Fractie SSO
T.a.v. dhr. Van der Vliet

Datum	Ons kenmerk	Behandeld door	Doorkiesnummer
25 oktober 2024		JE	14-0412
Onderwerp			Aantal bijlagen
Artikel 41 vragen van de fractie SSO over Verkeersveiligheid op rotondes in Oss			1

Geachte heer van der Vliet,

U hebt het college op 26 september 2024 artikel 41 vragen gesteld. Deze vragen gaan over de verkeersveiligheid op rotondes in Oss. In deze brief beantwoord ik uw vragen puntsgewijs.

1. *Heeft het college een volledig overzicht van het aantal ongevallen met fietsers op rotondes in Oss over de afgelopen vijf jaar, en hoe verhouden deze cijfers zich tot het aantal incidenten op kruispunten met verkeerslichten?*

Het college heeft inzicht in de geregistreerde ongevallengegevens. Benadrukt moet worden dat niet alle aanrijdingen worden geregistreerd.

Over de periode van 1 januari 2019 t/m 8 oktober 2024 zijn op de 16 rotondes binnen de stad Oss gemiddeld 3,3 aanrijdingen met een fiets per rotonde gebeurd. Op de 21 kruispunten met verkeerslichten, waarbij ook fietsers over het kruispunt rijden, gebeuren gemiddeld 1,0 aanrijdingen met een fiets per kruispunt. In de bijlage een nadere detaillering van het aantal aanrijdingen en getroffenen per rotonde/kruispunt.

Verschillende kruispuntvormen zoals rotondes en kruispunten met verkeerslichten zijn lastig met elkaar te vergelijken. Men past kruispunten met verkeerslichten doorgaans toe bij complexere kruisingen met meerdere rijrichtingen, dominante verkeersstromen en hoge verkeersintensiteiten. Terwijl rotondes vaker worden toegepast op kruispunten waar de verkeersstromen eenvoudiger zijn, lager verkeersaanbod en meestal meer verdeeld over alle richtingen. Rotondes worden gezien als de veiligste kruispuntvorm, mits goed vormgegeven volgens de richtlijnen. Dit komt door een aantal kenmerken: ze hebben minder conflictpunten, remmen de snelheid van het verkeer, en verminderen de hoek van impact bij aanrijdingen. De

specifieke vormgeving en voorrangssituatie op rotondes dragen bij aan een natuurlijke snelheidsremming, wat het risico op ernstige ongevallen vermindert. Op basis van deze verschillen moeten rotondes en kruispunten met verkeerslichten afzonderlijk worden beoordeeld op hun veiligheid en toepasbaarheid.

2. *Is er een verband te zien tussen het al dan niet voorrang hebben van fietsers op rotondes en aanrijdingen op rotondes?*

Ja, er is een verband tussen aanrijdingen op rotondes en het al dan niet voorrang hebben van fietsers op rotondes. Een rotonde met vrij liggend fietspad waar fietsers voorrang hebben brengt een verhoogde kans op ongevallen met zich mee. Dit komt omdat automobilisten meer aandacht moeten geven aan fietsers bij het naderen van de rotonde, wat soms leidt tot onverwachte reacties of conflicten. De toename van de snelheid van het fietsverkeer (door elektrische ondersteuning) speelt ook een rol. Hierdoor naderen fietsers met een hogere snelheid de rotonde, hetgeen sneller tot verrassingen voor automobilisten kan leiden.

3. *Welke specifieke maatregelen heeft het college tot nu toe genomen om de veiligheid van fietsers op rotondes in Oss te verbeteren, en acht het college deze maatregelen afdoende gezien de terugkerende incidenten?*

Recent zijn er geen specifieke maatregelen genomen rondom rotondes. Het college heeft bij het ontwerpen en inrichten van elk kruispunt – inclusief rotondes – steeds de specifieke omstandigheden en behoeften van de locatie in overweging genomen. Hierbij zijn onder andere verkeersintensiteiten, doorstroming, veiligheid, en de beschikbare ruimte meegenomen in de besluitvorming. Bij elk ontwerp zijn de CROW-richtlijnen als uitgangspunt gebruikt om ervoor te zorgen dat de best mogelijke oplossing per locatie werd gerealiseerd.

4. *Is het college bereid om te onderzoeken of het aanpassen van fietspaden rondom rotondes, bijvoorbeeld door deze te verhogen en duidelijker te markeren, kan bijdragen aan een verbeterde verkeersveiligheid?*

Ja, dat is het college. In vervolg op de Koersnota Mobiliteit werkt het college momenteel aan een uitvoeringsprogramma mobiliteit, waarin verkeersveiligheid een belangrijke plaats inneemt. Een van de maatregelen is het uitvoeren van een risico gestuurde verkeersveiligheidsscan voor de hele gemeente Oss, waarbij we ook aandacht besteden aan de veiligheid van fietsers op rotondes. Eventuele knelpunten die uit deze scan naar voren komen, evalueren we om te bepalen welke aanvullende maatregelen nodig zijn. Dit uitvoeringsprogramma, leggen we in het tweede kwartaal van 2025 aan de gemeenteraad voor.

