

Memo dodelijk ongeval N460



Colofon

Provincie Zuid Holland
Dienst beheer infrastructuur
Eenheid advies beheer assets

Opsteller van inhoud memo: art 5 1-2e

Datum: 14 april 2022

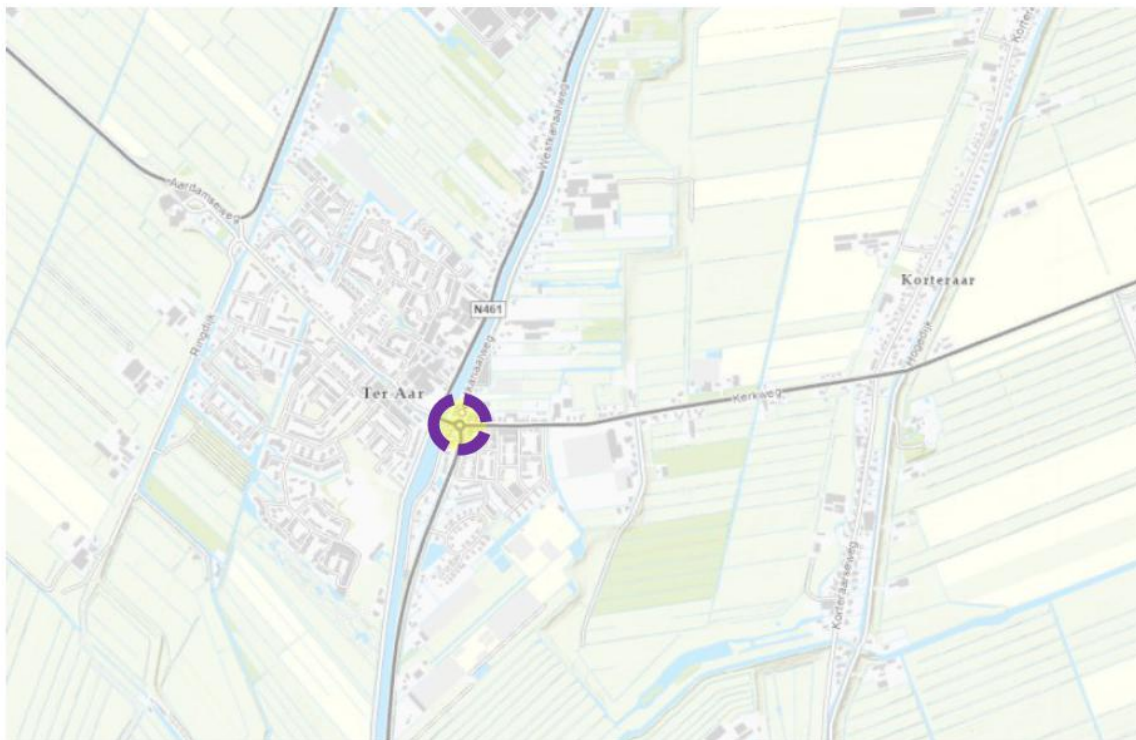
Inhoud

| | |
|--|---|
| Colofon..... | 1 |
| Inhoud..... | 2 |
| 1. Inleiding..... | 3 |
| 1.1. Aanleiding tot dit onderzoek..... | 3 |
| 1.2. Doelstelling van het onderzoek..... | 3 |
| 1.3. Afbakening..... | 3 |
| 1.4. Onderzoeksaanpak..... | 3 |
| 2. Beschrijving van het ongeval..... | 4 |
| 2.1. Algemeen..... | 4 |
| 2.2. Materiële schade..... | 5 |
| 2.3. Lichamelijke schade..... | 5 |
| 3. Invloed van de infrastructuur..... | 5 |
| 3.2. Verkeersintensiteit en snelheid..... | 6 |
| 3.3. Onderhoudstoestand van de infrastructuur..... | 6 |
| 3.4. Ongevallencijfers..... | 7 |
| 3.5. Technische installaties van de provincie..... | 7 |
| 3.6. Voertuig ondersteunende techniek..... | 7 |
| 4. Invloed van het weer..... | 7 |
| 4.1. Weersgesteldheid..... | 7 |
| 5. Invloed van gedrag..... | 7 |
| 5.1. Gedrag van de weggebruiker..... | 7 |
| 5.2. Gedrag van handhavingsdiensten..... | 7 |
| 5.3. Gedrag van Provinciaal personeel..... | 7 |
| 6. Conclusie..... | 7 |
| 7. Aanbevelingen..... | 8 |
| 8. Bijlagen..... | 8 |

1. Inleiding

1.1. Aanleiding tot dit onderzoek

Het onderzoek is naar aanleiding van een dodelijk ongeval op de N460 ter hoogte van hm 5,8 in Ter Aar (figuur 1).



