

Reactie vanuit CROW op Standpunt Fietsberaad over Turborotondes

CROW laat keuze bij de wegbeheerder.

In publicatie 257 biedt CROW de wegbeheerders gereedschappen om een gedegen en zo veilig mogelijke kruispuntoplossing te realiseren. De vormgeving van de turborotonde wordt tot in detail beschreven.

In de publicatie wordt als beste oplossing voor afhandeling van het fietsverkeer nadrukkelijk de ongelijkvloerse oplossing aanbevolen. Denk aan een fietstunnel of een fietsbrug. Mogelijke oplossingen zullen uiteraard per situatie moeten worden bekeken.

Mocht een ongelijkvloerse oplossing niet mogelijk blijken, dan kan gekeken worden of het fietsverkeer buiten de turborotonde kan worden afgewikkeld. Lukt dit ook niet dan wordt het fietsverkeer gelijkvloers afgewikkeld bij de turborotonde. Buiten de bebouwde kom wordt het fietsverkeer altijd uit de voorrang afgewikkeld. Binnen de bebouwde kom is de keuze aanwezig voor fietsers in de voorrang en fietsers uit de voorrang. Het is aan de wegbeheerder om hierin een keuze te maken.

In deze reactie wordt de lijn van de notitie ‘Standpunt Fietsberaad over turborotondes’ zoveel mogelijk gevolgd.

Algemeen

Bij de samenstelling van de inhoud van CROW-publicatie 257 Turborotondes is, zoals gebruikelijk, een breed samengestelde werkgroep betrokken geweest, bestaande uit vertegenwoordigers van de verschillende wegbeheerders, SWOV, TNO, Fietsersbond, Motorrijderbond en TLN, veelal dezelfde organisaties die betrokken zijn geweest bij publicatie 126.

Het Fietsberaad onderschrijft in grote lijnen de inhoud van de CROW-publicatie.

Een turborotonde is echter voor CROW een kruispuntvorm die primair nodig is voor de capaciteit en de vlotte verkeersafwikkeling van het autoverkeer. Daarna is voor alle verkeersdeelnemers, dus ook de fietsers en voetgangers gezocht naar een zo veilig mogelijk ontwerp. Uit het Standpunt blijkt dat het Fietsberaad primair inzet op de belangen van de fietsers. De capaciteit voor het autoverkeer is hierbij van secundair belang. Het is evident dat deze visies botsen.

Het standpunt van het Fietsberaad is trouwens gebaseerd op een aantal hypothesen, zonder dat hiervoor bewijs voorhanden is. Denk hierbij aan de volgende zaken.

De hypothese dat het oversteken van twee rijstroken gevaarlijker is dan van één rijstrook is op basis van CROW ter beschikking staand onderzoeksmateriaal niet in algemene zin te beantwoorden. De afname van het aantal letselongevallen door de aanleg van turborotondes is bijvoorbeeld even groot als voor enkelstrooksrotondes (Fortuijn, 2005).

De tweede hypothese in de eerste aanbeveling van het Fietsberaad is dat een dubbelstrooks fietsoversteek op een afrit gevaarlijker is dan op een toerit. In de brief wordt dit verderop geformuleerd als: "Over het algemeen zijn de nadelen groter op de afrit dan op de toerit". Op

enkelstrooksrotondes met fietsers uit de voorrang is nooit een significant verschil gezien tussen ongevallen op de toerit en de afrit. De resultaten van de studies waren wisselend.

CROW ondersteunt het belang om ervaringen te verzamelen (capaciteiten en veiligheidsgegevens) van diverse typen turborotondes met fietsers in dan wel uit de voorrang en zeker in relatie tot andere kruispunttypen. Hiermee kunnen de hypothesen worden omgezet in statistisch betrouwbare kennis.

Advies Fietsberaad aan wegbeheerders

Het Fietsberaad adviseert wegbeheerders op de volgende punten af te wijken van de aanbevelingen uit de CROW-publicatie over Turborotondes:

- Leg bij gelijkvloerse fietsoversteken maximaal 2 rijstroken op de toerit aan en maximaal 1 rijstrook op de afrit.
- Betrek de aanwezigheid van fietsers en voetgangers bij de keuze van de kruispunt- of rotondevorm.
- Houd fietsers (en voetgangers) op alle typen rotondes met gelijkvloerse oversteken binnen de kom in de voorrang.

Hieronder wordt ingegaan op deze drie adviezen.

