

Bespreeknotitie Raadsinformatiebrief verkeersveiligheid rotondes

Inleiding

Op 27 oktober 2010 heeft de VVD-fractie schriftelijk vragen gesteld over de (on)wenselijkheid van de aanleg van rotondes in deze gemeente waar fietsers in twee richtingen (dus ook linksom) mogen fietsen. Op 5 juli 2011 heeft de VVD-fractie in het vragenhalfuurtje hier wederom aandacht voor gevraagd, gezien een nieuw ongeval op een rotonde enkele dagen eerder. Het college heeft daarop een studie laten doen naar de veiligheid van de rotondes in 's-Hertogenbosch. Belangrijkste conclusies:
De zes onderzochte rotondes met fietsverkeer in twee richtingen in de voorrang voldoen aan de inrichtingseisen en grotendeels voldoen aan de richtlijnen. Daarnaast leiden dergelijke rotondes niet tot een verhoogd ongevallebeeld. Het onderzoek geeft dan ook geen aanleiding om dit soort voorzieningen in de gemeente 's-Hertogenbosch te heroverwegen.

De fracties van VVD en Rosmalens Belang stellen deze RIB ter discussie in de commissie. De redenen daarvoor leggen we in deze notitie voor.

De methodiek van het onderzoek

De RIB is gebaseerd op het onderzoek 'Onderzoek verkeersveiligheid rotondes Gemeente 's-Hertogenbosch' door Via.nl. Het onderzoek heeft plaatsgevonden vanuit drie invalshoeken 1) toets vormgeving en inrichting 2) observatie van het verkeersgedrag en 3) ongevalanalyse. "De resultaten uit de ongevalanalyse zijn, daar waar relevant, input geweest voor de schouw en observatie op locatie", aldus het onderzoek.

De fracties van de VVD en Rosmalens Belang waarderen dat het college aan de slag gaat om nog in 2012 alle onderzochte rotondes ook volledig aan de richtlijnen te laten voldoen, met locatie-specifieke en kleinschalige maatregelen. Het 'frapper-toujour' over dit onderwerp heeft dankzij het onderzoek dus wat opgeleverd. Er blijft echter één punt onderbelicht: de ongevalanalyse.

VVD en Rosmalens Belang hebben een ander beeld bij met name de ongevalanalyse dan Via.nl. Beide fracties hebben grote twijfels over de juistheid van de gegevens. Met name de vaker door beide fracties ter discussie gestelde situatie Vlietdijk-Laaghemaal blijft ons een 'doorn in het oog'. Echter, ook het gegeven dát er onduidelijkheid is over cijfers, vinden wij niet wenselijk.

Wij zien hiertoe de volgende redenen:

1. Voor de analyse zijn de geregistreerde ongevalgegevens t/m 2010 gebruikt. Gegevens over 2011 en 2012, die juist voor groeiwijken als de Grote Wielen een beter inzicht geven, waren niet beschikbaar.
2. Van omgeving Vlietdijk-Laaghemaal zijn de meldingen niet meegenomen in het Via.nl-onderzoek, omdat de exacte locaties van de meldingen niet bekend zijn.

Achtergrond:

Omdat er geen geregistreerde slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden op rotonde Vlietdijk-Laaghemaal, terwijl juist daar ongevallen bekend zijn, is op ons verzoek navraag gedaan bij de meldkamer van de politie Brabant-Noord van de meldingen van de locatie Vlietdijk-Laaghemaal. Hieruit blijkt dat:

- Bij de meldingen niet bekend is of deze op de rotonde of op het wegvak hebben plaatsgevonden;
- de meldingen van wegvakken, kruisingen of van de rotonde kunnen zijn;
- volgens de taakaccenthouder van de politie het niet mogelijk is om van alle meldingen na te gaan wat de exacte locatie was van de melding;
- op nadrukkelijk aanraden van de politie zijn de meldingen van omgeving Vlietdijk-Laaghemaal daarom niet meegenomen.

3. Het onderzoek concludeert:

“Daarnaast wordt geconcludeerd dat rotondes met twee richtingen fietsverkeer niet leiden tot een verhoogd ongevallenbeeld op basis van geregistreerde verkeersongevallen. Het onderzoek geeft dan ook geen aanleiding om dit soort voorzieningen in de gemeente 's-Hertogenbosch te heroverwegen”.

