

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den Helder
Postbus 36
1780 AA DEN HELDER

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

J.A.G. de Leur

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143897

leurj@noord-holland.nl

1 | 5

Betreft: Voornemen tot wijziging voorrang voor fietsers op rotondes

Geacht college,

Op uw verzoek geven wij graag een reactie op uw voornemen om de komende periode alle rotondes binnen de bebouwde kom zodanig aan te passen dat de voorrang wordt gewijzigd ten gunste van de fietser.

Wij zijn van mening dat uw voornemen een verstandige keuze is en passend is binnen het provinciale beleid en de landelijk afgesproken aanbevelingen van het CROW en past bij de keuzes die alle andere gemeenten in Noord-Holland hebben gemaakt ten aanzien van rotondes. In de bijlage vindt u een adviesmemo waarin wij uiteenzetten waarom wij uw voornemen verstandig vinden en welke zaken hierbij nog uw nadere aandacht verdienen.

Op hoofdlijnen komt ons advies op het volgende neer:

- Het voorrangsprincipe 'voorrang voor fietsers' is het voorkeursprincipe voor de inrichting van rotondes in de landelijke richtlijnen, aanbevelingen en de inrichtingskenmerken zijn vastgelegd in de kennisbank van het landelijk kennisinstituut CROW. Het dient dan ook de uniformiteit in de provincie om dit principe overall toe te passen, ook bij locaties waar fietsers in twee richtingen oversteken.
- Een verkeersveilige situatie wordt bereikt door een uniforme en zorgvuldige inrichting passend bij de lokale situatie en de behoeften van weggebruikers. Leidend bij de inrichting zijn de richtlijnen en aanbevelingen van het CROW. Bij een aanvraag voor subsidie, bijvoorbeeld via de subsidieregeling 'Kleine Infrastructuur' zullen wij als provincie toetsen aan deze inrichtingseisen. Het niet vormgeven van de rotondes volgens de landelijke aanbevelingen heeft gevolgen voor mogelijke subsidies namens de provincie.
- Het wijzigen van de voorrang zal naar onze verwachting een positief effect hebben op het fietsgebruik en -waardering binnen uw gemeente en dat is passend binnen het landelijke en provinciale beleid.
- Voor het inrichten van de doorfietsroute in uw gemeente is het voorkomen van stopmomenten bij rotondes en belangrijke randvoorwaarde om deze route als een echte doorfietsroute in de communicatie te gaan positioneren.

Verzenddatum

Kenmerk

2204179 / 2204182

Uw kenmerk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

- Het verdient aanbeveling om de situaties vooraf door een onafhankelijke verkeersveiligheidsauditor te laten toetsen.

Adviesgesprekken

Over uw voornemen tot wijziging hebben wij enkele ambtelijke adviesgesprekken gevoerd. In deze gesprekken zijn de plannen voor de rotondes in Den Helder in detail aan ons voorgelegd en hebben wij aanbevelingen gedaan tot aanscherping van de ontwerpen en hebben wij aangegeven hoe en of de aanpassingen in aanmerking zouden kunnen komen voor subsidie van de provincie. In deze gesprekken doen wij geen toezeggingen over toekenning van subsidie. Die kunnen wij alleen geven op het moment dat er daadwerkelijk een aanvraag ligt voor subsidie. Bij de beoordeling van de aanvraag op subsidie zullen wij de veiligheid van de voorgenomen situaties nogmaals nadrukkelijk beoordelen en wij zullen daarbij toetsen aan de al eerder genoemde CROW-aanbevelingen en richtlijnen.

Communicatie en periode van gewenning

Tot slot drukken wij u op het hart dat de door u voorgenomen wijziging impactvol is en zeker in de eerste periode een tijd van gewenning zal moeten doorstaan. Een goede en brede communicatie aan alle weggebruikers is dan ook essentieel in de periode na het invoeren van de wijzigingen. In deze periode is helaas ook het niet uitgesloten dat het zal leiden tot ongevallen. Hoedt u echter voor het direct aanwijzen van de wijzigingen in verkeersregels als oorzaak van deze ongevallen. Immers een ongeval heeft zelden slechts één oorzaak en is veelal een optelsom van een aantal ongelukkige omstandigheden en fouten in het menselijk handelen (al dan niet bewust). Wellicht kunt u voor deze periode van gewenning en de communicatie leren van andere gemeenten die de afgelopen jaren eenzelfde plan hebben uitgevoerd (zoals de gemeenten Edam-Volendam en Leeuwarden). Onze beleidsadviseur (contactgegevens vindt u bovenaan in deze brief) is vanzelfsprekend bereid u van nader advies te voorzien mocht u daar behoefte aan hebben in het verdere proces.