- *Leg bij gelijkvloerse fietsoversteken maximaal 2 rijstroken op de toerit aan en maximaal 1 rijstrook op de afrit.*

In de publicatie staat aangegeven dat als twee rijstroken op de afrit niet echt noodzakelijk zijn (capaciteit) het weglaten van de binnenste van de afrijstroken de voorkeur heeft. Fietsers hoeven dan slechts één rijstrook over te steken. Bij turborotondes zal dit uit capaciteitsoogpunt echter niet altijd mogelijk zijn.

Onderkend is dat turborotondes geen veiligheidsmaatregel zijn bij ombouw van een enkelstrooksrotonde naar een turbo. Het aantal ongevallen neemt doorgaans toe (zie ook tabel III.4 op pag. 108) maar ook de capaciteit neemt toe. Bij ombouw vanuit een ander type kruispunt neemt de veiligheid wel toe met 50 tot 70%. Dit zijn turbo's met fietsers uit de voorrang. Zowel winst op capaciteit als op veiligheid, ondanks oversteken van dubbele toe- en afritten. Voor de veiligheid van overstekende fietsers is de snelheid van groot belang. Vandaar dat zeer veel aandacht is besteed aan de ontwerpeisen van turborotondes gericht op de beheersing van de snelheid.

- *Betrek de aanwezigheid van fietsers en voetgangers bij de keuze van de kruispunt- of rotondevorm.*

Bij de keuze van het rotondetype moet zeker niet alleen moet worden gekeken naar de capaciteit voor het autoverkeer, maar ook naar het fietsverkeer en de voetgangers. Dit is een proces waarbij zowel informatie uit hoofdstuk 3 als uit hoofdstuk 4 gebruikt zal worden. Op die plaatsen waar volstaan kan worden met een enkelstrooks rotonde gaat de voorkeur uit naar een enkelstrooksrotonde. De enkelstrooksrotonde kent echter beperkingen in capaciteit, ook als er een of meer bypasses aan worden toegevoegd. Als die extra capaciteit nodig is, kies dan voor een turborotonde en niet voor een meerstrooksrotonde. De keuze voor het type turborotonde hangt af van de intensiteiten van het autoverkeer, van het fietsverkeer en ook van het aantal voetgangers dat van de turborotonde gebruik gaat maken.

- *Houd fietsers (en voetgangers) op alle typen rotondes met gelijkvloerse oversteken binnen de kom in de voorrang.*

Voortschrijdend inzicht betreffende de veiligheid bij enkelstrooksrotondes is na het uitkomen van publicatie 126 verkregen. Uitgebreid SWOV-onderzoek naar enkelstrooksrotondes heeft

aangetoond dat rotondes waarbij fietsers geen voorrang hebben iets veiliger zijn dan rotondes waarbij fietsers wel voorrang hebben. Het gaat hierbij wel om een klein verschil. De grootste winst wordt behaald door ombouw van een andersoortig kruispunt naar een rotonde. Turborotondes zijn complexer dan enkelstrooksrotondes. Bij turborotondes wordt door de werkgroep verwacht dat het verschil in veiligheid zelfs groter zal zijn in verband met mogelijke afdekongevallen bij tweestrooks toe- en -afritten. De door het Fietsberaad gewenste continuïteit in de aanbevelingen is dan ook moeilijk vol te houden.

Vandaar dat, als uitsluitend gekeken wordt naar de veiligheid, fietsers uit de voorrang in de publicatie de voorkeur heeft gekregen. Echter een wegbeheerder moet een afweging maken van vele belangen. Denk hierbij aan veiligheid, comfort fietsverkeer, continuïteit, doorstroming autoverkeer en dergelijke. Op basis van deze afweging kan zowel gekozen worden voor fietsers in als uit de voorrang. Deze keuze laat de werkgroep bij de wegbeheerder, waar die ook thuishoort.

Een wegbeheerder die in de afweging van alle belangen (veiligheid, comfort fietsverkeer, continuïteit, doorstroming autoverkeer en dergelijke) tot de keuze komt voor een rotonde waarbij fietsers uit de voorrang zijn, kan de bijpassende vormgeving vinden in de publicatie. De wegbeheerder die bij deze afweging komt tot fietsers in de voorrang kan ook de daarbij horende vormgeving in de publicatie vinden.

