



Rotondes en de Fietsbalans

Otto van Boggelen in De Ketting 163 (Februari 2002), het kaderblad van de Fietsersbond

De Fietsbalans heeft unieke databestanden over het fietsen in Nederland opgeleverd. Ruim 90 gemeenten hebben inmiddels een bezoek gehad van het onderzoeksteam. Niet eerder werden zoveel objectieve gegevens over het fietsen verzameld. Inmiddels heeft het benchmarkingsteam (tussen alle andere werkzaamheden door) enkele analyses gemaakt. In deze Ketting: welke bijdrage kan de Fietsbalans leveren aan de never-ending-story over de voorrangpositie van fietsers op rotondes?

Het gaat al enige jaren de goede kant op met de voorrang voor fietsers op rotondes, maar de discussie is nog steeds niet afgerond. Een belangrijke rol is weggelegd voor de CROW-publicatie 'Eenheid in rotondes' uit 1998. Het kenniscentrum uit Ede doet hierin de aanbeveling om fietsers altijd voorrang te geven op rotondes binnen de bebouwde kom. Uit de Fietsbalansmetingen blijkt dat deze aanbeveling op ruime schaal wordt opgevolgd. Op ruim 80 procent van de 345 rotondes die het meetteam in het jaar 2000 passeerde, hebben fietsers recht op voorrang. Het zijn allemaal rotondes binnen de bebouwde kom, omdat het meetteam in principe de komgrens niet overschrijdt.

Omdat de Fietsbalans zo goed mogelijk echte fietsverplaatsingen nabootst, zitten in het bestand vooral de rotondes die voor fietsers van belang zijn. Rotondes in en om het centrum zijn daarom sterker vertegenwoordigd dan de rotondes in buitenwijken. Wie uniformiteit nastreeft die aansluit bij de beleving van fietsers kiest dus voor voorrang voor fietsers op rotondes.

Niet in alle provincies is het beeld echter even rooskleurig, zoals blijkt uit tabel 1. Koplopers zijn de provincies Gelderland, Noord-Brabant en Noord-Holland. Meer dan 90 procent van de rotondes die het meetteam in deze provincies passeerde, voldoet aan de CROW-aanbeveling. Hekensluiters zijn de provincies Zeeland en Drenthe. Daarbij past de kanttekening dat het om relatief weinig rotondes gaat. In Groningen, Friesland en Flevoland waren nog niet of nauwelijks metingen verricht.

Tabel 1. Rotondes in de Fietsbalans naar type en provincies

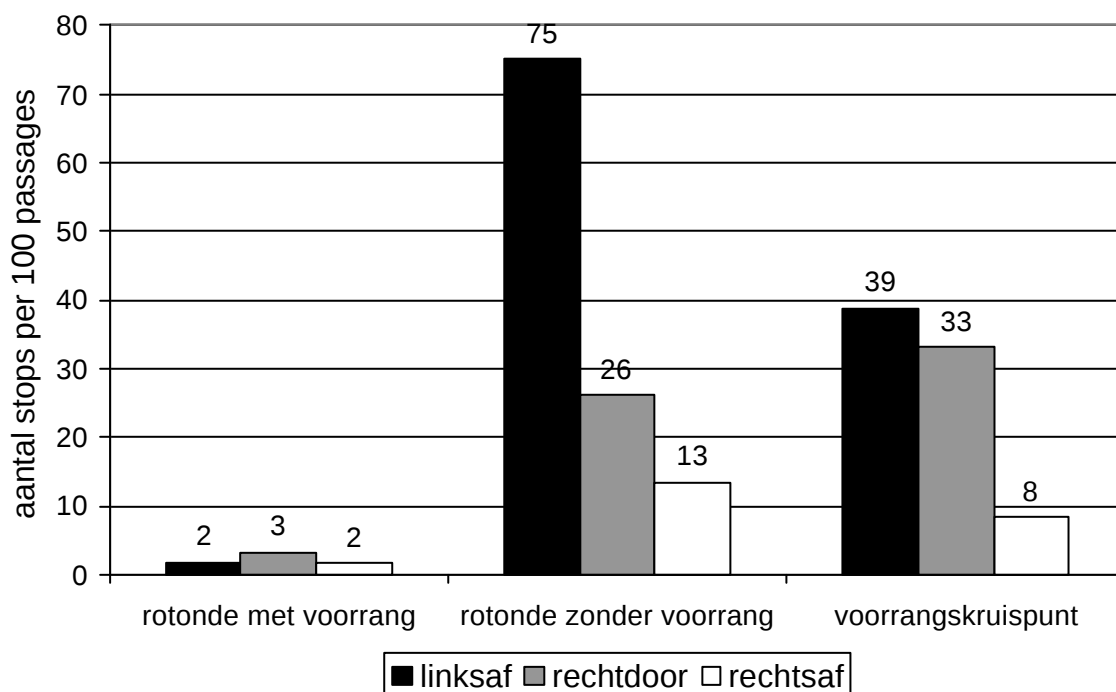
provincie	rotondes zonder voorrang	rotondes met voorrang	aantal rotondes	percentage van de metingen	percentage van de inwoners
Drenthe	100%	0%	6	5%	3%
Flevoland	-	-	0	2%	2%
Friesland	-	-	-	0%	4%
Gelderland	8%	92%	39	11%	12%
Groningen	0%	100%	1	2%	4%
Limburg	11%	89%	46	7%	7%
Noord-Brabant	9%	91%	44	13%	15%
Noord-Holland	8%	92%	65	15%	16%
Overijssel	30%	70%	37	8%	7%
Utrecht	37%	63%	19	8%	7%
Zeeland	88%	13%	8	3%	2%
Zuid-Holland	26%	74%	80	26%	21%
Eindtotaal	20%	80%	345	100%	100%