Figuur 1: locatie ongeval N460

1.2. Doelstelling van het onderzoek

Bij DBI werken we volgens de principes van het Assetmanagement. We zijn hiervoor gecertificeerd volgens de ISO 55001. De norm schrijft voor dat risico's worden geïdentificeerd, onderzocht en dat, indien nodig, verbetermaatregelen worden genomen. Het doel van het onderzoeksrapport is te kijken of we verbetermaatregelen moeten nemen om het risico te reduceren.

1.3. Afbakening

Het onderzoek beperkt zich tot de plaats van ongeval.

1.4. Onderzoeksaanpak

Bij een ongeval volgt nader onderzoek waarbij we gegevens verzamelen over het ongeval en de ongevalslocatie. We kijken naar de ongevals cijfers in ViaStat Online, het logboek van de IC-desk en hebben contact met de politie over het ontstaan van het ongeval. Verder gaan we na wat de technische staat van de weg is en wat de weersomstandigheden waren.

2. Beschrijving van het ongeval

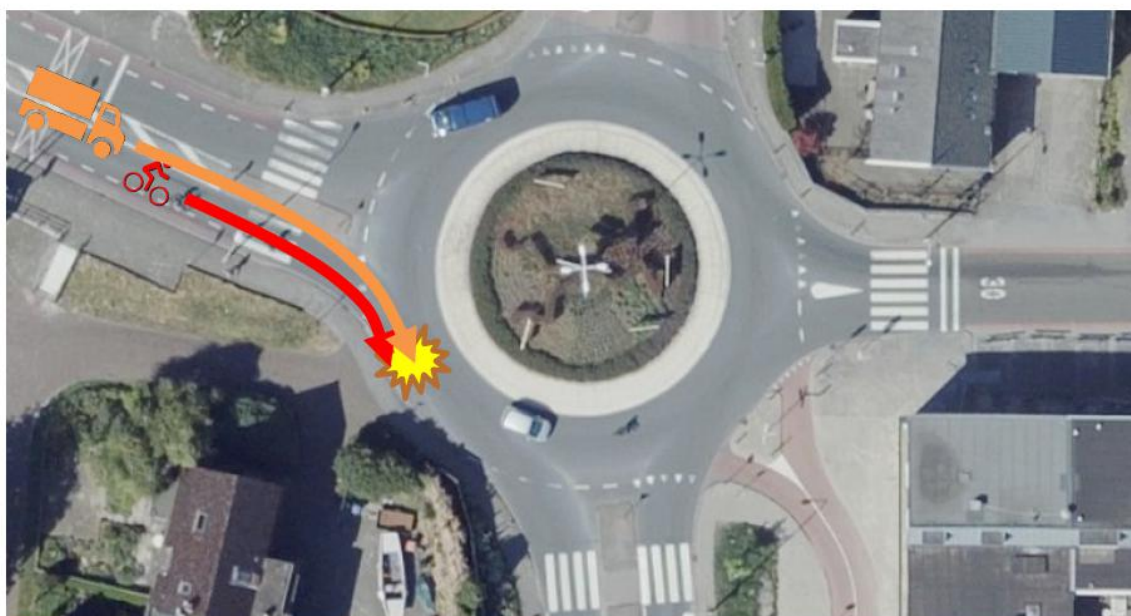
2.1. Algemeen

Op 29 januari 2022 rond 12:30 uur heeft op de N460 een ongeval plaatsgevonden waarbij een vrachtwagen en fietser betrokken waren. Het ongeval gebeurde op de Pieter de Vogelrotonde bij hmp 5,8 (Oostkanaalweg) in Ter Aar. De fietser stond naast de vrachtwagen opgesteld voor de rotonde. De politie heeft gecommuniceerd dat de vrachtwagen de fietser op de brug heeft ingehaald waarna de fietser vervolgens bij het oprijden van de rotonde in zijn dode hoek is beland. Hierna volgde het fatale ongeval.