Op basis van punten 1 en 2 zoals hierboven genoemd, *kán* en *mag* niet geconcludeerd worden dat er *geen aanleiding is om dit soort voorzieningen in de gemeente 's-Hertogenbosch te heroverwegen.*

4. De conclusies komen niet overeen met onderzoeken van het SWOV, 2012: ‘*Van fietsongeval naar maatregelen: kennis en hiaten R2012-8*’ (zie bijlage 1):
 - Rotondes met fietsers *in* de voorrang blijken minder veilig te zijn dan rotondes met fietsers *uit* de voorrang.
 - Er is een toename te zien van dodehoekongevallen bij vrachtauto's die een fietspad (met fietsers in de voorrang) haaks kruisen op een voorrangskruispunt en bij het oprijden van een rotonde. Dit komt mogelijk mede door de toename van het aantal fietspaden dat in twee richtingen mag worden bereden.

5. In het verlengde van punt 2), in tekstvak ‘Achtergrond’:

Meldkamer van de politie Brabant-Noord:

“Bij meldingen is niet bekend of deze op de rotonde of op het wegvak hebben plaatsgevonden. Meldingen kunnen van wegvakken, kruisingen of van de rotonde zijn”.

Als alarmmeldingen op een andere straatnaam worden gedaan, zijn deze natuurlijk moeilijk te achterhalen. Het registratiesysteem is kennelijk ook onvoldoende om analyses te kunnen maken.

Ter illustratie: onvoldoende registratie van meldingen

Op 27 augustus 2012 vond om ongeveer 19.30 uur bij de fietsoversteek Vlietdijk (waar de VVD en Rosmalens Belang ook al eerder vragen over hebben gesteld) wederom een ongeval plaats. Het betrof een jonge vrouw die behoorlijk gewond was in het gezicht. Er kwamen van beide richtingen op het fietspad fietsers, een automobilist die vanuit het winkelcentrum kwam stopte wel voor de ene fietser maar trok direct daarna weer op en zag de fietser die van de andere richting kwam over het hoofd. Er is een ambulance bij geweest.

De alarmmelding is gedaan onder *Mosasingel*:

<http://alarmeringen.nl/brabant-noord/rosmalen/10011716/ambulance-met-gepaste-spoed-naar-mosasingel-in-rosmalen.html>.

In het Brabants Dagblad van 1 september is uitvoerig ingegaan op de grote diversiteit van rotondes in den lande. Er werd een pleidooi gehouden voor uniformiteit.

Vragen aan de commissie

- 1) Deelt u onze mening dat de registratie van ongevallen verbeterd moet worden? Dit om de effectiviteit van maatregelen te kunnen beoordelen?
- 2) Deelt u onze mening dat de effectiviteit van de maatregelen op korte termijn (circa 1 jaar) geëvalueerd moet worden? Waarbij dan aandacht zou moeten zijn voor:
 - a) de maatregelen die nog in 2012 genomen worden;
 - b) gebruik van de juiste en actuele ongevallencijfers, voor alle rotondes in onze gemeente waar fietsers de rotondes 'raken'.

VVD-fractie,
drs. Govert Schermers

Fractie Rosmalens Belang,
Sjef van Creij

BIJLAGE 1: BEVINDINGEN SWOV 2012

'Van fietsongeval naar maatregelen: kennis en hiaten R2012-8'

Citaten uit het onderzoek:

“Hoewel bekend is dat rotondes veiliger zijn dan kruispunten, speelt de vraag of het veiliger is voor (brom)fietsers als ze voorrang hebben op een rotonde met vrijliggende fietspaden of juist niet. Volgens CROW (1998) blijken rotondes met fietsers in de voorrang "iets minder veilig" te zijn dan rotondes met fietsers uit de voorrang. Dit 'iets minder' wordt door Dijkstra (2005) gespecificeerd als tussen de 52 en 73 extra ziekenhuisgewonden per jaar. Fortuijn (2005) concludeert dat het aantal letselongevallen op rotondes met fietsers in de voorrang ruim twee maal zo hoog is als op rotondes met fietsers uit de voorrang. Mobiliteitsargumenten leiden er echter toe dat fietsers binnen de bebouwde kom toch vaak voorrang krijgen. Door Van Minnen (1995) is geconcludeerd dat het in ieder geval beter is rotondes met fietspaden uit te rusten dan met fietsstroken”.

“In het onderzoek kwam overigens nog een ander type dodehoekongeval aan het licht. Het betreft een ongeval met een vrachtauto die een fietspad (met fietsers in de voorrang) haaks kruist, waarbij de chauffeur een fietser over het hoofd ziet. Deze situatie komt voor op een voorrangskruispunt en bij het oprijden van een rotonde. Beide gevallen doen zich de laatste jaren frequenter voor, mogelijk door de toename van het aantal fietspaden dat in twee richtingen mag worden bereden en de toename van het aantal rotondes”.