Uniformiteit binnen gemeenten

Het uniformeren van de voorrangregels op alle rotondes in Nederland is wenselijk. Uniformiteit *binnen* een gemeente is voor fietsers nog belangrijker. Toch komt het nog vaak voor dat fietsers binnen een gemeente met verschillende voorrangregelingen worden geconfronteerd. In iets minder dan de helft van de onderzochte gemeenten is er sprake van 'goede' uniformiteit: fietsers hebben altijd voorrang. Dat valt dus een beetje tegen. In een kwart van de gemeenten heeft het meetteam een gemengde situatie aangetroffen. Op de ene rotonde hebben fietsers wel voorrang, maar op de andere rotonde in diezelfde gemeente niet. In 15 procent van de gemeenten is sprake van 'foute' uniformiteit (nergens voorrang). En dan rest nog eenzelfde percentage gemeenten zonder rotonde, maar dat zal waarschijnlijk niet lang meer duren.

Comfort en doorstroming

Bevorderen van het fietsgebruik is – naast verkeersveiligheid – een belangrijke overweging geweest voor de CROW-aanbeveling. Comfort en doorstroming zijn belangrijk om het fietsgebruik te stimuleren. Tot voor kort waren er weinig gegevens beschikbaar over comfort en doorstroming voor fietsers op rotondes. Met de Fietsbalans is het mogelijk dit beter te belichten. Belangrijk voor zowel comfort als doorstroming is het aantal keren dat je als fietser moet stoppen. Een fietser is zijn eigen motortje. Hij moet zelf de energie leveren om zich voort te bewegen. Elke stop is verspilling van energie en wordt daarom als hinderlijk ervaren. Figuur 1 geeft weer hoe vaak een fietser gemiddeld moet stoppen, uitgesplitst naar manoeuvre. De verschillen zijn groot. Op rotondes met voorrang maakt het niet uit welke kant je op moet, het gemiddelde aantal stops is verwaarloosbaar. Dit type rotonde is kortom ideaal voor kruispunten van twee hoofd fietsroutes.



Figuur 2. Gemiddeld aantal stops per 100 passages naar kruispunttype en manoeuvre. Bijvoorbeeld: op rotondes zonder voorrang voor fietsers moeten fietsers die linksaf slaan gemiddeld 75 keer per 100 passages stoppen.



Bij rotondes zonder voorrang voor fietsers is de kans te moeten stoppen daarentegen tien keer zo groot. Met name bij het linksafslaan (driekwart rond) loopt de stopkans flink op. Gemiddeld moet een fietser per 100 passages 75 keer stoppen om automobilisten die de rotonde naderen of verlaten voorrang te verlenen. De rotonde zonder voorrang scoort daarmee zelfs slechter dan voorrangskruispunten waarbij de fietser uit een zijstraat een voorrangsweg nadert. Volledigheidshalve moet er bij gezegd worden dat de stopkans bij verkeerslichten nog groter is (gemiddeld 1 keer per kruispunt). Het gaat hier echter veelal om drukke kruispunten.