

MEMO



Datum 30 november 2022
Opsteller Henk Jan Dokter, Melvine Ruigrok
Organisatieonderdeel Beheer Openbare Ruimte
Onderwerp Reactie op Notitie "Veiligverkeer Nederland, afdeling Zeist, d.d. 17 oktober 2022.

Na overleg met VVN-Zeist in september dit jaar over de optimalisatie van de Slotlaan is VVN- Zeist gevraagd te adviseren over het optimalisatie advies; de uitwerking en beoordeling van variant 1+.
Op 17 oktober zijn de bevindingen ontvangen. Deze notitie betreft een reactie op het advies van VVN-Zeist. De Notitie van VVN-Zeist is als bijlage bijgevoegd.

Betrokkenheid VVN

We zien de VVN als belangrijke partner bij vraagstukken rondom de veiligheid van de mobiliteit in Zeist. Vanuit het mobiliteitsplan hebben we aangegeven periodiek met wijkverenigingen en andere betrokkenen te willen overleggen. Wij willen binnenkort graag met de VVN-Zeist overleggen hoe invulling gegeven kan worden aan de rol van VVN in processen rondom mobiliteit. Wat ons betreft geldt dit ook voor bijvoorbeeld de Fietsersbond afdeling Zeist.

Algemene reactie VVN

VVN beschrijft hier een aantal algemene zaken in Zeist. Deze hebben niet allen direct betrekking op de optimalisatieopgave voor de Slotlaan.

De volgende aspecten hebben wel direct betrekking op de Slotlaan:

- De kleur van de inrichting (aardkleurig) is mede gekozen vanuit landschappelijk oogpunt en draagt bij aan de kwaliteit van het verblijfsgebied. Uitgangspunt bij de optimalisatieopgave is om zoveel als mogelijk aan te sluiten bij het reeds toegepaste materiaal. Het toegepaste materiaal past bij de verblijfsfunctie zoals deze geldt op de Slotlaan.
- De huidige blindegeleidevoorzieningen zijn afgestemd met Bartimeus en de ouderenbond.
- Aangegeven is de onveilige situatie bij "water op straat". Gedurende regenbuien heeft water op straat gestaan. De capaciteit en werking van het HWA systeem wordt nader onderzocht en zonodig worden aanvullende maatregelen getroffen.

Ontwerpvarianten

In de notie van VVN-Zeist wordt gesproken over:

- Subjectieve keuze en weging van de varianten.
- De interpretatie van de beoordelingsmatrix.
- Wijze van interpretatie van de ongevallenanalyse.

VVN-Zeist onderschrijft de keuze voor voorkeursvariant 2 in de het optimalisatierapport.

De selectie van de varianten is tot stand gekomen vanuit de geldende en opgedragen kaders vanuit de raad, de bevindingen uit het auditrapport van Megaborn, de input vanuit de betrokken stakeholders en de raad. Er is hier gekomen tot de beschreven varianten die vervolgens zijn beoordeeld en gewogen.

De beoordeling van de varianten is uitgebreid beschreven in de bijlage van het rapport.

In de matrix zijn de bevindingen verkort weergegeven en gewogen als samenvatting van de genoemde beoordeling van de varianten. De wegingen van de diverse aspecten is relatief maar niet subjectief en dient,

als gezegd, te worden gezien in het licht van de onderliggende beschrijving van de beoordeling van de varianten.

Vanuit de gemeente is eerder een ongevalanalyse opgesteld die als bijlage is bijgevoegd

Ontwerpvariant 1+

De bevindingen vanuit VVN-Zeist worden onderschreven en liggen in lijn met de bevindingen vanuit de oplegnotitie van Megaborn inzake de beoordeling van variant 1+.

Ontwerpvariant 2 en conclusie

VVN-Zeist adviseert om de suggestiestroken in de meerichting over de hele Slotlaan door te trekken. Het gaat hier echter om stroken met een gering kleurverschil in de bestrating en het ontbreekt aan een onderbroken wegmarkering. Om die reden is er hier geen sprake van een fietssuggetiestrook op de Slotlaan. Het bestaande verhardingspatroon kan in de huidige vorm in stand blijven en behoeft geen aanpassing.

