

Hoofddorp, 13 maart 2025

Betreft: Inspreken gemeenteraad actieplan
verkeersveiligheid

Geachte Gemeenteraad,

Dank voor het Actieplan Verkeersveiligheid.

De plaatjes staan bij de agenda stukken.

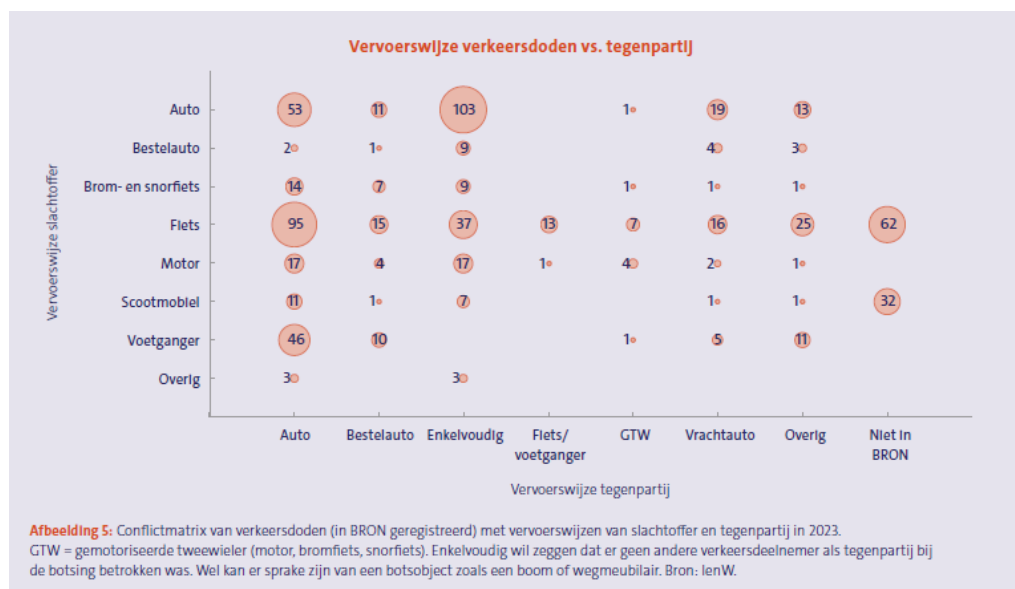
Vanuit de Fietzersbond kijken we vooral naar de acties gericht op de fietsers en de andere gebruikers van de fietsinfrastructuur.

Als het om de veiligheid gaat, moeten we onderscheid maken tussen de veiligheid van de infrastructuur, het gedrag en de sociale veiligheid.

In de verkiezing Fietsgemeente 2024 behaalde we een score van nummer 311 van de 342 gemeenten. Dit als resultaat van 236 gebruikers van de fietsinfrastructuur die de 28 enquêtevragen invulden. Sommige van deze subjectieve beoordelingen komen ook terug in het actieplan.

De verbeterpunten worden gestuurd vanuit de verkeersslachtoffers. Helaas is het niet duidelijk welke aanpak is gericht op de ongelukken met de auto's en welke voor de fietsen. Ook de combinatie van slachtoffer en de tegenpartij komt niet in beeld. Daardoor blijft de olifant in de kamer onderbelicht.

In bijgaand plaatje[1] is te zien dat als de tegenpartij de auto is, er veel te voorkomen valt.



De fietzersbond streeft al jaren om overal binnen de bebouwde kom de snelheid terug te brengen naar 30

km/u. Binnen woonwijken is dat al vaak geregeld,

echter bij de GOW wordt vaak aan de 50 km/u vastgehouden. Dat kan volgens de regels, omdat de weg veilig is voor auto's en langsrijdend fietsverkeer.

