bewoners opgeroepen worden om door middel van (ludieke) acties de beleving van de onveiligheid aan te pakken. Deze aanpak wordt onderdeel van de vernieuwde beleidsaanpak van verkeersveiligheid in de gemeente 's-Hertogenbosch. Dit nieuwe beleidsstuk wordt binnenkort aan de raad aangeboden.
3. Het gehele onderzoek wordt besproken met het Landelijk Parket Team Verkeershandhaving met het verzoek om handhaving in te zetten op naast elkaar fietsende fietsers, hogere snelheden van snorfietsen en oneigenlijk gebruik van het fietspad door bromfietsers op rotondes in 's-Hertogenbosch.
4. Bij aanleg van nieuwe rotondes waarbij gekozen wordt voor fietsers in tweerichtingen op rotondes met voorrang op het autoverkeer, zal het ontwerp volledig voldoen aan alle inrichtingseisen én -richtlijnen zoals in dit onderzoek opgenomen zijn.
5. Om meer aandacht te geven aan de verkeersveiligheid van fietsers op de rotonde zal een publicatie over dit onderzoek opgesteld worden voor de (lokale) media.

Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch,  
De secretaris, De burgemeester,

mr. drs. I.A.M. Woestenberg

mr. dr. A.G.J.M. Rombouts

### **Bijlagen:**

1. Onderzoeksrapport 'Onderzoek verkeersveiligheid rotondes' met kenmerk VNL0796\_102-R01.3