

## Voortgang Verkeersveiligheid

<b>Raadsinformatiebijeenkomst</b>	26 september
<b>Voorzitter</b>	Bas Meijer
<b>Tijd</b>	20.00 – 21.00 uur
<b>Zaal</b>	Trouwzaal
<b>Soort Bijeenkomst:</b>	Bespreken raadsbrief
<b>Werkvorm bijeenkomst</b>	Regulier met meepraters
<b>Geagendeerd door:</b>	Indra te Ronde (D66), André van Schie (VVD), Sander van Waveren (CDA), Thijs Weistra (GL), Ruben Post (PvdA)
<b>Doel van de bijeenkomst</b>	De raadsleden hebben een aantal vragen die in een presentatie worden beantwoordt zodat het beeld van de voortgang verkeersveiligheidsprogramma duidelijk is. Van meepraters willen zij graag praktijkinformatie horen zodat die bij de informatie vanuit de rapportage kan worden gevoegd.
<b>Betrokken ambtenaren/ Presentatoren</b>	Eelko van den Boogaard, programmamanager
<b>Meepraters</b>	meeprater Theo Baggerman Annette van den Bosch, Werkgroep Verkeer Bewonersplatform Overvecht Peter van Bekkum, Fietsersbond Marcel Zwamborn Diana Timmerman, VVN afdeling Utrecht
<b>Portefeuillehouder(s)</b>	Lot van Hooijdonk
<b>Aanwezige griffiemedewerker(s)</b>	Jan Karens en Marlies Smeets
<b>Programma</b>	Presentatie(s) door Eelko van den Boogaard (max.10 min.) Vragen raadsleden Meepraters aan het woord Vragen raadsleden
<b>Vervolg</b>	Dit onderwerp is niet geagendeerd voor een debat in de gemeenteraad.

**Motivatie: Indra te Ronde (D66), André van Schie (VVD), Sander van Waveren (CDA), Thijs Weistra (GL), Ruben Post (PvdA)**

De fracties van D66, CDA en VVD agenderen graag de Voortgangsrapportage Verkeersveiligheid (per 1 juli 2017) voor een Raadsinformatiebijeenkomst. De tweede rapportage geeft al een completer, en beter, beeld dan de voorgaande rapportage, al hebben de fracties nog wel vragen bij de volgende thema's, die tijdens de RIB aan bod komen/beantwoord kunnen worden:

1) De rapportage verwijst in een aantal gevallen door naar het initiatievenfonds. Een verdere beschrijving hoe bewoners hierin kunnen worden ondersteund (tijdens bijvoorbeeld de aanvraag) ontbreekt. Ook is doorverwijzing naar het initiatievenfonds geen garantie dat de, door bewoners, nodig geachte verkeersveiligheidsverbetering ook (snel) wordt doorgevoerd. Graag krijgen de fracties een ambtelijke toelichting bij de verkeersprojecten waar het rapport op doelt, en een beeld van hoe bewoners hierin kunnen worden begeleid/ondersteund (o.a. door de 'gereedschapskist' die in de zomer online zou komen).



## Gemeente Utrecht

2) Om verschillende redenen worden een aantal projecten nu niet (meer) uitgevoerd. De rapportage bevat hierover in een aantal gevallen nauwelijks tot geen argumentatie en ook de (globaal in te schatten) nodige dekking is onduidelijk. Ook niet een inschatting van of- en wanneer uitvoering wel mogelijk zou zijn (waaronder Romerostraat). Hierover ontvangen de fracties graag een nadere ambtelijke toelichting.

3) Relevantie en uitkomsten expertmeeting: De 3 expertmeetings hebben in een aantal aanbevelingen geresulteerd, die in de voortgangsrapportage zijn verwerkt. De fracties krijgen graag een nadere, ambtelijke toelichting bij de in te zetten instrumenten, bij de verschillende (soorten) verkeersveiligheidsprojecten, en over de basis waarop beslissingen worden genomen over de toe te pas instrumenten. Ook in relatie tot instrumenten zoals handhaving. Uit de rapportage en nieuwsberichten blijkt dat de inzet van de politie ook wijzigt, maar de inzet en inbreng (prioriteiten) van de gemeente daarin zijn nog onduidelijk.

