

Inbreng Fietzersbond RIB verkeersveiligheid

De Fietzersbond is blij dat het in Utrecht de goede kant op gaat met de verkeersveiligheid. Minder geregistreerde ongevallen, minder slachtoffers. We hopen dat het niet komt door onderregistratie, omdat de Politie er geen (priori)tijd voor heeft of minder registreert omdat ze ervan uitgaan dat de ambulances de ongevallen ook wel registreren.

Landelijk blijken vooral senioren op de fiets een kwetsbare groep te zijn. Als studentenstad hebben we het misschien daarom ook wat makkelijker. We zijn er nog lang niet.

Bij de start van het verkeersveiligheidsplan is besloten om het plan te richten op locaties met daadwerkelijke ongevallen en niet op plekken met klachten of bewoners die actievoeren over een locatie. Daar zijn we het mee eens: de plekken die aangepakt worden zijn bewezen onveilig.

We vinden het fijn dat de gemeente tegelijk ook werkt met de aanpak van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dat plan staat voor een nieuwe aanpak van verkeersveiligheid: niet de put pas dempen als het kalf is verdronken maar inschatten van risico's en zo ongevallen voorkómen voordat ze optreden. We willen graag inzicht in de risicoanalyse die in de achterliggende periode is opgesteld. En we zijn graag betrokken bij de uitwerking van de risicoanalyse in het uitvoeringsprogramma. Helaas zien we wel dat er nog steeds fietspalen worden geplaatst die niet aan de richtlijnen voldoen. Ook wordt er bij nieuwe fietspaden niet op gelet dat de berm strak aansluit bij de hoogte van het fietspad. Details waar je lelijk door kunt vallen.

Normaal gesproken komen alleen bewoners met voldoende tijd, binding met de buurt, enige kennis van (verkeers)zaken en bekendheid met 'hoe het werkt in de gemeente' in actie. De Amsterdamsestraatweg en Kanaalstraat zijn topscorers in ongevallen. Als de bewoners ook andere problemen hebben (criminaliteit, schulden, overlast van drugsdealers etc.), worden dit soort verkeersonveilige locaties verdrongen door plekken waar minder verkeersslachtoffers vallen en dat vinden we geen goed idee. We zijn blij dat het programma uitgaat van de ongevalsstatistieken en niet van subjectieve onveiligheid.

Net als u zijn we erg benieuwd naar de analyses van de ambulancedata.

Wat zouden we graag zien voor verkeersveiligheid?

- Daadwerkelijk 30 km/uur. <https://twitter.com/DruhFarrell/status/1040626584208596993>
- Bij 30 km staat een auto binnen 10 m stil, dat is de reactietijd + de remweg. Bij 50 km/uur zit de chauffeur na 10 meter nog in de reactietijd en komt de klap met 50 km/uur aan. Het verschil tussen dood/zwaargewond en met de schrik vrijkomen. We zien daarom meer in geofencing voor auto's (Intelligente Snelheids Adaptatie, oftewel ISA) dan in geofencing voor speedbikes op fietspaden.
- Minder verkeerslichten. Verkeerslichten zijn de minst veilige kruispuntsvorm, blijkt uit onderzoek van de SWOV (<https://www.swov.nl/publicatie/naar-meer-veiligheid-op-kruispunten>). Haal alles weg wat niet nodig is qua capaciteit van de kruisingen, d.w.z. alles kruisingen die minder druk zijn dan het Goypleintje. Daarnaast zorgen ze voor relatief veel oponthoud voor fietsers en vragen ze door opstelstroken veel ruimte die ook groen kan worden. Zie Goypleintje en Adriaan van Ostadelaan. Maak een verkeerslicht-verwijderplan.
- Leer van de ongevalsplekken. Als fietsoversteken in de voorrang op een drempel veiliger zijn dan zonder drempel, pas dan die oversteken zoveel mogelijk aan in de hele gemeente.
- Idem voor bermongevallen, fietspalen, scherpe bochten, omhoog stekende putten etc.
- Er zijn vrij recent twee gemeenten aansprakelijk gesteld voor de gevolgen van ongevallen met paaltjes die niet volgens de richtlijnen waren geplaatst. In Utrecht staan veel paaltjes niet volgens het boekje. Haal ze allemaal weg als ze niet nodig zijn óf zet ze keurig neer. Een dwarslaesie is erg duur.
- Schoolstraten bevallen goed. Zorg dat de ouders die de schoolstraten beheren heldere instructies hebben en dat de organisatie goed is geregeld, ook bij de 25° schoolstraat. Er zijn ca 20.000 basisschoolleerlingen in Utrecht, dat betekent grofweg ook 20.000 ouders die zich zorgen maken over de veiligheid van hun