Wij wensen u veel succes toe met het verder voorbereiden van de besluitvorming in deze.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
namens dezen,

Sectormanager Mobiliteit
dhr. drs. F.J. van der Linden

Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.

Bijlage

Adviesmemo voorrang op rotondes

Uniformiteit

Het voorrangsprincipe 'voorrang voor fietsers' is het voorkeursprincipe voor de inrichting van rotondes in de landelijke aanbevelingen en de inrichtingskenmerken zijn vastgelegd in de kennisbank van het landelijk kennisinstituut CROW.

Ten eerste is het van belang dat een in Den Helder onbekende weggebruiker weet wat hij kan verwachten. In Noord-Holland geldt binnen de bebouwde kom in alle gemeenten, met uitzondering van Den Helder en een aantal rotondes op provinciale wegen¹, dat fietsers mee gaan in de voorrang op de rotonde. In een grote meerderheid van gemeenten in de rest van Nederland wordt deze standaard ook gehanteerd. Weggebruikers uit andere delen van het land zijn dan ook gewend aan dit principe. Den Helder ontvangt met de diverse voorzieningen in de stad, de nabijheid van de zee en Texel veel weggebruikers van buiten de gemeente. Het is ook voor uw inwoners een voordeel dat zij in hun eigen woonplaats gewend zijn aan het in Nederland dominante voorrangsprincipe; Helderse weggebruikers zullen zich zodoende veiliger en voorspelbaarder gedragen in andere gemeenten.

Verkeersveiligheid

Er is veel debat en onenigheid geweest over de veiligheid van het voorrangsprincipe 'fietsers in de voorrang'. Landelijk is deze discussie met het vastleggen van het voorrangsprincipe 'fietsers in de voorrang' in de aanbevelingen inmiddels beslecht. Hoewel technisch gezien het uit de voorrang houden van fietsers veiliger lijkt, is er veel af te dingen op die veiligheid van rotondes zonder voorrang. Zo zijn gedane onderzoeken vaak situaties met elkaar vergeleken zonder rekening te houden met het feit dat rotondes binnen de bebouwde kom vaak veel meer fietsers verwerken dan rotondes buiten de bebouwde kom en daardoor per definitie het risico binnen de stad groter is dan daarbuiten. Een deel van de onveiligheid komt bovendien door het gebrek aan uniformiteit tussen gemeenten. Het is wel verstandig goed na te denken over de toepassing van rotondes bij industriegebieden met veel vrachtverkeer. Vrachtwagens hebben namelijk meer moeite fietsers bij het afslaan op te merken, het ontwerp en de dimensionering moet hierop worden afgestemd.

Vanzelfsprekend moet u de verkeersveiligheid van alle weggebruikers zwaar meewegen in uw overwegingen rondom het wijzigen van de voorrang. Een goede inrichting, passend bij de gebruikspatronen en capaciteiten van weggebruikers is essentieel. Het is hierbij ook logisch dat binnen de bebouwde kom er meer verantwoordelijkheid ligt bij de gebruiker van het zwaardere en snellere voertuig; waarbij binnen de stad voetganger en fietser bescherming verdienen, onder andere omdat actieve mobiliteit minder ruimte gebruikt en minder schadelijke overlast veroorzaakt (zoals geluid en emissies). Ons inziens is het uit de voorrang houden van fietsers (en voetgangers) niet passend bij dit principe.

Fietsers in twee richtingen

Daarbij is het goed te bedenken dat omdat fietsers fysieke inspanning moeten leveren bij het fietsen geneigd zullen zijn een korte route te kiezen boven een lange en bovendien zo veel mogelijk het conflict met autoverkeer zullen willen vermijden.

¹ Op een aantal rotondes liggend op provinciale wegen is gekozen voor het voorrangsprincipe 'fietsers uit de voorrang' vanwege een hoog aandeel zwaar vrachtverkeer, en de rotondes liggen meestal zeer nabij de komgrens en/of op wegen met een maximumsnelheid hoger dan 50 km/u. Ook de provincie zal bij onderhoud het voorrangsprincipe wel heroverwegen, conform het uitgestippelde beleid in de 'Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027'.

