

Bij ruim 8% van de ongevallen in Woudenberg speelt alcoholgebruik een rol terwijl dit landelijk gezien op 6% ligt. Doordat in absolute zin echter slechts een zeer beperkt aantal alcoholgerelateerde ongevallen plaatsvindt is er geen sprake van een significant verschil.

	geen alcohol	wel alcohol
1996	32	3
1997	38	2
1998	26	2
1999	32	5
2000	34	3
2001	20	1
2002	25	1
2003	30	3
Totaal	237	20

Meer dan tweederde van de letselgevallen doet zich voor buiten de bebouwde kom van Woudenberg. Vanaf 2000 vindt zelfs 75% van alle letselgevallen plaats buiten de bebouwde kom.

	binnen bebouwde kom	buiten bebouwde kom
1996	11	24
1997	15	25
1998	11	17
1999	10	27
2000	8	29
2001	5	16
2002	4	22
2003	11	22
Totaal	75	182

Tweederde van de ongevallen doen zich voor op wegvakken. Op kruispunten gebeuren – zeker de laatste jaren – veel minder ongevallen.

	kruispunt	wegvak
1996	12	23
1997	17	23
1998	9	19
1999	12	25
2000	12	25
2001	7	14
2002	7	19
2003	9	24
Totaal	85	172

Bijna 60% van de letselongevallen vindt plaats op wegen waar een snelheidslimiet van 60 of 80 kilometer per uur geldt. In 30km-gebieden vinden nauwelijks ongevallen plaats waarbij één of meerdere personen gewond raken.

	30 km/h	50 km/h	60 - 80 km/h <sup>7</sup>	120 km/h
1996	0	15	19	1
1997	2	15	21	2
1998	1	11	16	0
1999	0	13	22	2
2000	0	10	24	3
2001	0	7	13	1
2002	2	4	19	1
2003	2	11	19	1
Totaal	7	86	153	11

De onderstaande tabel geeft inzicht in het aantal verkeersslachtoffers op gemeentelijke wegen tussen 2001 en 2003 per 10.000 inwoners. Hieruit blijkt dat het aantal verkeersslachtoffers in Woudenberg op wegen die door de gemeente worden beheerd ten opzichte van andere gemeenten in de provincie Utrecht relatief gering is. Bij dit overzicht moet wel worden opgemerkt dat het slechts een indicatief beeld geeft van de relatieve veiligheid per gemeente aangezien het doorgaand verkeer op gemeentelijke wegen sterk verschilt per gemeente.

Utrecht	24,2	Leersum	14,3
Zeist	21,6	Baarn	13,9
Amersfoort	20,9	Bunnik	13,5
Veenendaal	20,3	Woudenberg	11,4
Femnes	18,5	Oudewater	10,6
Soest	18,4	Vianen	10,3
De Ronde Venen	17,8	Houten	9,9
Amerongen	17,1	Abcoude	9,7
Maarsse	16,8	Renswoude	9,5
Leusden	16,4	Loenen	8,8
De Bilt	16,4	Doorn	8,5
Nieuwegein	16,0	Lopik	7,8
Bunschoten	16,0	Wijk bij Duurstede	7,6
Rhenen	15,1	IJsselstein	7,1
Driebergen-Rijsenburg	15,1	Maarn	5,2
Woerden	14,4	Montfoort	3,7
Breukelen	14,3		

<sup>7</sup> Vanwege registratiefouten is het niet mogelijk de ongevalsgegevens uit te splitsen naar wegen met een snelheidslimiet van 60 kilometer per uur en wegen met een limiet van 80 kilometer per uur.

