

Aan het College van B&W van Horst aan de Maas
p/a Postbus 6005
5960 AA Horst



Horst, 17 december 2024

Betreft: regelgeving bij rotondes in Horst aan de Maas en invoering snelheidslimieten

Geacht College van B&W,

Onlangs hebben wij – de SP Werkgroep Verkeersveiligheid Horst aan de Maas – een onderzoek gedaan naar de regelgeving bij de rotondes in Horst aan de Maas, met name vanuit het perspectief van de fietsers. Mede omdat uit onderzoek is gebleken dat rotondes voor fietsers in het algemeen veel veiliger zijn dan andere kruispunttypen¹. Bij ons onderzoek hebben we specifiek gekeken naar voorrangssituaties zoals die gelden voor autogebruikers, fietsers en voetgangers.

Ten behoeve van het onderzoek hebben we bij de gemeente gegevens opgevraagd met betrekking tot alle rotondes in de gemeente. Na herhaald aandringen hebben wij uiteindelijk een overzicht ontvangen van de rotondes. Meer gegevens dan een opsomming van de rotondes bleken bij de gemeente niet beschikbaar, zo werd ons door de geraadpleegde ambtenaar duidelijk gemaakt.

Er zijn in Horst aan de Maas 23 rotondes aangelegd, in verschillende soorten en maten. Het overzicht dat wij van de gemeente ontvangen hebben, bleek helaas niet compleet. Vijf rotondes ontbraken op de lijst. Bij onze rondgang door de gemeente, in verband met ons onderzoek, troffen we die andere rotondes (m.n. in Grubbenvorst) alsnog aan en konden we ze meenemen in ons onderzoek.

Er bestaat geen wettelijke regeling die de voorrangssituaties op rotondes verplichtend vastleggen. Feitelijk is een rotonde in de wet niet vastgelegd als voorrangsweg. In dat geval geldt in principe de regel dat verkeer dat van rechts komt, voorgaat. Dat wil zeggen dat verkeer dat de rotonde oprijdt voorrang heeft op verkeer dat al op de rotonde rijdt. Maar meestal is de voorrang op een rotonde geregeld door borden en verkeerstekens. In dat geval gaan verkeersborden en -tekens voor de regels.

Via die verkeersborden en –tekens kan een gemeente nader regelen welke voorrangsregels gelden per rotonde. Daarbij kan de gemeente gebruik maken van *richtlijnen* die opgesteld zijn door het CROW. Kort samengevat behelst die richtlijn, dat fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom voorrang hebben en buiten de bebouwde kom niet. Buiten de bebouwde kom heeft de auto voorrang (zie bijlage).

¹ <https://swov.nl/nl/factsheet/rotondes-en-andere-kruispunten>

Uit de richtlijnen blijkt ook dat een uniforme inrichting van rotondes bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Dat betekent dat bij **alle** rotondes **binnen de bebouwde kom** de regel zou moeten gelden dat fietsers voorrang hebben en dat bij **alle** rotondes **buiten de bebouwde kom** de auto voorrang heeft. Indien dit uitgangspunt niet strikt nageleefd wordt, levert dat verwarring op, zowel bij de fietser als de automobilist en daarmee neemt de verkeersveiligheid af.

Uit ons onderzoek blijkt dat de gemeente over het algemeen de richtlijn van het CROW goed opvolgt. We hebben echter vastgesteld dat dat in zes gevallen niet het geval is. Het betreft in alle gevallen rotondes binnen de bebouwde kom, waarbij de fietser **tóch** geen voorrang heeft. Fietsers die uitgaan van de 'regel' dat ze binnen de bebouwde kom voorrang hebben, kunnen daardoor van een koude kermis thuis komen...