Hoewel het veiliger is om ook fietsers slechts in één richting om een rotonde te laten fietsen, is het onverstandig om op plekken waar niet alle aansluitende fietspaden in één richting bereden mogen worden fietsers te dwingen om te rijden. Het is in dat geval beter aan te sluiten bij de behoeften van de fietser en andere weggebruikers attent te maken op fietsers in twee richtingen. Er zijn bij deze situaties wel extra maatregelen nodig om het zicht op fietsers en de veiligheid te verbeteren; denk aan het verhoogd uitvoeren van de oversteek en/of het aanbrengen van een drempel voor de oversteek. Voor de inrichting van rotondes (of enkele oversteken) waarbij fietsers in twee richtingen de rotonde mogen gebruiken zijn goede ontwerprichtlijnen en ervaringen van elders beschikbaar en zolang die gevolgd worden kunnen deze veilig worden gebruikt. Desondanks heeft het de voorkeur om op plekken waar dit kan en aansluit op fietsstromen, de fietsers zoveel mogelijk met de richting van de rotonde mee te laten rijden.

Fietsstimulering

Daarnaast zou het wijzigen van de voorrang ten gunste van de fietser een positieve impact kunnen hebben op het gebruik van de fiets binnen Den Helder en Julianadorp. Fietsers hoeven minder vaak te stoppen en fietsen wordt daarmee prettiger. Uit onderzoek blijkt dat het vanuit stilstand weer op snelheid komen een (niet elektrische) fietser evenveel energie kost als 100 meter fietsen. In de beleving van de fietser worden afstanden door het opheffen van een stopmoment dus kleiner. Het stimuleren van het gebruik van de fiets is passend binnen het geldende landelijke en regionale beleid, in onze provincie vastgelegd in de 'Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027' en het omvormen van de rotondes kan dan ook helpen de doelstellingen in dit beleid (het vergroten van het aandeel van fietsen en lopen in de verplaatsingen), ook voor Den Helder dichterbij te brengen.

Inrichtingsprincipes doorfietsroute

Daartoe werken wij in samenwerking met uw gemeente en de andere gemeenten in de regio aan een netwerk van doorfietsroutes. Dit zijn routes waarbij het uitgangspunt is dat fietsers zoveel mogelijk en comfortabel kunnen doorfietsen over wat langere afstanden. Ze verbinden plaatsen en de belangrijkste bestemmingen daarbinnen met elkaar. Dergelijke routes zouden breed moeten genoeg zijn voor verschillende snelheden. In de ontwerpprincipes die horen bij doorfietsroutes is het in de voorrang plaatsen van de fietser bij rotondes nodig om deze routes ook daadwerkelijk als een doorfietsroute te kunnen bestempelen. Een heel aantal rotondes die u nu wenst om te vormen liggen op de route tussen Den Helder, Julianadorp en Anna Paulowna. Voor het realiseren van doorfietsroutes zetten wij als provincie in op flinke investeringen via subsidies en tegen gunstige subsidievoorwaarden (tot 90% subsidie van de uitvoeringskosten).

Provinciaal advies en subsidie

Het niet volgens de voorrangsprincipes vormgeven van de rotondes op de doorfietsroute zal schade doen aan werking en aantrekkelijkheid van de route. Dat zou voor ons ook reden kunnen zijn de status van de route in uw gemeente te heroverwegen, wat weer gevolgen zou kunnen hebben voor de toekenning van subsidie. Bovendien heeft de provincie de aanbevelingen van CROW vastgelegd in het regionaal beleid en wij gebruiken deze als toetssteen bij het verlenen van subsidie, ook voor locaties die niet op de doorfietsroute liggen. Op het moment dat een gemeente subsidie zou aanvragen voor een rotonde die niet aan de landelijke aanbevelingen voldoet is dat voor ons een reden om subsidie voor een dergelijk project in zijn geheel te weigeren.

Onafhankelijke toetsing

Hierbij geven wij u in overweging dat, mocht u twijfelen over de juiste toepassing van de richtlijnen, er in Nederland een systematiek is ontwikkeld die toetsing aan richtlijnen en aan de verkeersveilige inrichting onafhankelijk kan beoordelen; de Verkeersveiligheidsaudit (VVA). Deze systematiek passen wij ook toe, voor ontwerpen op onze eigen provinciale wegen, maar ook voor subsidieaanvragen waarbij om diverse redenen (gebrek aan ruimte, aanwezigheid van kabels en leidingen etc.) de richtlijnen en aanbevelingen niet exact kunnen worden gevolgd, maar waarvan kennelijk wel verkeersveiligheidswinst te verwachten is. Dergelijke casussen kunnen wij toch subsidiëren als er met een onafhankelijke ontwerptoets, volgens de systematiek van de VVA, voldoende verkeersveiligheidswinst wordt aangetoond. Wij zouden u aanraden voor de inrichting van een aantal rotondes, met name de locaties waar fietsers in twee richtingen oversteken, door een onafhankelijke verkeersveiligheidsauditor te laten toetsen.