Het aspect laden en lossen en het parkeren zal nader worden uitgewerkt. Laden en lossen dient in de daarvoor bedoelde vakken plaats te vinden en niet op het fietspad en mag de doorgang van de fietsers of enig ander verkeer niet belemmeren.

Het inhalen van fietsers door de bus wordt in deze variant als onwaarschijnlijk en niet realistisch gezien. Dit omdat in deze variant de rijbaan wordt versmald waardoor en onvoldoende ruimte overblijft om verantwoord een fiets in de meerichting in te halen. De ervaring uit de huidige situatie is dat bussen niet inhalen. De verwachting is dat dit in variant 2 zeker niet zal gebeuren gezien de smallere rijbaan ten opzichte van de huidige situatie.

Scoters in de tegenrichting worden omgeleid. Handhaving hiervan is noodzakelijk zeker bij aanvang van de maatregel.

De bevindingen en de conclusie vanuit VVN-Zeist worden verder onderschreven en liggen in lijn met het optimalisatieadvies en de oplegnotitie van Megaborn.

Opmerkingen bij het planontwerp van Ontwerpvariant 2.

De opmerkingen over de aansluiting Hogeweg - Slotlaan zullen bij de verdere uitwerking van het ontwerp nader worden bekeken en waar mogelijk ingepast. Het aanpassen van de middengeleider in de Hogeweg, maakt onderdeel van het optimalisatieontwerp binnen variant 2 maar kan ook bij een eventuele optimalisatie van de Hoge Weg, worden meegenomen.

De bebording wordt bij de verdere uitwerking van het plan aangepast aan de nieuwe situatie.

Bijlage.

- Ongevalanalyse

Datum 16 september 2022
Opsteller M. Ruigrok
Telefoon +31 6 43071975
Organisatieonderdeel BOR / Team Verkeer
Stuknummer -

Onderwerp Ontwikkelingen verkeersveiligheid Slotlaan

KORTE INHOUD

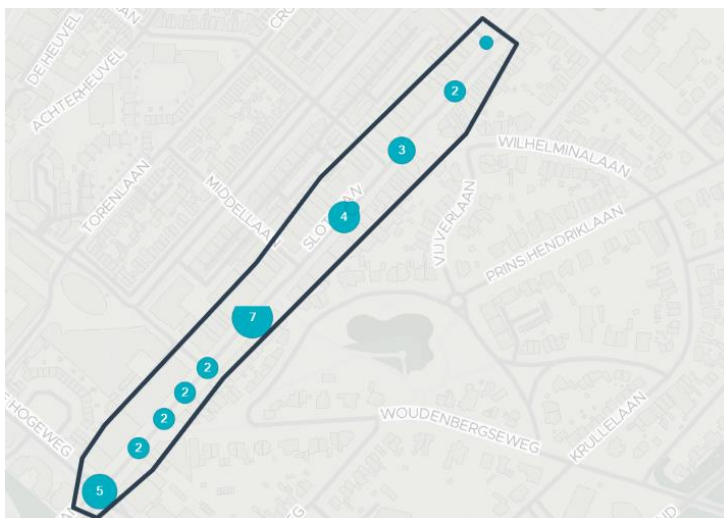
Vanuit de raad is het verzoek gekomen inzicht te krijgen in de verkeersongevallen op de Slotlaan en omgeving. In deze notitie gaan wij nader in op de ontwikkeling en de aard van de ongevallen.

ANALYSE

De gemeente Zeist heeft toegang tot Viastat Online. Dit programma ontsluit alle geregistreerde ongevallen in Nederland en wordt door verkeerskundigen gebruikt om de ontwikkeling van de objectieve verkeersveiligheid te volgen. De huidige database bevat ongevallen voor de volledige jaren 2014 t/m 2021. Er kunnen ook selecties gemaakt worden van afzonderlijke wegdelen en kruispunten. Het is belangrijk om vast te stellen dat niet alle ongevallen in de database terecht komen. Met name eenzijdige (fiets)ongevallen - waarbij alleen sprake is van materiële schade en geen letsel - worden veelal niet bij de politie gemeld, worden zodoende niet doorgegeven aan Viastat Online en kunnen dan ook niet geanalyseerd worden.