De rotondes waar – afwijkend van de richtlijn – fietsers binnen de bebouwde kom **géén** voorrang hebben, zijn:

- Stationsstraat/Pastoor Debijestraat (Hegelsom)
- Stationsstraat/Venloseweg (Horst)
- Venloseweg/Steinhagenstraat (Sevenum)
- Meterikseweg/Weltersweide/Noordsingel (Horst)
- Westsingel/Americaanseweg (Horst)
- Westsingel/Stationsstraat (Horst)

Deze situatie roept bij ons vragen op:

1. Wat is de reden er binnen de gemeente geen registratie plaatsvindt van de regelgeving?
2. Wat is de reden dat bij de hiervoor genoemde rotondes afgeweken wordt van de richtlijnen?
3. Verder constateren wij dat er voornemens zijn om een nieuwe rotonde aan te leggen op de Westsingel (in verband met de komst van de nieuwe school), waarbij de voorrangregel weer anders worden dan alle andere rotondes op deze weg. Wat is daarvan de reden?
4. Is het College van B&W bereid om de regels bij de genoemde rotondes aan te passen aan de richtlijnen van CROW?

Een ander punt dat wij graag aan de orde stellen is het rapport "Programma mobiliteit Horst aan de Maas", waarin u onder andere aangeeft dat u

- De snelheid op gebiedsontsluitingswegen door de kernen waar mogelijk wilt verlagen naar 30 km/u. Dat impliceert dat u bij het opstellen van de nieuwe wegategorisering het principe '30, tenzij...' gaat hanteren en dat betekent dat u binnen de bebouwde kom 30 km/u hanteert tenzij 50 km/u noodzakelijk is voor de ontsluitende functie van een weg. U kiest ervoor om 30 km/u vervolgens in te voeren op de wegen zoals die in de wegategorisering aangewezen zijn, zonder dat de infrastructuur eerst op orde is gebracht.
- Voor de wegen in het buitengebied, waar nu 80 km/u gereden mag worden, wilt u de landelijke ontwikkelingen volgen en de snelheid waar mogelijk terugbrengen naar 60 km/u, c.q. omwille van de verkeersveiligheid in het buitengebied kiest u ervoor om de snelheid op **(een aantal)** wegen te verlagen naar 60 km/u.

In het rapport schrijft u naar aanleiding van dit voornemen dat de keerzijde van het doorvoeren van 30 km/u zonder infrastructurele aanpassingen is dat het Openbaar Ministerie niet handhaaft op snelheidsovertredingen wanneer de weginrichting niet past bij de maximumsnelheid. Bovendien stelt u het OM op dit moment geen handhavingskader voor 30 km/u wegen zou

hebben en dat er geen flitskasten langs deze wegen geplaatst kunnen worden. Inmiddels is echter gebleken dat die flitspalen wél geplaatst kunnen worden.

In dat kader vragen wij u met betrekking tot de 30km limiet:

5. Is het College van B&W bereid om alsnog flitskasten (en waar nodig mobiele flitsapparatuur) te gebruiken om handhavend te kunnen optreden ten aanzien van de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom?
6. Met betrekking tot de 60km-limiet vragen wij u – vanuit het oogpunt van eenduidigheid – alsnog te kiezen voor het doorvoeren van deze limiet voor alle wegen in het buitengebied.

In afwachting van uw reactie,

Met vriendelijke groet,

Hans Hagens

(namens de SP Werkgroep Verkeersveiligheid Horst aan de Maas).

Bijlage: Richtlijnen met betrekking tot voorrangssituaties bij rotondes

Het Kennisinstituut Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW) heeft richtlijnen opgesteld met betrekking tot voorrangssituaties bij rotondes. Volgens deze richtlijnen hebben **fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom voorrang**, en **buiten de bebouwde kom niet**. Een uniforme inrichting van rotondes draagt bij aan de verkeersveiligheid. De Fietsersbond stelt als reactie op de richtlijnen: “De CROW-richtlijnen zijn duidelijk afgesproken en kunnen op instemming rekenen van een grote groep organisaties, waaronder de ANWB, de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland. Het is niet nodig om dat wiel opnieuw uit te vinden”. In [in 2007](#) heeft het ministerie er bij gemeenten op aangedrongen de CROW-aanbeveling te volgen. Naar schatting zeker driekwart van de gemeenten doet dat ook. De fietsersbond: “Als de minister die aanbeveling strakker aan wil trekken, dan zijn wij daar zeker voor.”