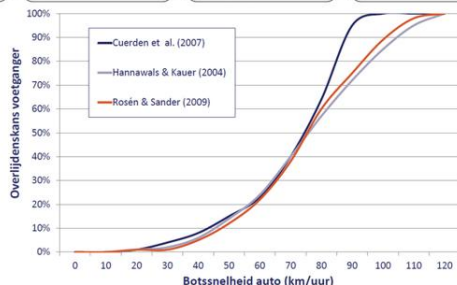
Helaas worden er aan het oversteken door de fietsers geen eisen gesteld.

Wel zijn er op de GOW30 soms fietsstroken, echter laat je daar je kind alleen fietsen, kan je er naast fietsen, durven je (groot)ouders er nog wel te fietsen? Mogen of willen de grootouders daar wel de kinderen met de fiets uit school halen om ze bij hun thuis op te vangen?

Zijn de snelheden van de langsrijdende bussen of vrachtwagens op de GOW30 inderdaad 30 km/u of is de V⁸⁵ 30 km/u. Zie het volgende plaatje. Bedenk daarbij dat de bumperhoogte van een SUV niet meer op knie hoogte is. Daardoor zijn de verwondingen zwaarder op het onderlichaam.

Inzetten op Intelligent Speed Adaptation (ISA)[2] door de gemeente, via de landelijk politiek, kan een forse besparing opleveren aan borden en wegenbouw.

Overlijdingskans vs. snelheid



Afbeelding 3: Het verband tussen kans op dodelijke afloop en botssnelheid bij voetganger-automobilistcontacten, gevonden in enkele recente studies (in: Rosén et al., 2011).

In dit actieplan ontbreekt het beheer van de zichtlijnen waarmee je ongevallen kan voorkomen. Er zijn drie types: Het Rijzicht, het Stopzicht en Oprijzicht. De CROW-richtlijn gaat uit van het rijzicht waarin je 8 à 10 seconden de tijd hebt om te zien wat er op je afkomt. De 4 en 5 seconden zijn aangegeven als minimum. In bijgaande tabel is dit uitgewerkt:

km/u	10	15	18	20	28	30	33	40
m/sec	3	4	5	6	8	8	9	11
m in 4 sec	11	17	20	22	31	33	37	44
m in 5 sec	14	21	25	28	39	42	46	56
m in 8 sec	22	33	40	44	62	67	73	89
m in 9 sec	25	38	45	50	70	75	83	100
m in 10 sec	28	42	50	56	78	83	92	111

Daarbij gaat het dus niet alleen om je eigen snelheid maar ook om die van het andere verkeer. Hinderlijke bermbeplanting of geparkeerde auto's of busjes, maar ook bouwketen en dergelijke, dienen voorkomen te worden.

Voor door particulier beheerde situaties dient dit te worden opgenomen in de AVP of iets dergelijks, zodat deze hierop aangesproken kunnen worden.

Ook afslaand verkeer dient goed zicht te hebben op achterop komend fietsverkeer op een vrijliggend fietspad. Uitbuigen van het fietspad, zodat de (snelle) fietsers goed in beeld komen, is belangrijk.

Ook de zichtlijnen bij een rotonde zijn van belang:

Een uitloper van een kruising van fietspaden, die vlak na een rotonde ligt, hoort zoveel afstand te hebben dat de automobilist op de rotonde tijd heeft om de richting van de (snelle) fietser te kunnen bepalen.

De zichtlijnen problematiek is belangrijk voor zowel verkeersveiligheid als de sociale veiligheid.

Dank u wel voor uw aandacht.[3]

[1] De Staat van de Verkeersveiligheid 2024 pagina 7

Dat de fietsongevallen in BRON Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) niet volledig zijn is duidelijk. Er wordt landelijk aan gewerkt door ook de SEH (spoed eisende hulp) cijfers te verzamelen en te betrekken. Het overzicht is daarom niet compleet.

[2] <https://swov.nl/nl/fact/its-wat-intelligent-speed-adaptation-isa-en-wat-zijn-de-effecten-op-verkeersveiligheid>

[3] Meer informatie kunt u krijgen via haarlemmermeer@fietsersbond.nl