kroost. Schoolstraten kunnen een mooie aanleiding zijn voor basisscholen om een verkeerscommissie op te starten. De gemeente kan een handje helpen. Spoor alle basisscholen aan om mee te doen met het theoretisch en praktisch verkeersexamen. Help de kinderen indien nodig via U-pas aan een fiets, zodat ze al jong leren fietsen.

- In Veldhuizen en Vleuten liggen een flink aantal veiligheidsknelpunten op een route die veel te druk is. (Heldammersingel – rotonde Europaweg – Bottensteinseweg - Past Ohlleen – rotonde de Tol). Bij het aanpakken van de Wilhelminalaan (voormalig veiligheidsknelpunt) werd het verkeer beperkt door een om-en-omregeling, dat werkte erg goed. Beperk daarom dit doorgaande verkeer. Er is deels geen plek voor een fietspad langs deze route en 10.000 mvt/e en gemengd verkeer vlakbij een basisschool kan echt niet.

En dan de Light Electric Vehicles en andere nieuwe voertuigen, wat willen we daarmee?

Het wordt genoemd als één categorie, maar het is een breed scala aan voertuigen. Van gemotoriseerde skateboards via stepjes naar e-bikes, stunt, speedbikes en vrachtfietsen. Binnenkort ongetwijfeld ook de meetrapp-auto met kooiconstructie en airbag. Fietspaden zou je willen reserveren voor voertuigen die je ook zonder ondersteuning kunt gebruiken. Het fietspad is er immers voor de kwetsbare fietser, we zijn daarom blij dat de snorfiets naar de rijbaan gaat.

Speed pedelecs kunnen veel automobilité overnemen, met name op wat langere afstanden. Vrachtfietsen kunnen vrachtverkeer vervangen. Dat zijn grote verbeteringen voor de stad, wat betreft minder herrie, minder uitstoot. Maar let op de veiligheid: Deze voertuigen zijn te groot en vaak te snel voor het fietspad en moeten dus net als de snorfiets op de rijbaan. Dat moet natuurlijk wel veilig kunnen!

We willen daarom dat het fietsnet, conform onze fietsvisie 2040, drie lagen krijgt.

1. Het gewone hoofdfietsnet. Het moet een keer goed worden doorgenomen met Fietzersbond en kennis uit de wijken. Er is zelfs een onverhard pad aangewezen als bestaande hoofdfietsroute. Het hoofdfietsnet moet daarom opnieuw worden vastgesteld.
2. Een extra veilig netwerk voor hele jonge en hele oude fietsers het 8 en 80-netwerk. Zodat scholen, sport, zorg, winkels etc. via echt veilige routes bereikbaar zijn, maar fietsers ook de hele stad kunnen bereiken, al hoeft dat niet via de kortste route. Bijvoorbeeld via de Leidseveertunnel in plaats van via de Sijpesteijntunnel. Daar heb je toch een volgroeid brein en gezond lijf nodig.
3. Een netwerk voor de snelle en zware fietsen. Speedbikes, vrachtfietsen maar ook de BSO-bus. Op plekken waar ze niet op het fietspad en niet op de rijbaan kunnen, zoals op de Beneluxlaan, moet er een andere veilige route worden georganiseerd. Bedrijventerreinen, winkelgebieden en kinderopvang moeten goed aangesloten zijn op dit netwerk, net als fietsroutes naar omliggende kernen.

Wegen als de Cremerstraat zijn geschikt voor alle drie de netwerken, waarbij de grote en zware fietsen, net als auto's nu al, wel rekening moeten houden met kwetsbare verkeersdeelnemers. Of die grote en zware fietsen worden verwezen naar de Vleutenseweg.

Bij het opstellen van de netwerken zou kunnen blijken dat er gaten in het fietsnet zijn waar nog bruggen, tunnels of verbindingen aangelegd moeten worden, zodat de drie netwerken daadwerkelijk samenhang krijgen en bruikbaar worden.