

Den Haag, 25 augustus 2009

In haar brief van 29 juni 2009 verzoekt de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat mij om een reactie op een brief van de SWOV aan deze commissie. De brief van de SWOV betreft haar factsheet over rotondes. Bijgaand stuur ik u graag mijn reactie op deze factsheet.

De factsheet (uit augustus 2007) begint met de constatering dat rotondes veiliger zijn dan kruispunten omdat ze het aantal potentiële conflicten tussen verkeersdeelnemers terugbrengen en de verkeerssnelheid verlagen. Vervanging van een viertakskruispunt door een rotonde zou het aantal ernstige slachtoffers op het betreffende kruispunt met ongeveer 70% doen afnemen. Er moet rekening gehouden worden met de mobiliteitseffecten en het extra ruimtebeslag. De milieueffecten worden kort besproken.

Er is discussie, aldus de factsheet, over de vraag of het veiliger is voor (brom)fietsen als ze voorrang hebben op een rotonde of juist niet. Het CROW beveelt aan om fietsers binnen de bebouwde kom «in de voorrang» en buiten de bebouwde kom «uit de voorrang» te houden. In de factsheet wordt gesteld dat in de praktijk buiten de bebouwde kom de fietsers bijna altijd «uit de voorrang» zijn. Binnen de bebouwde kom is de voorrangsregeling voor fietsers op zo'n 60% van de rotondes conform de CROW-aanbeveling. De SWOV ging in 1998 akkoord met de aanbeveling «fietsers in de voorrang» mits de CROW aanbevelingen voor de vormgeving van rotondes opgevolgd zouden worden. De SWOV verwachtte dat rotondes met een dergelijke vormgeving daadwerkelijk veiliger zouden zijn. Op basis van onderzoek uit 2004 constateert de SWOV echter dat het uitgangspunt rotondes met fietsers «in» de voorrang leidt tot tussen de 52 en 73 extra ziekenhuisgewonden per jaar.

Ik heb kennis genomen van deze factsheet en ik wil graag reageren op de onderstaande constatering van de SWOV:

- Er bestaat geen consensus over de voorrangsregeling voor fietsers.
- Rotondes met fietsers «in» de voorrang leidt tot extra ziekenhuisgewonden.

In haar factsheet (gebaseerd op data uit de periode 1994–2000, gepubliceerd in 2004) komt de SWOV tot de nieuwe analyse dat fietsers «in» de voorrang tot tussen de 52 en 73 extra ziekenhuisgewonden onder fietsers en bromfietsers zou leiden. Deze schatting lijkt wat achterhaald. Volgens een recente, grove, schatting van Rijkswaterstaat vallen er laatste jaren gemiddeld 50 tot 70 geregistreerde ziekenhuisgewonden onder fietsers en snorfietsers en 7 tot 10 ziekenhuisgewonden onder bromfietsers op rotondes binnen de bebouwde kom met vrijliggende fietspaden. Verandering van de voorrang op rotondes met fietspaden is nauwelijks van invloed op bromfietsongevallen door de invoering van de maatregel bromfiets-op-de-rijbaan.

Ook inhoudelijk wil ik graag de constatering van de SWOV nuanceren. De SWOV maakt namelijk geen onderscheid tussen de situatie (in de bebouwde kom) mét vrijliggende fietspaden (waar de SWOV voorstelt fietsers «uit» de voorrang te halen en de CROW voorstelt fietsers «in» de voorrang te houden) en de situatie zónder vrijliggende fietspaden (nog altijd zo'n 45–60% van de rotondes) waarop alle weggebruikers (dus ook fietsers) wettelijk gezien altijd voorrang hebben. Het volgen van de SWOV aanbeveling zal wel eens tot meer onduidelijkheid op rotondes binnen de bebouwde kom kunnen leiden.

## **Tenslotte**

De aanbevelingen van de CROW zijn niet verplicht. Iedere rotonde is weer maatwerk, met een eigen verkeersaanbod, zodat in lokale situaties het opvolgen van de aanbeveling tot een niet-optimale inrichting zou kunnen leiden. Bij de vormgeving van, en keuze voor, voorrangstellingen op rotondes moet door de wegbeheerder een integrale afweging worden gemaakt. Naast verkeersveiligheid zijn bijvoorbeeld ook comfort en doorstroming van fietsverkeer en bevordering van fietsgebruik van belang. De SWOV geeft in haar factsheet zelf aan dat de keuze voor «in» of «uit» de voorrang ook met mobiliteitsargumenten voor de fiets te maken heeft.

Ik ben derhalve van mening dat er op dit moment geen aanleiding is om de huidige situatie te veranderen. De huidige situatie biedt de wegbeheerders waar nodig de mogelijkheid lokaal toegespitste maatregelen te kunnen nemen. Er is vanuit verkeersveiligheid gezien geen sprake van een probleem dat om een andere aanpak vraagt.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings