

Schriftelijke vraag

Artikel 54 Reglement van orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van de Raad

Zaaknummer: 102585-2025

Schriftelijke vraag aan ☒ het college van burgemeester en wethouders ☐ de burgemeester

Onderwerp: Verkeersveiligheid Industrielaan in Uden

De CDA-fractie constateert dat er de laatste tijd met regelmaat ongevallen plaatsvinden op en direct bij de rotondes aan de Industrielaan in Uden. Uit het Beleidsprogramma Mobiliteit Maashorst blijkt dat de gemeentelijke ongevallenanalyse is gebaseerd op VIA/Viastat ([Beleidsprogramma Mobiliteit Maashorst, inventarisatie huidige beleidskaders \(p.28 van bijlage 3\)](#)) datzelfde document wordt het zuidelijke deel van de Industrielaan als ongevallenkern benoemd (Bijlage 3, p. 36). Tegelijkertijd blijkt uit een recent artikel van het Brabants Dagblad dat politiecijfers een 'blinde vlek' kennen: veel lichte aanrijdingen worden niet geregistreerd en blijven daardoor buiten beeld. De provincie Noord-Brabant is daarom van plan geanonimiseerde schadedata van Interpolis te gebruiken om dit te verkleinen. Wij vinden het belangrijk dat Maashorst een compleet beeld van de data meeneemt bij de duiding van onveilige verkeerssituaties. www.bd.nl/eindhoven/scherp-raadslid-uit-bergeijk-ontdekt-blinde-vlek-in-data-over-verkeersveiligheid-dat-gat-wordt-nu-gedicht~aca7efea/

Vragen

1. Hoe kijkt het college naar het genoemde artikel van het Brabants Dagblad over de blinde vlek in politiecijfers? Wil het college deze aanvullende schadedata (waar mogelijk) structureel meenemen in monitoring en beleid, en deze ook gebruiken bij het beantwoorden van deze schriftelijke vragen? Graag kort de gekozen bronnen en werkwijze toelichten.
2. Hoeveel verkeersongevallen hebben zich sinds 1 januari 2023 voorgedaan op of direct bij de rotondes aan de Industrielaan? Graag per rotonde het aantal. Gebeurt het op deze rotondes onevenredig vaak in vergelijking met vergelijkbare wegen en rotondes elders in Uden? Hoe kijkt het college aan tegen deze overeenkomsten of verschillen?
3. Ziet het college op basis van deze complete analyse aanleiding voor verdere maatregelen/ quick wins specifiek rond de rotondes aan de Industrielaan? Zo ja, welke maatregelen stelt het college voor en op welk termijn? Zo nee, waarom niet?
4. In het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en het Beleidsprogramma staan ingrepen rond de Industrielaan. Wanneer worden deze maatregelen gestart en opgeleverd? Is het college van mening dat bovengenoemde analyse leidt tot aanpassingen in het uitvoeringsprogramma Mobiliteit? Waarom wel of waarom niet?

Ondertekening:

Datum indiening : 30-10-2025

Fractie : CDA

Naam indiener : Niek Bongaerts

Einddatum : 29-11-2025

Id. Nr. Ibabs : 147



Antwoord op schriftelijke vraag

Artikel 54 Reglement van orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van de Raad

Antwoord door: ☒ college van burgemeester en wethouders ☐ burgemeester
Datum: 25-11-2025
Vraag 1: Hoe kijkt het college naar het genoemde artikel van het Brabants Dagblad over de blinde vlek in politiecijfers? Wil het college deze aanvullende schadedata (waar mogelijk) structureel meenemen in monitoring en beleid, en deze ook gebruiken bij het beantwoorden van deze schriftelijke vragen? Graag kort de gekozen bronnen en werkwijze toelichten. Antwoord: Dat er een blinde vlek zit in de politiecijfers is bekend. ViaStat maakt daarom, naast de politiecijfers, sinds 2019 gebruik van gegevens van Mobielschademelden.nl. Dit is een app/website van het Verbond van Verzekeraars waar je digitaal een schadeformulier kan invullen. Ook zijn de ongevallen die geregistreerd zijn door de Stichting Wildaanrijdingen Nederland sinds 2014 opgenomen in ViaStat. Voor de jaren 2016 en 2017 zijn ook gegevens van bergers terug te vinden ViaStat. En tot 2017 ongevalsgegevens van Rijkswaterstaat. Wanneer de gegevens van Interpolis voor ons beschikbaar komen, dan zullen we daar zeker gebruik van maken. De gegevens van Interpolis zijn echter op dit moment nog niet bekend bij ons, dus kunnen we ze niet gebruiken bij het beantwoorden van de schriftelijke vragen. Vraag 2: Hoeveel verkeersongevallen hebben zich sinds 1 januari 2023 voorgedaan op of direct bij de rotondes aan de Industrielaan? Graag per rotonde het aantal. Gebeurt het op deze rotondes onevenredig vaak in vergelijking met vergelijkbare wegen en rotondes elders in Uden? Hoe kijkt het college aan tegen deze overeenkomsten of verschillen? Antwoord: Op de rotondes op de Industrielaan hebben sinds 2023 in totaal 19 ongevallen plaatsgevonden. • Rtonde N264-Industrielaan: 5 ongevallen • Rtonde Industrielaan-Liessentstraat: 10 ongevallen (bij 4 was een fietser betrokken, bij 1 een voetganger) • Rtonde Industrielaan-Handelslaan: 1 ongeval (was een fietser bij betrokken) • Rtonde Industrielaan-Loopkantstraat: 2 ongevallen (bij 1 was fietser betrokken) • Rtonde Industrielaan-Mellesingel: 7 ongevallen(bij 1 was fietser betrokken en bij 1 een bromfietser) Qua aantal ongevallen is de situatie vergelijkbaar met andere rotondes in Uden. Het aantal ongevallen op de rotondes bij de Handelslaan en Loopkantstraat zijn in vergelijking laag. Overeenkomst tussen de diverse locaties is dat het type ongevallen op alle locaties zeer divers is: kopstaartbotsingen, flankongevallen, eenzijdige ongevallen en ongevallen met zwakke verkeersdeelnemers. Terwijl de inrichting van rotondes onderling soms verschilt. Uit de ongevallencijfers kunnen we niet opmaken of bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden op een rotonde veiliger zijn dan fietsstroken.

Vraag 3:

Ziet het college op basis van deze complete analyse aanleiding voor verdere maatregelen/ quick wins specifiek rond de rotondes aan de Industrielaan? Zo ja, welke maatregelen stelt het college voor en op welk termijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

In het concept-uitvoeringsprogramma mobiliteit zijn een aantal maatregelen opgenomen:

- Deelname aan een onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) naar fietsveiligheid op rotondes in 2026. Onderzoekers zullen een rotonde met fietsstroken binnen de gemeente nader analyseren. Ook in andere deelnemende gemeenten gaan zij rotondes analyseren. We zijn vooral benieuwd of vrijliggende fietspaden op een rotonde veiliger is dan fietsstroken. Vanuit de ongevallencijfers zien wij niet direct een verschil.
- Onderzoek naar verbeteren fietsveiligheid op de Industrielaan in 2026. We onderzoeken hoe we deze fietsroute veilig en aantrekkelijk kunnen maken. Hierbij bekijken we of er een alternatieve route denkbaar is of dat we bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden moeten maken. In het onderzoek worden ook de fietsoversteken en rotondes meegenomen. Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek zullen eventuele maatregelen overwogen worden.
- Aanpassen rotonde Industrielaan-Liessenstraat in 2027 in combinatie met onderhoud. Onderzoek moet uitwijzen wat de beste optie is: verbreden fietsstroken, vrijliggende fietspaden of kruispunt met verkeerslichten.

Vraag 4:

In het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en het Beleidsprogramma staan ingrepen rond de Industrielaan. Wanneer worden deze maatregelen gestart en opgeleverd? Is het college van mening dat bovengenoemde analyse leidt tot aanpassingen in het uitvoeringsprogramma Mobiliteit? Waarom wel of waarom niet?

Antwoord:

Planning van de maatregelen uit het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit is te lezen in het antwoord op vraag 3. Een gedetailleerde planning met startdatum en oplevering is er nog niet.

De analyse heeft niet geleid tot aanpassingen in het uitvoeringsprogramma. Bij het opstellen van het Beleidsprogramma Mobiliteit is een uitgebreide verkeersveiligheidsanalyse gemaakt. Daarbij is niet alleen gekeken naar ongevallencijfers, maar ook naar risicocijfers (op basis van o.a. wegkenmerken is gekeken hoe hoog de kans op een ongeval is op onze wegen). Deze analyse is ook gebruikt bij het bepalen van de prioritering in het uitvoeringsprogramma

Zoals bij vraag 1 aangegeven hebben wij nog niet de beschikking over de gegevens van Interpolis. Voor het beantwoorden van de vragen is dan ook gebruik gemaakt van de ongevallencijfers uit ViaStat.