4) Een belangrijke aanleiding voor de extra rapportages over verkeersveiligheid, en de aanpassingen in de sturing, was het overleg met 'Veilig oversteken Leidsche Rijn', die een aantal voorstellen hadden gedaan. Graag horen wij van ambtelijke zijde (en eventueel ook van de initiatiefnemers als inspreker) een korte toelichting op de stand van zaken op deze concrete ideeën.

5) De rapportage gaat beperkt in op de verbetering in communicatie met bewoners in het traject van signalering, besluitvorming, aanpak en nazorg. Graag krijgen de fracties een ambtelijke toelichting hoe dit is aangepakt in de periode waar deze rapportage over gaat.

6) Tenslotte stellen de fracties graag meepraters in de gelegenheid om situaties (kort) toe te lichten die zij zelf zijn tegengekomen. Dit kunnen situaties zijn die (nog) niet bekend zijn/situaties die al wél bekend zijn (en mogelijk zelfs al aangepakt), en waar verbetering volgens hen mogelijk is.

## Bijdragen

### **Annette van den Bosch , Werkgroep Verkeer Bewonersplatform Overvecht**

Ondanks de fysieke maatregelen om de verkeersveiligheid te bevorderen, zijn er regelmatig ongelukken in de wijk Overvecht. Verkeersveiligheid heeft ook te maken met het gedrag van de verkeersdeelnemer. Als zo'n 85% zich aan de snelheid houdt, is er nog altijd 15% die dat niet doet. Wij pleiten voor handhaving.

### **Peter van Bekkum, Fietsersbond**

Geachte raadsleden,

Vriendelijk dank voor de mogelijkheid om onze visie op de voortgangsrapportage verkeersveiligheid te geven. Verkeersongevallen leiden tot grote maatschappelijke schade: ca 14 miljard euro per jaar (ter vergelijking: de maatschappelijke schade van files en vertraging is ca 3 miljard). Dat is bijna 1.000 euro per inwoner per jaar en 2% van het bruto binnenlands product. Waarmee we willen aangeven dat verkeersonveiligheid echt een groot maatschappelijk probleem is.

Ongevallen worden onderscheiden in 3 categorieën: met dodelijke afloop (13% van de maatschappelijke kosten), ernstige slachtoffers (ziekenhuisopnamen, 45% van de kosten) en overige ongevallen (42% van de kosten).

In 2016 vielen in Nederland 629 doden in het verkeer, waarvan 30% een fietser was. Gemiddeld om de dag valt er dus een dodelijk fietsslachtoffer te betreuren. Misschien vandaag geen, maar morgen wel weer één.



## Gemeente Utrecht

Van de ernstig verkeersgewonden (ziekenhuisopname) is maar liefst 63% een fietser. Bij 11 procentpunten (van die 63%) is bij het ongeval met de fietser ook een motorvoertuig betrokken; bij de andere 52 procentpunten is geen motorvoertuig betrokken.

Onder de ernstig gewonden zijn dus relatief veel fietsers. Oorzaken van enkelvoudige fietsongevallen zijn glad wegdek en langsgleuven in het wegdek (29%), botsingen met trottoirbanden, bermongevallen, botsingen met paaltjes, hobbels en kuilen, openslaande autodeuren en ongevallen bij wegwerkzaamheden.

Bij de aantallen ongevallen dient te worden bedacht dat de registratie van verkeersonveiligheid te wensen overlaat. De dodelijke slachtoffers worden goed geregistreerd, maar bij de ziekenhuisopnamen en zeker bij de overige verkeersslachtoffers (met relatief veel fietsers, zie boven) is de laatste jaren sprake van een toenemende onderregistratie. Voorheen registreerde de politie alle ongevallen, maar de registratie heeft bij de politie niet langer prioriteit.

Uit onderzoek in 2016 bleek dat van de verkeersgewonden die binnenkomen op de eerste hulp van een ziekenhuis, slechts een vijfde deel in de registratie van de politie kon worden teruggevonden. Er vallen dus 5 maal zoveel ernstige slachtoffers dan uit de ongevallenregistratie naar voren komt.

Laat u daarmee niet op het verkeerde been zetten: een daling van het aantal slachtoffers in de afgelopen jaren wordt mogelijk veroorzaakt door de toenemende onderregistratie en niet altijd door effectief verkeersveiligheidsbeleid.

Gelukkig heeft de gemeente het probleem van de onderregistratie in de voortgangsrapportage onderkend en maakt ze gebruik van de ongevallenregistratie van STAR, met daarin alle meldingen van [www.mobielschademelden.nl](http://www.mobielschademelden.nl). Maar ook daarin ontbreken nog veel ongevallen, omdat nog lang niet iedereen de app gebruikt. Kende u 'm al wel?

Wat wil de fietsersbond?

Verkeersveiligheid gaat niet alleen over infrastructuur. In de voortgangsrapportage is dat wel het geval. De enige uitzondering daarop is de alinea over de beleving van verkeersonveiligheid – en die is verslechterd. We zijn erg benieuwd naar de uitkomsten van het nadere onderzoek dat daarnaar wordt verricht.

Voor een betere verkeersveiligheid willen we

- In de voortgangsrapportage breder kijken dan naar infrastructuur op individuele locaties, we willen ook aandacht voor:
  - Snorfietsen naar de rijbaan, hoe eerder hoe beter, het wordt er veiliger van voor beide categorieën (SWOV)
  - Handhaving van brommers op de rijbaan, m.n. op het fietspad langs de Gele brug en op de Kanaalweg en langs de grote invalswegen
  - Maximumsnelheid van 30 km/u in gebieden met gemengd verkeer (waar langzaam verkeer op de rijbaan rijdt)
  - Blijvende aandacht voor het verwijderen van onnodige paaltjes (ze komen net als onkruid vanzelf weer omhoog)
  - Aandacht voor langsgleuven, richels, putjes
  - Goede gladheidbestrijding: bij sneeuw snel vegen en borstelen, en niet van de rijbaan op het fietspad vegen
  - Voldoende breedte tussen rijbaan en parkeerplaats, om niet tegen een openslaande autodeur aan te rijden
  - Verkeerslichten zijn NIET de meest veilige kruispuntvorm. Verkeerslichten alleen toepassen als de capaciteit van het kruispunt daar om vraagt. We denken dat zo'n 70 van de 200 verkeerslichten weggehaald kan



**Gemeente Utrecht**

worden. Omzetten naar een rotonde (voorkeur) of voorrangskruispunt zal een stevige veiligheidswinst opleveren

- Samenwerking met alle stakeholders bij een campagne voor het gebruik van de app [www.mobielschademelden.nl](http://www.mobielschademelden.nl), om de registratie op orde te krijgen. Alleen op basis van complete cijfers kunnen de juiste prioriteiten worden gesteld
- Dat de gemeente zich de ambities en aanbevelingen uit het manifest verkeersveiligheid ([https://www.swov.nl/sites/default/files/bestanden/pdf/manifest\\_verkeersveiligheid2017.pdf](https://www.swov.nl/sites/default/files/bestanden/pdf/manifest_verkeersveiligheid2017.pdf), april 2017) aantrekt. We noemen enkele hoofdpunten:
  - o Veilige infrastructuur: langs alle 50 km/u wegen vrijliggende fietspaden, vergevingsgezinde fietsinfrastructuur, die voldoet aan de daarvoor geldende richtlijnen,
  - o Belang van goede registratie van ongevallen, onderzoek naar toedracht en oorzaken

In antwoord op uw vragen, willen we dan toch enkele specifieke locaties noemen.

Tolsteeg en Maliesingel: we zijn blij met de aanvullende maatregelen die zijn genomen. Uit recent onderzoek blijkt dat het effect van de Bruna borden (die automobilisten herinneren aan de verlaagde maximumsnelheid) beperkt is (-0,75 km/u) en slechts tijdelijk werkt. We vragen om blijvende aandacht voor de veiligheid van fietsers, met name ook de beleving van veiligheid door ouders die met jonge kinderen naast elkaar fietsen.