5. *In het licht van de gemeentelijke focus op duurzaamheid en het stimuleren van fietsverkeer, is het college van mening dat rotondes een geschikte oplossing blijven voor fietsers, of ziet het mogelijkheden om, zoals bij verkeerslichten op kruispunten, veiliger alternatieven te overwegen?*

Ja, het college is van mening dat rotondes een geschikte oplossing blijven.
Organisaties zoals het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond, Water- en wegenbouw en de verkeerstechniek (CROW), CROW-Fietsberaad en de Fietsersbond raden aan om binnen de bebouwde kom fietsers op vrijliggende fietspaden voorrang te geven, terwijl buiten de bebouwde kom het advies is om hen geen voorrang te geven. Deze richtlijn is gebaseerd op een balans tussen veiligheid, comfort en doorstroming. Binnen de bebouwde kom wordt comfort en doorstroming voor fietsers belangrijker geacht, omdat hier vaak meer fietsers aanwezig zijn en doorgaand autoverkeer zich doorgaans al met lagere snelheden beweegt. Bovendien gaat het om een landelijke richtlijn. Door consequent toepassen van dezelfde voorrangsregels door alle wegbeheerders ontstaat meer duidelijkheid voor alle verkeersdeelnemers over het gewenste verkeersgedrag op rotondes.

Het type rotonde (binnen of buiten de bebouwde kom) speelt een rol in de uiteindelijke keuze voor een voorrangssysteem. De richtlijnen adviseren om per locatie te beoordelen welke optie de beste balans biedt tussen veiligheid, comfort en doorstroming.

De gemeente heeft als wegbeheerder de verantwoordelijkheid om wegen veilig in te richten en ervoor te zorgen dat weggebruikers weten wat er van hen wordt verwacht. Tegelijkertijd ligt de verantwoordelijkheid van de verkeersveiligheid ook bij de weggebruikers zelf. Verkeer en verkeersveiligheid zijn een gezamenlijke verantwoordelijkheid, waarbij respect voor de regels en elkaar essentieel zijn om ongelukken te voorkomen en de veiligheid te verbeteren.

6. *Is er overwogen om de verlichting en de zichtbaarheid op en rond rotondes te verbeteren, met name op de plekken waar vaker incidenten plaatsvinden? In hoeverre kan een betere zichtbaarheid bijdragen aan minder ongevallen?*

Als uit de verkeersveiligheidsscan, genoemd bij vraag 3, blijkt dat er (op rotondes) sprake is van een verhoogd risico als gevolg van matige zichtbaarheid en verlichting zullen wij verbeteringen aanbrengen. Een betere zichtbaarheid van de omgeving en de verkeersdeelnemers draagt in algemene zin bij aan minder aanrijdingen.

7. *Heeft het college de verkeersveiligheid op rotondes in Oss vergeleken met die van vergelijkbare middelgrote steden? Wat kunnen we leren van succesvolle*

verkeersoplossingen in andere gemeenten?

Nee, De verkeersveiligheid op rotondes in Oss is niet vergeleken met die op rotondes in andere middelgrote steden. Zoals geantwoord bij vraag 5, rotondes zijn in de basis de veiligste kruispuntvorm.

Met vriendelijke groet,
Wethouder mobiliteit



Sidney van den Bergh

Bijlage 1

Gegevens van 1-1-2019 t/m 8-10-2024 (bron: ViaStat)
Stad Oss

		aantal aanrijdingen met fietsers	aantal getroffenen (fietsers)
Kruispunten met verkeerslichten			
K1	Julianasingel / Graafsebaan	0	0
K2	Megensebaan / Kanaalstraat	3	1
K3	Megensebaan / Merwedestraat	0	0
K4	Singel 1940-1945 / Havenstraat	3	1
K5	Singel 1940-1945 / Professor Regoutstraat	1	0
K6	Singel 1940-1945 / Oostwal	0	0
K7	Hertogensingel / Oijenseweg	7	1
K8	Zaltbommelseweg / J.F. Kennedybaan	0	0
K9	S.v.Zwanenbergsingel / Kromstraat	0	0
K10	S.v.Zwanenbergsingel / Euterpelaan	0	0
K11	Ruwaardsingel / S.v.Zwanenbergsingel	0	0
K12	Julianasingel / Nieuwe Hescheweg	2	1
K13	Molenstraat / Oude Molenstraat	1	1
K14	Molenstraat / Wethouder van Eschstraat	2	0
K15	Molenstraat / Spoorlaan	0	0
K16	Oostwal / Walstraat	2	0
K17	Oostwal / Hooghuisstraat	1	0
K18	Kantsingel / Parallelweg	0	0
K19	Braakstraat / Kromstraat	0	0
K20	Cereslaan / Waterlaat / oprit A59	0	0
K21	Cereslaan / Ruwaardsingel	0	0
Totaal		**22**	**5**
Gemiddeld per kruispunt		**1,0**	**0,2**
Rotondes			
R1	John F. Kennedybaan / Voorburcht	2	0
R2	John F. Kennedybaan / Schalkskampweg	3	1
R3	John F. Kennedybaan / Leygraaf / Vierhoeksingel	8	0
R4	Vierhoeksingel / Zaltbommelseweg	5	3
R5	Hertogensingel / Koornstraat / Singel 1940-1945	2	1
R6	Kortfoortstraat / Kromstraat / Kruisstraat / Raadhuislaan	4	1
R7	Molenstraat / Oostwal / Raadhuislaan	9	0
R8	Berghemseweg / Burg. v.d. Elzenlaan / Prof. Regoutstraat	3	1
R9	Berghemseweg / Goudplevier / Kapelsingel / Vijversingel	4	0
R10	Heihoeksingel / Schaepmanlaan / Van Maanenstraat	3	0
R11	Heihoeksingel / Het Woud / Joost v.d. Vondellaan	2	1
R12	Euterpelaan / Gerbrandylaan / Rossinistraat	6	2
R13	Euterpelaan / Kortfoortstraat / Wethouder van Eschstraat	1	0
R14	Ruwaardsingel / Vivaldistraat / Witte Hoeflaan	0	0
R15	Gasstraat-Oost / Kantsingel	1	0
R16	Julianasingel / Kantsingel	0	0
Totaal		**53**	**10**
Gemiddeld per rotonde		**3,3**	**0,6**