



Iedereen veilig over straat

VEILIGVERKEER

In de gemeenteraadsvergadering van maandag 22 januari zal de raad het voorstel van het college van burgemeester en wethouders om €1.023.500,- beschikbaar te stellen voor het aanpassen van 11 rotondes in behandeling nemen. Met deze aanpassing wil het college fietsers op onderhavige rotondes met vrij liggende fietspaden binnen de bebouwde kom in de voorrang de brengen. Gesteld wordt dat daarmee de verkeersveiligheid kan worden vergroot omdat hiermee een eenduidig beeld zal worden gecreëerd. Maar is dat wel zo? Het probleem is dat er landelijk geen uniformiteit is in het ontwerp van rotondes. Gemeenten hoeven zich niet te conformeren aan de CROW-adviezen en mogen de rotondes naar eigen inzicht inrichten.

En kunnen we straks binnen onze gemeente nog wel spreken van eenduidigheid als bijna alle rotondes van elkaar verschillen en niet alle fietspaden om de rotondes volledig rondgaan? Worden de voorgestelde aanpassingen werkelijk overeenkomstig de CROW-richtlijnen uitgevoerd? Tot dusverre leerden onze kinderen op school dat je binnen onze gemeente op een rotonde slechts in één richting, tegen de wijzers van de klok in moet rijden. Heel concreet en voor iedereen volstrekt duidelijk!

Volgens het huidige voorstel komen er rotondes in onze gemeente waar fietsers zowel links als rechts omheen mogen rijden. Dus geenszins eenduidig, allerm minst veilig en niet conform het advies en de richtlijnen van het CROW en SWOV (*het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek*). Juist in deze tijd laaien landelijk de discussies over de inrichting en voorraangsregels rondom rotondes weer in alle hevigheid op. Recentelijk verschenen er verschillende SWOV-rapporten en een DTV Consultants-memo die aantonen dat de veiligheidswinst van een rotonde groter is voor fietsers 'uit de voorrang' dan 'in de voorrang' en er gaan zelfs stemmen op om fietsers op alle rotondes in Nederland juist weer uit de voorrang te halen.

Verkeerskundig Adviesbureau DTV publiceerde in 2019 cijfers over rotondes en ongevallen. Daaruit blijkt dat op elke rotonde binnen de bebouwde kom eens in de vier à vijf jaar een ongeval met een fietser voorkwam. Dat waren geregistreerde ongevallen met vaak ernstige verwondingen. Kleine aanrijdingen waar geen hulpdiensten aan te pas kwamen vielen buiten deze registratie. Sindsdien vertoonde het aantal ongevallen op rotondes een sterke stijging. In Alkmaar bijvoorbeeld is het aantal ongevallen op rotondes verontrustend toegenomen. Ook daar geldt de regel dat fietsers voorrang hebben op het gemotoriseerde verkeer en dat op sommige rotondes (*b.v. rotonde Schinkelwaard Hertog Aalbrechtweg richting zwembad de Hoornse Vaart*) het fietsverkeer zowel van links als van rechts kan komen. Berichten over ongelukken op beruchte rotondes, komen vaak niet verder dan het lokale nieuws. Dat is bijvoorbeeld het geval bij veelvuldig voorkomende ongevallen op de rotondes bij Zuidtangent en Westangent in Heerhugowaard, waar fietsers ook links en rechts om de rotonde mogen rijden.

Fietsers in de voorrang op een rotonde met vrij liggend fietspad zijn onveiliger omdat vooral automobilisten en vrachtwagenchauffeurs die een rotonde op willen of deze willen verlaten hun aandacht overwegend richten op het gemotoriseerde verkeer dat op de rotonde rijdt en daarbij fietsers (en vooral snelle fietsers) in de voorrang op een vrij-liggend fietspad niet of te laat opmerken. Bestuurders moeten op een rotonde (te) veel waarnemingen in korte tijd uitvoeren, waardoor fietsers makkelijk over het hoofd gezien worden.

Leanne van Bentem, adviseur bij ingenieursbureau Sweco, bekeek onlangs voor een afstudeeronderzoek de verkeerssituatie op Haarlemse rotondes. Ook al is haar onderzoek misschien niet representatief voor heel Nederland, toch luidde zij de noodklok in het vakblad Verkeerskunde. Ze riep op tot een discussie over de

voorrangpositie van fietsers. We weten dat momenteel op zo'n 70 procent van de rotondes fietsers voorrang hebben op autoverkeer dat de rotonde verlaat.

