



DATUM 15 maart 2016
NUMMER 817F9B99
UW BRIEF VAN 26 januari 2016
UW NUMMER 817BA68D
BIJLAGE geen

TEAM OVE
REFERENTIE J.Golstein
DOORKIESNUMMER 06-46994703.
E-MAILADRES jeroen.golstein@provincieutrecht.nl
ONDERWERP Beantwoording schriftelijke vragen ex art. 47 RvO aan het College van GS, gesteld door de heer Van Essen namens GroenLinks betreffende verbetering van de verkeersveiligheid met OV-bussen in Leidsche Rijn (d.d. 25-01-2016).

Toelichting:

Afgelopen jaren zijn er in de provincie Utrecht verschillende dodelijke ongevallen geweest met OV-bussen, in het bijzonder op de busbanen in Utrecht Leidsche Rijn. Behalve infrastructurele maatregelen zijn er ook maatregelen denkbaar aan de kant van de vervoerder om de verkeersveiligheid rond het OV-busvervoer in onze provincie te verbeteren, zoals:

- het (tijdelijk) aanpassen van rijsnelheden bij gevaarlijke punten (bijv. stapvoets rijden bij de zeer gevaarlijke kruispunten die nog aangepakt gaan worden, op gevaarlijke oversteekplaatsen op tijdstippen dat veel scholieren daar gebruik van maken, etc.);
- technische aanpassingen aan de OV-bussen, zoals systemen die het voertuig automatisch doen stoppen voor voetgangers of fietsers, zoals ook veel autofabrikanten aanbieden;
- extra instructies van chauffeurs.

De GroenLinks-fractie heeft hierover de volgende vragen:

1. Heeft u een overzicht van de locaties in de provincie Utrecht waar de risico's op (ernstige) ongevallen met OV-bussen en fietsers/voetgangers relatief hoog zijn (zoals bijv. de locaties in Leidsche Rijn: in Vleuterweide, langs het Amaliapark en langs de Leidse Rijn)?

Antwoord:

De provincie Utrecht heeft geen overzicht van de locaties met risico's op (ernstige) ongevallen met OV-bussen en fietsers/voetgangers. Verkeersveiligheidsproblemen worden op dit moment in kaart gebracht op basis van ongevals cijfers en niet op basis van risico's (zoals bijvoorbeeld wel bij de provinciale wegen is gedaan door de ANWB (met EuroRAP).

Logischerwijs zijn de risicovolle locaties vooral op die plekken waar er sprake is van een relatief complexe situatie doordat er veel langzaam verkeersdeelnemers en busverkeer samenkomen. Deze locaties zijn veelal gelegen binnen de bebouwde kom waar de gemeente wegbeheerder (bevoegd gezag) is.

2. Welke van de genoemde maatregelen aan de kant van de vervoerder om de verkeersveiligheid van OV-busverkeer te verbeteren zijn tot nu toe onderzocht, zowel voor de provincie als geheel als voor specifieke locaties?

Antwoord:

In formele zin is verkeersveiligheid de verantwoordelijkheid van de desbetreffende wegbeheerder. De concessiehouder is een weggebruiker en dient te voldoen aan de gestelde eisen t.a.v. materieel, personeel, verantwoord verkeersgedrag e.d. De gemeente Utrecht is bij bovengenoemde locaties in Leidsche Rijn wegbeheerder van de busbanen. De gemeente bepaalt dan bijvoorbeeld ook de inrichting, de kruispuntoplossingen, de verkeerslichtenregelingen en het snelheidsregime op deze busbanen.

Uiteraard is de Provincie Utrecht als wegbeheerder voor de busbanen op provinciale wegen en vanuit onze rol als regisseur verantwoordelijk voor een verkeersveilig bussysteem. Hiervoor werken we nauw samen met de gemeente Utrecht en onze concessiehouders U-OV en Connexxion. Over de volgende maatregelen hebben we -en onze concessiehouders- overleg met de gemeente om de verkeersveiligheid van OV-busverkeer te vergroten:

- Het verlagen van de snelheid is vaak niet de meest effectieve maatregel om de verkeersveiligheid te vergroten; het is dan*
- beter om de bron (onduidelijke verkeerssituatie, inrichting kruispunt) aan te pakken. Het (tijdelijk) aanpassen van snelheden wordt wel toegepast op de busbanen in Utrecht. In de landelijke Duurzaam Veilig-principes hebben busbanen een verkeersfunctie (snelheid 50 km/u of hoger) waarbij verkeersdeelnemers van elkaar worden gescheiden en kruisingen worden geregeld. Dit is anders dan wegen met een zogenaamde verblijfsfunctie (30 km/u), waar sprake is van een menging van weggebruikers. Per situatie wordt door de wegbeheerder goed afgewogen of de snelheid van bussen de oorzaak zijn van onveilige situaties en zo ja, of snelheidsverlagende maatregelen leiden tot een hogere verkeersveiligheid. Indien dit het geval is, wordt de snelheid (al dan niet tijdelijk) verlaagd. Zo zijn in Utrecht al op delen van de busbanen in Leidsche Rijn, het Utrechtse stationsgebied, de Utrechtse binnenstadsas en binnen de Uithof 30 km/u-regimes van toepassing. Op sommige punten wordt de snelheid nog verder verlaagd, bijvoorbeeld door het aanbrengen van zebra-oversteken op de Neude en het busstation Centrumzijde (tijdelijke situatie).*
- De technologische maatregelen zijn nog niet onderzocht op concrete toepassing in het Utrechtse, maar deze technologische vernieuwingen hebben wel de aandacht van zowel de provincie als onze concessiehouders. Dergelijke systemen zijn nog vrij nieuw en worden nog niet aangeboden door busfabrikanten in nieuw busmaterieel. Wel worden op dit moment camera's in de U-OV-bussen ingebouwd die chauffeurs behulpzaam zijn bij het manoeuvreren bij lage snelheden, wat ook de verkeersveiligheid verbetert. Bij hogere snelheden wordt dit systeem uitgeschakeld, zodat de chauffeur zich volledig moet richten op direct visueel overzicht en wordt voorkomen dat de beelden op een monitor hem afleiden.*
- Het toepassen van extra instructies aan chauffeurs is onderdeel van de reguliere werkwijze bij onze concessiehouders, juist ook op de concrete risicovolle situaties. Ook in de eigen - regio gebonden- opleidingen wordt de nadruk gelegd op veilig en betrouwbaar rijden.*

Voor een volledig overzicht van de genomen maatregelen zie de beantwoording bij vraag 4.

3. Welke andere mogelijkheden ziet u om vanuit concessiehouders of vanuit de provincie als concessieverlener de verkeersveiligheid rond OV-bussen te verbeteren?

Antwoord:

Uitgangspunt is en blijft om verkeersveiligheidsvraagstukken integraal op te pakken, dit doen we en blijven we doen als concessieverlener, concessiehouder en wegbeheerder, ieder vanuit zijn eigen rol.

Zo wordt voor het safety-management van de Uithoflijn tram én bus samen opgenomen in de plannen en het verkeersveiligheidsvraagstuk (meer interactie met langzaam en overig verkeer dan nu de huidige hogevloer-trams op de nu afgescheiden en exclusieve trambaan Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein) integraal benaderd.

Een ander voorbeeld is dat de gemeente Utrecht momenteel aan een maatregel werkt om buschauffeurs, reizigers en overige verkeersdeelnemers te informeren over de snelheid van bussen (en bijvoorbeeld taxi's) met als doel om te hard rijden te voorkomen en weggebruikers bewust te

maken van de snelheden. Hieraan werken zowel wij als de onze concessiehouders mee, bijvoorbeeld door te overleggen op welke locaties deze borden geplaatst kunnen worden.

4. Welke maatregelen zijn er afgelopen jaren al genomen door de concessiehouders en de provincie Utrecht als concessieverlener of worden momenteel door hen voorbereid?

Antwoord:

- *Er is aandacht voor verkeersveilig ontwerpen. De concessiehouder U-OV heeft bijvoorbeeld de concessie-verplichting om (namens alle regionale OV-vervoerders in Utrecht) deel te nemen aan overleggen hierover met de wegbeheerder. Dit gebeurt in de stad Utrecht via het zogenaamde BING-overleg en Verkeerslichtenoverleg, waar ook politie en hulpdiensten met de gemeenten ontwerpen en verkeersmaatregelen beoordelen en onveilige situaties aankaarten.*
- *Naast de concessiehouders is ook de provincie direct betrokken bij nieuwe ontwerpen in het Utrechtse stationsgebied, bijvoorbeeld de HOV/tram-viaducten, het principe van strikte scheiding fietsers/voetgangers en bussen/trams op de OVT-regionale stationsdelen, overige busstations (b.v. Leidsche Rijn Centrum, Lunetten) en andere HOV-ontwerpen. Ook bij het overleg over de verkeersonveiligheid rondom de busbaan Vleuterweide is zowel de provincie Utrecht als onze vervoerder betrokken geweest. Hierin adviseert de provincie Utrecht de wegbeheerder vanuit het bredere verkeersbelang, waaronder dus ook op het verkeersveiligheidsaspect.*
- *Ook met andere gemeenten vindt er overleg plaats met de provincie Utrecht als ze een weg waar een bus over rijdt gaan herinrichten, waarbij we vanuit de provincie Utrecht het belangrijk vinden dat door de desbetreffende gemeente ook de concessiehouder betrokken wordt bij het opstellen van het nieuwe ontwerp. Op die wijze kan het ov-belang qua doorstroming en veiligheid goed worden ingebracht van beleidsmatig tot operationeel niveau.*
- *De concessiehouders wijzen intern op onveilige en veranderende situaties voor het rijdende personeel. Dit geldt in het bijzonder voor het Utrechtse stationsgebied. Daartoe gebruiken zij de diverse eigen info-kanalen, van prikbord, wekelijkse nieuwsbrief tot specifieke en individuele instructies aan chauffeurs.*
- *De provincie Utrecht heeft in haar concessies opgenomen dat dienstregelingen gebaseerd moeten zijn op realistische rijtijden. Dit voorkomt dat chauffeurs "zich gedwongen voelen om gejaagd te gaan rijden" en kunnen voldoen aan de wettelijke rusttijden. Behalve dat dit de verkeersveiligheid vergroot, is een betrouwbare, veilige en energiezuinige dienstuitvoering ook comfortabeler. De vervoerders stimuleren in hun bedrijfsvoering dit rijgedrag ook door een nieuwe, op de individuele chauffeurs gerichte aanpak; zoals door instructieritten, een individuele beloning en direct inzicht in de eigen rijprestaties en brandstofgebruik.*
- *Door de U-OV-concessiehouder is in 2014 in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland een aanvullend educatiepakket opgesteld om basisschoolleerlingen bewust te maken van verkeersonveilig gedrag en de specifieke gevaren met OV (bus/tram/trein); dit was een onderdeel van het geoffreerde Duurzaamheidsplan. Omdat basisscholen aangaven hier geen behoefte aan te hebben binnen hun totale onderwijspakket, is dit initiatief helaas gestopt.*
- *In de U-OV-concessie is het voor chauffeurs expliciet verboden om oortjes/mobiel te gebruiken, zodat chauffeurs hun aandacht volledig kunnen richten op reizigers en andere verkeersdeelnemers. Dit wordt ook expliciet meegenomen in de periodieke mystery-guest onderzoeken die de provincie Utrecht laat uitvoeren.*
- *De concessiehouders spreken uiteraard ook intern chauffeurs aan op verkeersonveilig gedrag, bijvoorbeeld als hierover vanuit reizigers of andere weggebruikers klachten over zijn.*
- *In de concessie-overleggen wordt met de concessiehouders overleg gevoerd over de preventieve maatregelen en stilgestaan bij incidenten of ongelukken. Ernstige ongevallen worden standaard onderzocht (binnen U-OV bijvoorbeeld door de zogenaamde Bow-Tie analyse), waarin wordt nagegaan welke achterliggende oorzaken basis voor een ongeval kunnen zijn. Hieruit kunnen verbetervoorstellen naar voren komen; ook in adviezen aan de desbetreffende wegbeheerder.*

Bovenstaande maatregelen worden genomen vanuit onze rol als concessieverlener of –daaruit volgend- door onze concessiehouders. Vanuit de rol van de provincie als wegbeheerder én als regisseur zetten we ons met behulp van het Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2015-2018 in voor duurzaam veilige inrichting en veilig verkeersgedrag. Denk hierbij aan educatieprogramma's op scholen en voorlichtingsprogramma's.

5. Wat zijn tot nu toe de overwegingen geweest om de mogelijke maatregelen wel/niet toe te passen?

Antwoord:

Er zijn geen voorbeelden van concrete maatregelen die niet zijn toegepast.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,



Secretaris,