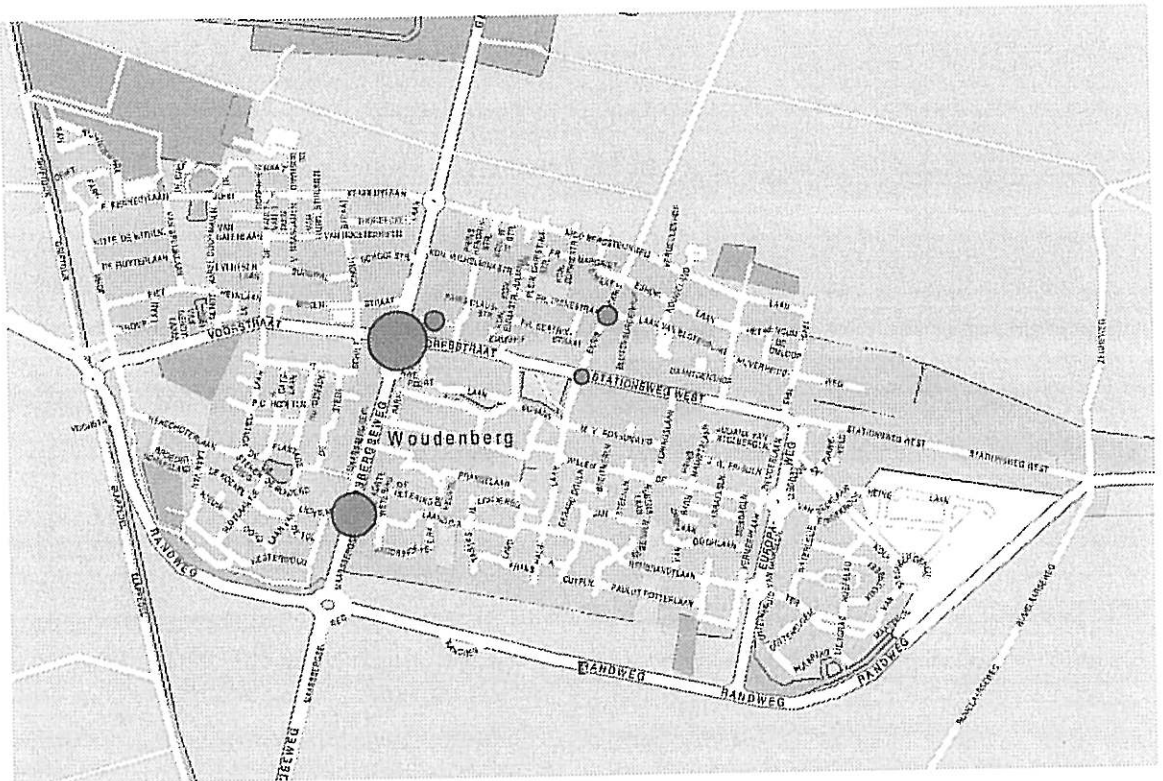
### 3.2 Verkeersveiligheid binnen bebouwde kom

Op kaart 3.11 wordt weergegeven op welke locaties tussen 2000 en 2003 relatief veel ongevallen hebben plaatsgevonden<sup>8</sup>. De top vijf van meest onveilige locaties ziet er als volgt uit:

- o kruispunt de Poort: 12 ongevallen;
- o kruising Maarsbergseweg – Laanzicht: 9 ongevallen;
- o kruising Ekris – Prinses Irenestraat: 4 ongevallen;
- o Kostverloren: 4 ongevallen;
- o kruising Ekris – Stationsweg West: 3 ongevallen.

Op kruispunt de Poort gebeuren de meeste ongevallen maar het gaat vrijwel uitsluitend om lichte ongevallen waarbij nauwelijks letselslachtoffers vallen. Op de kruising tussen Laanzicht en de Maarsbergseweg vinden minder ongevallen plaats maar vallen wel meer letselslachtoffers (zie ook kaart 3.11).

Kaart 3.11 black spots binnen bebouwde kom

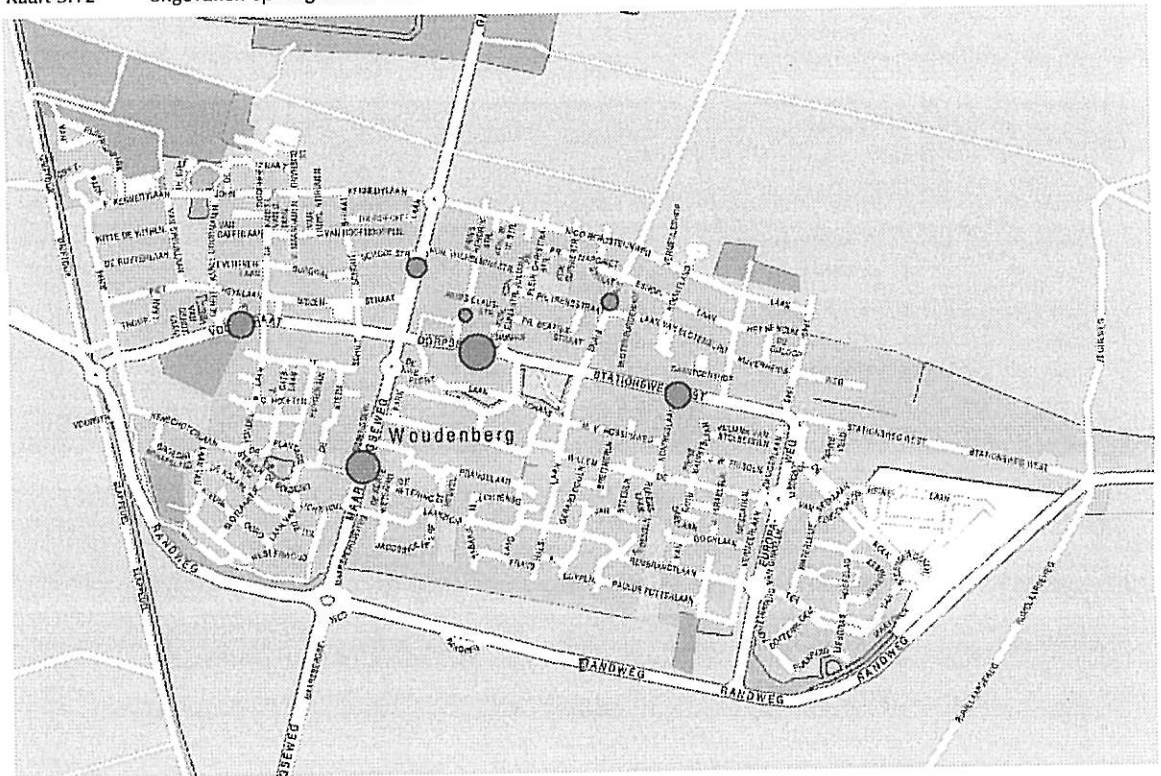


<sup>8</sup> De gangbare definitie van een black spot is een locatie waar in drie jaar minimaal zes letselgevallen hebben plaatsgevonden. In deze analyses is gekozen voor een periode van vier jaar omdat de ongevals-dichtheid in Woudenberg relatief laag is.

Op kaart 3.12 wordt weergegeven op welke wegvakken binnen de bebouwde kom zich tussen 2000 en 2003 de meeste ongevallen hebben voorgedaan. Hierbij worden de ongevallen op black spots buiten beschouwing gelaten.

De meest onveilige weg die door de gemeente beheerd wordt is de Dorpsstraat, waar zich tussen 2000 en 2003 elf ongevallen hebben voorgedaan. Overigens gaat het hierbij ook om lichte ongevallen zonder letselslachtoffers en is er in 2003 slechts één ongeval gebeurd.