In publicatie 257 is op pagina 33 een uitgebreide tabel opgenomen waarin alle voor- en nadelen beschreven staan voor fietsers in de voorrang en fietsers uit de voorrang. Verder is in figuur 22 omwille van de veiligheid een afwegingsproces in beeld gebracht dat begint met een ongelijkvloerse oplossing en eindigt met een oplossing waarin fietsers in de voorrang zijn opgenomen.

Als de wegbeheerder heeft gekozen voor één van de gelijkvloerse mogelijkheden (fietsers in of uit de voorrang binnen de kom) dan geeft de publicatie de gereedschappen om te kunnen komen tot een goed en zo veilig mogelijk ontwerp. Dat wegbeheerders gebruik maken van het gehele scala aan mogelijkheden, blijkt uit het feit dat er zowel turborotondes worden aangelegd waar om moverende redenen fietsers in de voorrang zijn opgenomen, alsook inmiddels een aantal turborotondes met ongelijkvloerse oplossingen voor fietsers zijn gerealiseerd.

Overige onderwerpen uit het Standpunt Fietsberaad

De CROW-publicatie bevat inderdaad geen informatie over de wachttijd voor fietsers. De reden is dat wij thans niet beschikken over betrouwbare gegevens over het verband tussen wachttijden van fietsers en intensiteiten van dubbelstrooks aan- en afvoertakken van turborotondes.

De criteria en voorwaarden die in de publicatie zijn aangegeven voor het toepassen van fietsers in de voorrang zijn toegevoegd om de veiligheid van fietsers te verbeteren. Punt 4 luidt: “Het percentage fietsers is hoog”. Een dergelijk criterium is altijd subjectief van aard. Het daarbij genoemde percentage staat dan ook niet voor niets tussen haakjes.

De aangedragen alternatieve mogelijkheden op pagina 6 vragen om een reactie. De rechtdoorgaande bypass in afbeelding 6 leidt namelijk zeker niet tot snelheidsreductie! Men kan ongehinderd met hoge snelheid de rotonde passeren terwijl fietsers in de voorrang rijden. Dat kan niet de bedoeling zijn. Het is derhalve een slecht voorbeeld en het is geen turborotonde.

Bij het laatste bolletje op pagina 6 geeft het Fietsberaad aan liever een VRI te hebben dan een turborotonde. Uit de analyse van de beschikbare veiligheidsonderzoeken blijkt dat het verschil tussen rotonde en met verkeerslichten geregelde kruispunten zo groot is, dat al zou een turborotonde voor fietsers een hoger letselrisico hebben dan enkelstrooksrotondes, het zeer onwaarschijnlijk is dat ten opzicht van kruispunten die met verkeerslichten worden geregeld een turborotonde ongunstiger zou scoren.

Alle ingrediënten zijn in de publicatie te vinden om te komen tot een goede keuze in het type turborotonde, een passende voorrangregeling en een daarbij passende vormgeving. Ook is informatie beschikbaar om een goede keuze te maken tussen een ongelijkvloerse oplossing (voorkeur!), fietsers van de rotonde afleiden of een oplossing met fietsers uit- of in de voorrang.

Samenvatting

De breed samengestelde werkgroep, die de totstandkoming van de publicatie heeft begeleid, is niet over een nacht ijs gegaan. Alle door het Fietsberaad in haar Standpunt genoemde zaken zijn uitgebreid bediscussieerd. Uiteindelijk is gekomen tot een onderbouwde en afgewogen publicatie. In het bovenstaande is duidelijk gemaakt waarom CROW niet zal ingaan op de oproep vanuit het Fietsberaad de inhoud van de publicatie Turborotondes aan te passen.

CROW streeft er naar om cijfermateriaal over het verband tussen wachttijden voor het langzame verkeer en auto-intensiteiten op zijn website op te nemen zodra die beschikbaar is.

De drie aanbevelingen vanuit het Fietsberaad aan wegbeheerders zijn vanuit de doelstelling van het Fietsberaad voorstelbaar. CROW zal deze aanbeveling echter niet in haar publicatie opnemen, omdat het gaat om een afweging door de wegbeheerder van alle belangen (veiligheid, comfort fietsverkeer, continuïteit, doorstroming autoverkeer en dergelijke).

CROW staat voor de inhoud van haar publicatie en geeft hiermee wegbeheerders gereedschappen om te komen tot een goede keuze in type turborotonde op basis van een afweging van alle belangen, een passende voorrangregeling en een daarbij passende vormgeving.

De keuze ligt bij de wegbeheerders.

John Boender, CROW
10 oktober 2008