Er is thans veel meer onderzoek nodig! Nu onze rotondes aanpassen op de wijze zoals die wordt voorgesteld is in onze optiek dus een heel slecht idee.

Bij Veilig Verkeer Nederland komen via het meldpunt vanuit ons hele land regelmatig klachten binnen over verwarring omtrent rotondes. Onduidelijkheid bij de weggebruiker leidt tot aarzelend gedrag en ongevallen. Terwijl we juist alles op alles moeten zetten om verkeersongevallen te voorkomen. Ook VVN wil zoveel mogelijk uniformiteit en eenduidigheid. Als fietsers in de voorrang de landelijke norm wordt, of blijft, is ook VVN daar een voorstander van, maar dan dienen de rotondes wel veilig, overzichtelijk en met fietspaden in één rijrichting te worden aangelegd.

Als onderdeel van het SPV 2030 programma maakten elke regio en alle gemeentes een risicoanalyse van het eigen verkeerssysteem; noodzakelijk om in kaart te brengen op welke punten het verkeerssysteem moet worden verbeterd om onveilige situaties te voorkomen. In hoeverre maakten de rotondes in onze gemeente deel uit van deze analyse en wat waren de uitkomsten daarvan? Het provinciale uitvoeringsprogramma waarin de nadruk ligt op risico gestuurd beleid is vorig jaar oktober door alle gemeentes in Noord Holland en dus ook door de gemeente Den Helder ondertekend.

Mocht er budget beschikbaar kunnen worden gesteld voor de nodige aanpassingen en verbeteringen dan is dat natuurlijk prima, maar niet voor realisatie van de plannen zoals die nu ter tafel liggen. Het is in het belang van de verkeersveiligheid om nu geen halve maatregelen te treffen, maar het voor de volgende decennia in één keer goed aan te pakken.

Anders dan gesteld is VVN niet zoals toegezegd op 29 juni 2020 betrokken geweest bij de planvorming en het ontwerp. De definitieve tekeningen per rotonde zijn pas vorige week met VVN gedeeld. Te laat om deze met hulp van onze verkeerskundige specialisten en experts gedetailleerd te kunnen analyseren. De tekeningen roepen wel vragen op. Zijn de bochten wel ruim- en de fietspaden wel breed genoeg om de te verwachten toename van het fietsverkeer aan te kunnen. Is er wel rekening gehouden met een toenemende verscheidenheid aan snelle rijwielen, zoals elektrische fietsen, fatbikes, brede driewielers en elektrische bakfietsen (kindervervoer)?

Ruim een derde van de verkeersdoden en ruim twee derde van de ernstige verkeersgewonden in Nederland is een fietser. Het overlijdensrisico van fietsers is ruim acht keer zo hoog als dat van automobilisten. In 2021 vielen er in Nederland 207 doden onder fietsers. Dit is ongeveer 36% van het totaal aantal verkeersdoden (*zie SWOV-factsheet Verkeersdoden in Nederland*). Het aandeel doden onder elektrische fietsers neemt toe; van minimaal 28% in 2017 tot minimaal 39% in 2021. In 2022 raakten in Nederland naar schatting 8.300 personen ernstig gewond in het verkeer. Dat zijn er maar liefst 1.500 meer (ruim 20%) dan het jaar daarvoor en nog iets meer dan bij de stijgende trend kon worden verwacht.

VVN ondersteunt de ambitie van de gemeente om het fietsen als een duurzame vorm van mobiliteit aan te moedigen en fietsers zo goed mogelijk te faciliteren, maar dan wel binnen de vereiste veiligheidsmarges. Fietsers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers die alle aandacht en bescherming verdienen. Hun veiligheid dient de hoogste prioriteit te krijgen. Door de fietsers in Den Helder en Julianadorp volgens de huidige plannen in de voorrang te brengen zal het voor deze kwetsbare verkeersdeelnemers beslist niet veiliger worden. Het plan zoals het er nu ligt wordt door ons dus ten sterkste ontraden.

Het bestuur van VVN Afdeling Den Helder