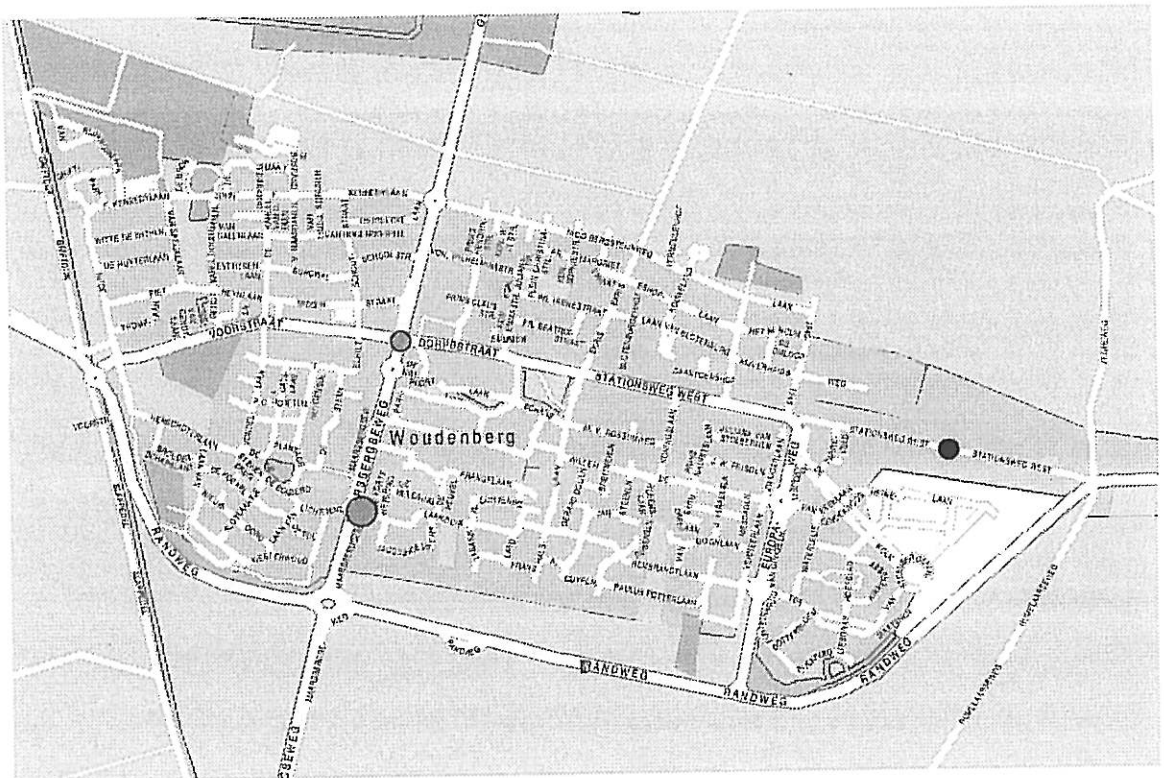
Kaart 3.12 ongevallen op wegvakken binnen bebouwde kom (exclusief black spots)<sup>9</sup>



<sup>9</sup> De grootte van de cirkel correspondeert met het aantal ongevallen dat op het betreffende wegvak heeft plaatsgevonden. De locatie van de cirkels zegt niets over de exacte ongevalslocaties binnen het wegvak!

Op kaart 3.13 wordt weergegeven op welke locaties binnen de bebouwde kom relatief veel letselslachtoffers vallen. Hieruit blijkt dat de meeste letselslachtoffers vallen op de kruising tussen Laanzicht en de parallelweg van de Maarsbergseweg (3 letselslachtoffers vanaf 2000). Op kruispunt de Poort zijn twee personen gewond geraakt als gevolg van een verkeersongeval evenals op het oostelijke gedeelte van de Stationsweg West.

Kaart 3.13 letselslachtoffers op wegvakken (in zwart) en op kruispunten (in rood) binnen bebouwde kom



Op basis van de hierboven gepresenteerde analyses kan geconcludeerd worden dat de verkeersonveiligheid binnen de bebouwde kom van Woudenberg relatief beperkt is: er doen zich relatief weinig ongevallen voor en de ongevallen die er gebeuren zijn in het algemeen niet ernstig.

De enige "probleemlocaties" zijn:

- kruispunt de Poort (relatief veel ongevallen maar niet ernstig);
- kruising tussen de parallelweg van de Maarsbergseweg en Laanzicht (relatief minder ongevallen maar wel met ernstiger gevolgen).

### 3.3 Verkeersveiligheid buiten bebouwde kom

Op kaart 3.14 wordt weergegeven op welke locaties buiten de bebouwde kom zich vanaf 2000 de meeste ongevallen hebben voorgedaan. Hieruit komen zes locaties naar voren waar relatief veel ongevallen gebeuren:

- o rotonde Randweg (N224) – Maarsbergseweg (N226): 12 ongevallen;
- o kruising tussen Zeisterweg (N224) en Amersfoortseweg/Doornseweg (N227): 9 ongevallen;
- o kruising tussen Maarsbergseweg (N226) en Ringelpoel: 9 ongevallen;
- o kruising tussen Europaweg en Randweg (N224): 8 ongevallen;
- o kruising tussen Randweg (N224) en Voorstraat: 7 ongevallen<sup>10</sup>;
- o kruising tussen Voskuilerweg en Voskuilerdijk: 5 ongevallen.