De fietser is ter plekke om het leven gekomen. Naast de politie, ambulance en brandweer werd ook het Mobiel Medisch Team gealarmeerd, maar de hulp mocht niet meer baten.

Op de rotonde en de brug werd een ruime afzetting gemaakt en een tent geplaatst om het slachtoffer aan het zicht te onttrekken. De weg is urenlang afgesloten geweest vanwege het onderzoek. De vrachtwagenbestuurder werd opgevangen.

Figuur 2 geeft een situatieschets van het ongeval.



Figuur 2: situatieschets ongeval N460



Figuur 3, Situatie na het ongeval

2.2. Materiële schade

Zowel de fiets als vrachtwagen hebben schade opgelopen. Beide voertuigen zijn meegenomen voor nader ongevalsonderzoek.



Figuur 4, Materiele schade aan de fiets

2.3. Lichamelijke schade

De fietser is ter plekke overleden als gevolg van dit ongeval. De vrachtwagenchauffeur heeft het overleefd, maar zijn gezondheidssituatie is onbekend.

3. Invloed van de infrastructuur

3.1. Inrichting van de infrastructuur en techniek

Richtlijnen

Het betreft op de ongevalslocatie een enkelstrooksrotonde op een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom, met een toegestane snelheid van 50 km/u.

De buitenstraal van de rotonde is 16,0 meter. Dit is kleiner dan in het Handboek Wegen 5.0 staat voorgeschreven (16,7 meter). Ook heeft de rotonde geen vrijliggende

fietsvoorzieningen. De uitleg voor het afwijken van de richtlijnen is in het blauwe kader gegeven.

Waarom wijkt de rotonde af van de richtlijnen?

In 2000 was op deze locatie een verkeersonveilig voorrangskruispunt aanwezig. Om de verkeersveiligheid te verbeteren is in 2001 een enkelstrooksrotonde aangelegd. Vanwege ruimtegebrek was het niet mogelijk om te voldoen aan de Provinciale richtlijnen (vrijliggende fietsvoorzieningen en fietsers uit de voorrang). Ondanks een afwijking van de richtlijnen zorgt een enkelstrooksrotonde voor meer verkeersveiligheid dan het voormalige voorrangskruispunt. Het is 1 van de 2 rotondes binnen het Provinciale areaal zonder vrijliggende fietsvoorzieningen.

In de trajectstudie voor het groot onderhoud van de N460 in 2014 is gekeken naar mogelijkheden voor verbetering van de verkeersveiligheidssituatie van fietsers op de rotonde. Goudappel Coffeng BV/Tauw BV heeft een ontwerpstudie uitgevoerd en een inrichtingsadvies gegeven voor de rotonde. Daarin was onder andere een fietsstrook op de rotonde opgenomen. Dit inrichtingsadvies is voorgelegd aan de Fietzersbond. Gesteund door de CROW-richtlijnen hebben zij het advies afgekeurd, omdat rotondes met een fietsstrook de rijbaan breder maakt wat leidt tot hogere snelheden. Bovendien is voor deze fietsstrook op de rotonde geen ruimte. Daarnaast geven rotondes met menging van verkeersdeelnemers een relatief geringer aantal conflictpunten omdat motorvoertuigen achter de fietsers blijven rijden. Mede ingegeven door de bezwaren van de Fietzersbond is vervolgens intern geconcludeerd om, uit het oogpunt van verkeersveiligheid en uniformiteit, te kiezen voor een gemengde verkeersafwikkeling (de bestaande situatie) en om het inrichtingsadvies van Goudappel slechts gedeeltelijk over te nemen. Er zijn dus geen fietsstroken gerealiseerd. Wel is een fietsveilige aansluiting op de rotonde aangelegd richting Prinses Beatrixstraat en is een onveilige fietsoversteek ten zuiden van de rotonde op de N460 opgeheven.

Beoordeling politie

De rotonde voldoet niet aan de richtlijnen, maar gelet op de ruimte en de schuine afloop vanaf de brug is de huidige situatie de best inpasbare optie. Het is dus feitelijk niet te wijten aan de infrastructuur. De chauffeur van de vrachtauto wordt als verdachte aangemerkt in deze zaak. Verder had de politie geen aanvullingen of aanbevelingen.