We zijn benieuwd naar het effect van de maatregelen die recent op de Kapteynlaan zijn genomen.

De Catharijnesingel wordt opnieuw ingericht als ook in het laatste deel van de singel het water terugkeert. In de plannen blijven de verkeerslichten op de kruising van de Catharijnesingel met de Marga Klompébrug (Mariastraat) en met de Bartholomébrug (Lange Smeestraat) staan, maar die kunnen echt weg en dat verbetert de veiligheid.

In het stationsgebied wordt heel veel gefietst, zien we ook dit jaar weer in de resultaten van de fietstelweek. Maar ouderen en kinderen mijden het gebied, vanwege de vele werkzaamheden aan de wegen. We vragen nadrukkelijk om zorg voor de veiligheid van kwetsbare groepen bij alle tijdelijke situaties.

Vriendelijk dank voor uw aandacht,  
Fietsersbond afd Utrecht  
Peter van Bekkum  
voorzitter

### **Marcel Zwamborn**

Geachte leden van de Raad,  
Sinds een aantal jaren is het traject Prins Hendriklaan – Sophocleslaan – Platolaan fietsstraat (de “drukste fietsstraat van Nederland”), met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Op het traject wordt vaak veel harder gereden door auto’s en brommers. Met bovendien veel buitenlandse, niet fietsen gewende studenten die het University College in- en uitgaan, ontstaan regelmatig levensgevaarlijke situaties. Dit onderwerp is vorig jaar 22 september 2016 aan de orde geweest in het buurtdebat Oost.

De indruk was bij de deelnemers aan het debat dat bij (in ieder geval een deel van) degenen die te hard rijden niet het besef bestaat dat op het traject een maximumsnelheid van 30 km geldt. Uitgaande van de goede trouw van de meeste snelheidsovertreders werden er tijdens het debat de volgende suggesties gedaan:

1. Waarschuwing “30 km zone ” op de straat aanbrengen (hoek Prins Hendriklaan/ Jan van Scorelstraat) zoals bij de kruising Jan van Scorelstraat/ Adriaan van Ostadelaan en duidelijke borden aan het begin van de straat; idem bij de hoek Weg tot de Wetenschap/Platolaan, de huidige borden vallen niet of nauwelijks op;



**Gemeente Utrecht**

2. Daarnaast aanbrengen elektronische smiley borden: ☺ bij minder dan 30 km, ☹ bij meer dan 30 km;
  3. Regelmatig meting van snelheid na invoering van de maatregelen 1 en 2.
- Indien blijkt dat 1 en 2 niet tot verbetering van het gedrag van automobilisten en bromfietzers leidt, regelmatige verkeerscontroles en handhaven.

Een aantal malen vroeg ik tevergeefs namens een aantal bewoners wat er met de suggesties uit het wijkdebat zou gaan gebeuren. Pas na een mail aan alle leden van de Raad op 30-8-2017 nam de programmamanager verkeersveiligheid contact op, waarna een projectleider en verkeersdeskundige op 19 september j.l. samen met mij de verkeerssituatie hebben opgenomen en de suggesties uit het wijkdebat hebben besproken. Naar ik heb begrepen zullen de mogelijkheden voor het uitvoeren van de suggesties worden onderzocht.

Met vriendelijke groeten, Marcel Zwamborn,

Mede namens de volgende bewoners:

- Liselotte Dijkstra en Michael Gunneweg (PH 76)
- Marijke Boon (PH 78)
- Marike Radstaake en Marcel Zwamborn (PH 80)
- Jacqueline Termote en Jan Slob (PH 82)
- Natasha Weitenberg en Marc Kleinjan (PH 86)
- Diederik Visser en Maartje Verschure (PH 88)
- Jane Sykes en Dop Bär (PH 90)
- Hans Sterk en Marianne de Widt (PH 92)
- Gonny en Peter van Os (PH 96)
- Karla Beijersbergen en Ed Jonker (PH 98)
- Eveline Keulen-Mulder en Berend Keulen (PH 102)
- Afke Gerritsen-Bosselaar (PH104)
- Heleen van Velzen-Blad en Ben van Velzen (PH 106)
- Geeske Rabbie-Lambert (PH 110)