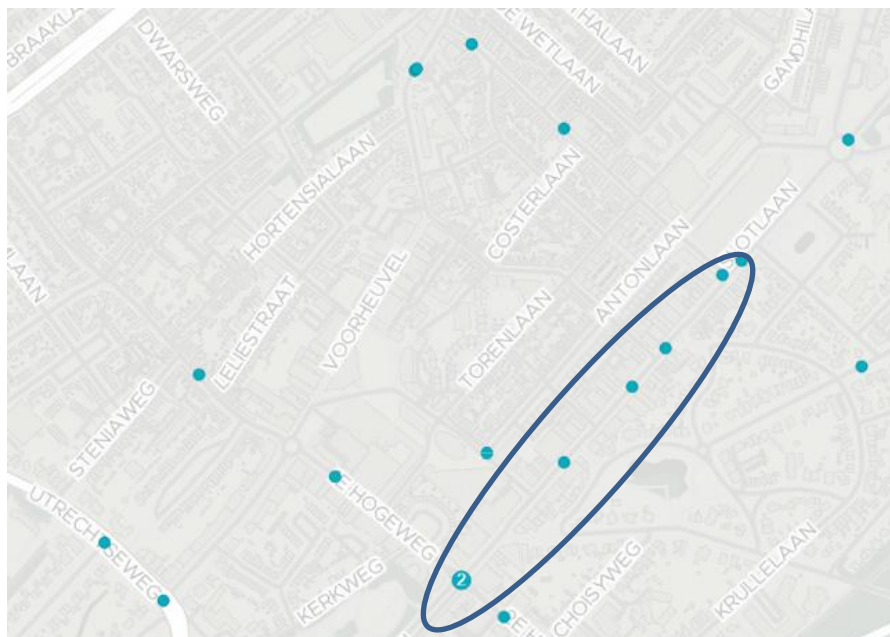
Algemeen

In figuur 1 zijn alle geregistreerde ongevallen afgebeeld die in de periode 2014 t/m 2021 op de Slotlaan hebben plaatsgevonden.



Figuur 1: Ongevalslocaties Slotlaan periode 2014-2021

Indien wordt uitgezoomd naar het centrumgebied van Zeist dan valt de Slotlaan qua aantal ongevallen met letsel op ten opzichte van de overige wegen in het centrum. De Slotlaan wordt overigens niet aangemerkt als een concentratiepunt van ongevallen.



Figuur 2: Locaties van ongevallen met letsel periode 2018-2021

In totaal hebben er op de Slotlaan in de periode 2014 t/m 2021 zijn 32 ongevallen geregistreerd in ViaStat. Dat zijn gemiddeld 4 ongevallen per jaar. Het resulteerde in 9 mensen die in meer of mindere mate gewond raakten.

Locatie	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Kruispunt	10	16	14	4	4	0
Wegvak	22	31	27	5	5	0

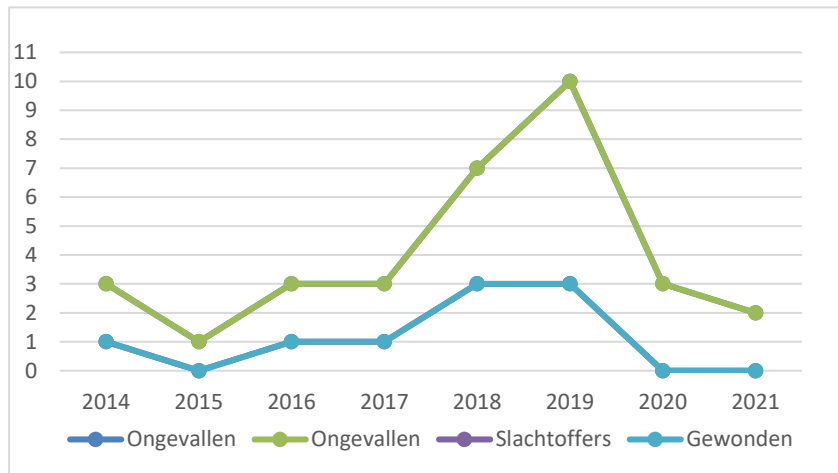
Figuur 3: Ongevalslocatie kruispunt of wegvak periode 2014-2021

Het merendeel van de ongevallen vindt verspreid plaats over de verschillende wegdelen, zonder een duidelijk aanwijsbare locatie. In totaal 5 van de 10 geregistreerde kruispuntongevallen vond plaats op het kruispunt met de 1^e Hogeweg. Deze 5 ongevallen vonden plaats in de periode tussen januari 2018 en mei 2020. Verder zijn er geen duidelijke concentratiepunten van ongevallen vast te stellen.

Jaar	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
2014	3	6	5	1	1	0
2015	1	2	2	0	0	0
2016	3	3	3	1	1	0
2017	3	3	2	1	1	0
2018	7	10	9	3	3	0
2019	10	16	15	3	3	0
2020	3	5	3	0	0	0
2021	2	2	2	0	0	0
Totaal	32	47	41	9	9	0

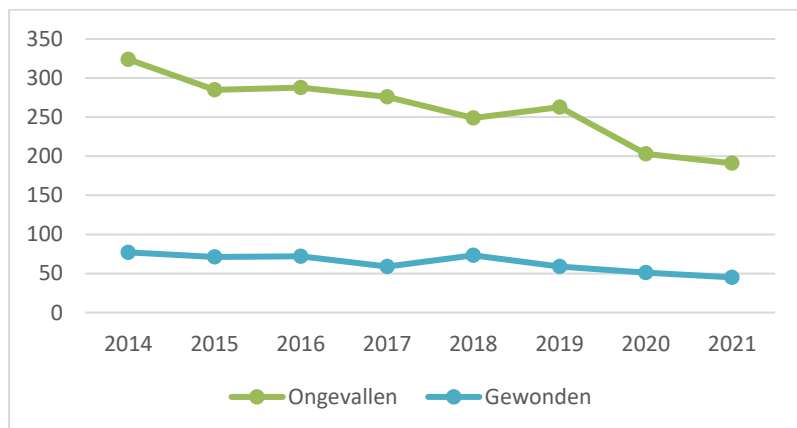
Figuur 4: Ontwikkeling ongevallen op Slotlaan naar jaar

Het ongevallenbeeld was tussen 2014 en 2017 min of meer constant. De jaren 2018 en 2019 springen er echt uit qua aantal ongevallen en gewonden. De toename van het aantal ongevallen lijkt daarmee verband te houden met de herinrichting van de Slotlaan die eind 2017 is uitgevoerd. In 2020 en 2021 is de gewenningsperiode voorbij en zien we een scherpe daling tot op het niveau van 2017 en daarvoor.



Figuur 5: ontwikkeling ongevallen en gewonden naar jaar

Of Covid-19 invloed heeft gehad op de daling van het aantal ongevallen is niet eenduidig vast te stellen¹. Hoewel we natuurlijk wel vaststellen dat het in grote delen van 2020 en 2021 ook in de Slotlaan rustiger is geweest. Gemeentebreed zien we vanaf 2014 al een geleidelijk dalende trend van het aantal ongevallen en gewonden.



Figuur 6: Ontwikkeling ongevallen en gewonden gehele gemeente Zeist

¹ De voorlopige cijfers in ViaStat voor 2022 laten een lichte groei zien met tot nu toe 4 geregistreerde ongevallen en 1 gewond persoon.

Vervoerswijze

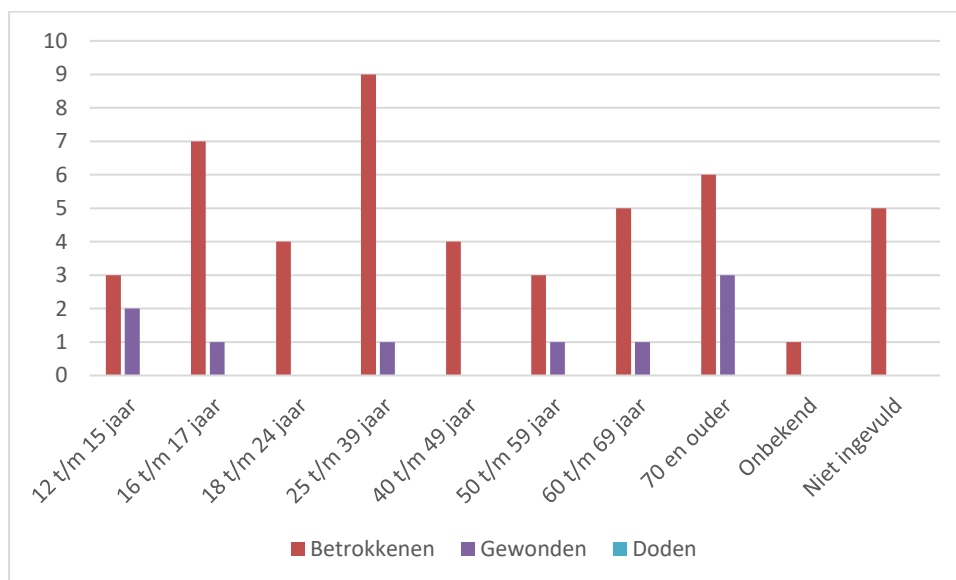
De verdeling van de gewonden over de vervoerswijzen waarmee de betrokkenen aan het verkeer deelnamen laat de kwetsbaarheid van de fietsers zien. 6 van de 9 gewonden reed op een fiets; nog eens 2 gewonden reden op een E-bike of bromfiets. Het is dus ook belangrijk dat eventuele aanvullende maatregelen op de Slotlaan zich vooral richten op het voorkomen van ongevallen met fietsers. In 2020 en 2021 zijn overigens geen gewonden meer geregistreerd.

Vervoerswijze	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Eindtotaal
Bestelauto									0
Bromfiets +						1			1
E-bike						1			1
Fiets	1		1	1	2	1			6
Motor									0
Overige									0
Personenauto					1				1
Vast/los object									0
Voetganger									0
Vrachtauto									0
Eindtotaal	1	0	1	1	3	3	0	0	9

Figuur 7: Vervoerswijze gewonde personen naar jaar

Leeftijd

Het aantal ongevallen op de Slotlaan is eigenlijk te klein om vast te stellen of bepaalde leeftijdsgroepen daadwerkelijk oververtegenwoordigd zijn. Desalniettemin valt het beperkte aantal gewonden in de leeftijd tussen 18 en 49 jaar op. De gewonden worden hoofdzakelijk geregistreerd onder de groep jongeren tussen 12 en 17 jaar en mensen ouder dan 50 jaar, met een lichte piek bij de leeftijdscategorie 70 jaar en ouder.



Figuur 8: Verdeling van ongevallen naar leeftijdscategorie, periode 2014-2021

Aard van de ongevallen

15 van de in totaal 32 ongevallen zijn geregistreerd als flank of kop/staart ongeval, en zij vormen daarmee de meest voorkomende groep ongevallen op de Slotlaan. Deze 15 ongevallen resulteerden in 3 gewonden. Opvallend is dat er op de Slotlaan 3 eenzijdige ongevallen hebben voorgedaan die in alle gevallen leidde tot letsel. Verdere details in de ongevallenregistratie ontbreken om te duiden wat de achterliggende oorzaak was van de ongevallen.

Aard	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Eenzijdig	3	3	3	3	3	0
Flank	9	15	14	2	2	0
Frontaal	1	2	2	1	1	0
Kop/staart	6	11	10	0	0	0
Los voorwerp	1	3	2	0	0	0
Onbekend	11	11	8	2	2	0
Voetganger	1	2	2	1	1	0
Totaal	32	47	41	9	9	0

Figuur 9: Aard van ongevallen periode 2014-2021

Conclusie

In vergelijking met omliggende wegen in het centrumgebied zijn er relatief veel ongevallen geregistreerd op de Slotlaan. In de periode 2018-2019 zagen we een duidelijke piek in het aantal ongevallen en gewonden en dit lijkt samen te vallen met de herinrichting van de Slotlaan eind 2017. In de periode 2020-2021 zitten we qua ongevallen echter weer min of meer op niveau van de periode 2014-2017. Het is niet eenduidig vast te stellen of dit geheel het gevolg is van de restricties door Covid-19, of dat er gewenning is opgetreden aan de nieuwe situatie. De voorlopige cijfers van 2022 laten tot nu toe weer een lichte groei van het aantal ongevallen zien. De fietsers zijn de kwetsbaarste groep verkeersdeelnemers op de Slotlaan.