3.2. Verkeersintensiteit en snelheid

Er zijn geen fysieke telpunten op de N460 beschikbaar. Wel is er 'Floating CAR data' beschikbaar. Het nadeel van deze data ten opzichte van fysieke telpunten is dat het iets minder betrouwbaar is. In 2019 lag de intensiteit op een gemiddelde werkdag op de N460 op 10.363 motorvoertuigen. De gemiddelde snelheid op de takken naar de rotonde ligt op circa 50 km/u. Dit is in overeenstemming met de maximaal toegestane snelheid van 50 km/u.

3.3. Onderhoudstoestand van de infrastructuur

De onderhoudstoestand van de N460 ter hoogte van hm 5,8 voldoet aan de minimum eisen. Op basis van de ARAN metingen uit 2021 blijkt dat zowel de spoorvorming als de langsonvlakheid (zoals golvingen en ribbels in het wegdek) binnen de gestelde richtlijnen van het CROW blijven.

Stroefheidsmetingen worden niet uitgevoerd op rotondes. Om de stroefheid te meten wordt een constante snelheid van ten minste 50 km/uur vereist, dat is op deze locatie niet mogelijk

door de rotonde. Wel is een optische toets gedaan naar de stroefheidsmeting. Hieruit blijkt dat de stroefheid voldoet aan de richtlijnen.

3.4. Ongevallencijfers

In het ongevallenregistratie systeem ViaStat Online zijn op deze rotonde in de periode 2014 t/m 2020 twee ongevallen geregistreerd. Het ging in beide gevallen kop-staart ongevallen zonder letsel.

3.5. Technische installaties van de provincie

Ter plaatse van het ongeval zijn geen technische installaties aanwezig.

3.6. Voertuig ondersteunende techniek

Over de aanwezigheid van voertuig ondersteunende technieken is door de politie niet gecommuniceerd.

4. Invloed van het weer

4.1. Weersgesteldheid

Het ongeval heeft plaatsgevonden bij daglicht en bij droge weersomstandigheden. Volgens de politie hebben de weersomstandigheden niet bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval.

5. Invloed van gedrag

5.1. Gedrag van de weggebruiker

De politie heeft aangegeven dat de vrachtwagenchauffeur als verdachte wordt aangemerkt. De politie heeft gecommuniceerd dat de vrachtwagen de fietser op de brug heeft ingehaald waarna de fietser vervolgens bij het oprijden van de rotonde in zijn dode hoek is beland. Hierna volgde het fatale ongeval. Verdere informatie over het gedrag van de weggebruiker is niet bekend.

5.2. Gedrag van handhavingsdiensten

De politie geeft de ongevalsrapportage alleen vrij als het ongeval is te wijten aan de staat van de weg of de weginrichting. Aangezien dit niet het geval is, is de rapportage dan ook niet vrijgegeven.

5.3. Gedrag van Provinciaal personeel

De IC-desk heeft tijdig en accuraat gehandeld en heeft direct een toezichthouder ter plaatse gestuurd. Deze was na circa 20 minuten nadat de melding was ontvangen op de locatie van het ongeval. Verder zijn verkeersregelaars ingezet om het verkeer te regelen tijdens de afsluiting van de weg.

6. Conclusie

Op 29 januari 2022 rond 12:30 uur heeft op de N460 een ongeval met een vrachtwagen en fietser plaatsgevonden. Het ongeval gebeurde op de Pieter de Vogel-rotonde bij hmp 5,8 (Oostkanaalweg) in Ter Aar. De politie heeft gecommuniceerd dat de vrachtwagen de fietser op de brug heeft ingehaald waarna de fietser vervolgens bij het oprijden van de rotonde in zijn dode hoek is beland. Hierna volgde het fatale ongeval. Uit contact met de politie blijkt dat de

technische onderhoudsstaat en de inrichting van de weg voldoende is en niet van invloed is geweest op het ontstaan van het ongeval. De inrichting van de rotonde voldoet niet volledig aan handboek wegen 5.0, maar is zeker verkeersveiliger dan de voormalige inrichting op dit kruispunt. Eventuele mogelijk aanpassingen aan de ronde zijn met een goede onderbouwing en mede op verzoek van de Fietsersbond niet doorgevoerd..

7. Aanbevelingen

De aanleiding van dit ongeval ligt buiten ons invloedgebied, dit heeft de politie bevestigd. Er zijn geen aanbevelingen naar aanleiding van dit ongeval.

8. Bijlagen

Geen