De twee locaties waar de meeste ongevallen gebeuren zijn beide kruisingen tussen provinciale wegen en vallen zodoende niet in eerste instantie onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Woudenberg. Verder gaat het behalve de kruising tussen de Voskuilerweg en de Voskuilerdijk in alle gevallen om kruisingen tussen provinciale wegen en gemeentelijke wegen.

Kaart 3.14 *black spots* buiten bebouwde kom



<sup>10</sup> Hierbij moet wel worden opgemerkt dat er zich op dit kruispunt na de aanleg van een rotonde (2002) geen ongevallen meer hebben voorgedaan. Maatregelen kunnen dus achterwege blijven.



Op kaart 3.15 wordt weergegeven op welke wegvakken zich tussen 2000 en 2003 veel ongevallen hebben voorgedaan. De drie meest onveilige wegvakken buiten de bebouwde kom liggen allemaal op provinciale wegen:

- o Zeisterweg tussen kruising met Amersfoortseweg/Doornseweg en kruising met Voorstraat (N224): 30 ongevallen;
- o Maarsbergseweg tussen kruising met Randweg en gemeentegrens (N226): 27 ongevallen;
- o Geersteinselaan (N226): 17 ongevallen.

De meest onveilige wegvakken die door de gemeente Woudenberg worden beheerd zijn:

- o Voskuilerweg (17 ongevallen);
- o Parallelweg (16 ongevallen);
- o Moorsterweg (15 ongevallen);
- o Voskuilerdijk (10 ongevallen).

Opvallend is dat drie van deze vier wegvakken in het noordoostelijke gedeelte van de gemeente Woudenberg liggen.

Kaart 3.15 ongevallen op wegvakken buiten bebouwde kom (exclusief black spots)<sup>11</sup>



<sup>11</sup> De grootte van de cirkel correspondeert met het aantal ongevallen dat op het betreffende wegvak heeft plaatsgevonden. De locatie van de cirkels zegt niets over de exacte ongevalslocaties binnen het wegvak!

Op kaart 3.16 wordt het aantal letselslachtoffers vanaf 2000 per kruispunt (in rood) en wegvak (zwart) weergegeven. Hieruit blijkt dat het grootste aantal letselslachtoffers op de Zeisterweg valt tussen de kruising met de Doornseweg en de kruising met de Voorstraat (16 slachtoffers waarvan 2 dodelijke). Op nummer twee en drie komen de Geeresteinselaan en de Maarsbergseweg met elk negen slachtoffers. Het gaat hierbij in alle gevallen om provinciale wegen. Op de wegen die door de gemeente Woudenberg beheerd worden vallen beduidend minder slachtoffers. De hoogst genoteerde gemeentelijke weg is de Moorsterweg (7 letselslachtoffers vanaf 2000 waarvan 5 in 2003), gevolgd door de Voskuilerweg en de Voskuilerdijk (elk 6 letselslachtoffers waarvan elk 4 in 2003).

Kaart 3.16 letselslachtoffers op wegvakken (in zwart) en op kruispunten (in rood) buiten bebouwde kom



Geconcludeerd kan worden dat de verkeersonveiligheid buiten de bebouwde kom een veel groter probleem is dan de onveiligheid daarbinnen. De onveiligheid manifesteert zich vooral op wegvakken, waarbij de wegen die door de provincie beheerd worden het slechtst scoren. De meest onveilige gemeentelijke wegvakken bevinden zich allemaal in het noordoostelijke gedeelte van Woudenberg (Moorsterweg, Voskuilerweg, Voskuilerdijk). Dit lijkt vooral te wijten aan de relatief hoge verkeersintensiteit op deze wegen en de weginrichting die uitnodigt tot een hogere snelheid dan de toegestane 60 km/uur. Daarnaast gebeuren relatief veel ernstige ongevallen op de kruising tussen de Maarsbergseweg en de Ringelpoel. In paragraaf 6.3 wordt uitgebreider ingegaan op de achterliggende oorzaken van de verkeersonveiligheid en maatregelen om de veiligheid te vergroten.



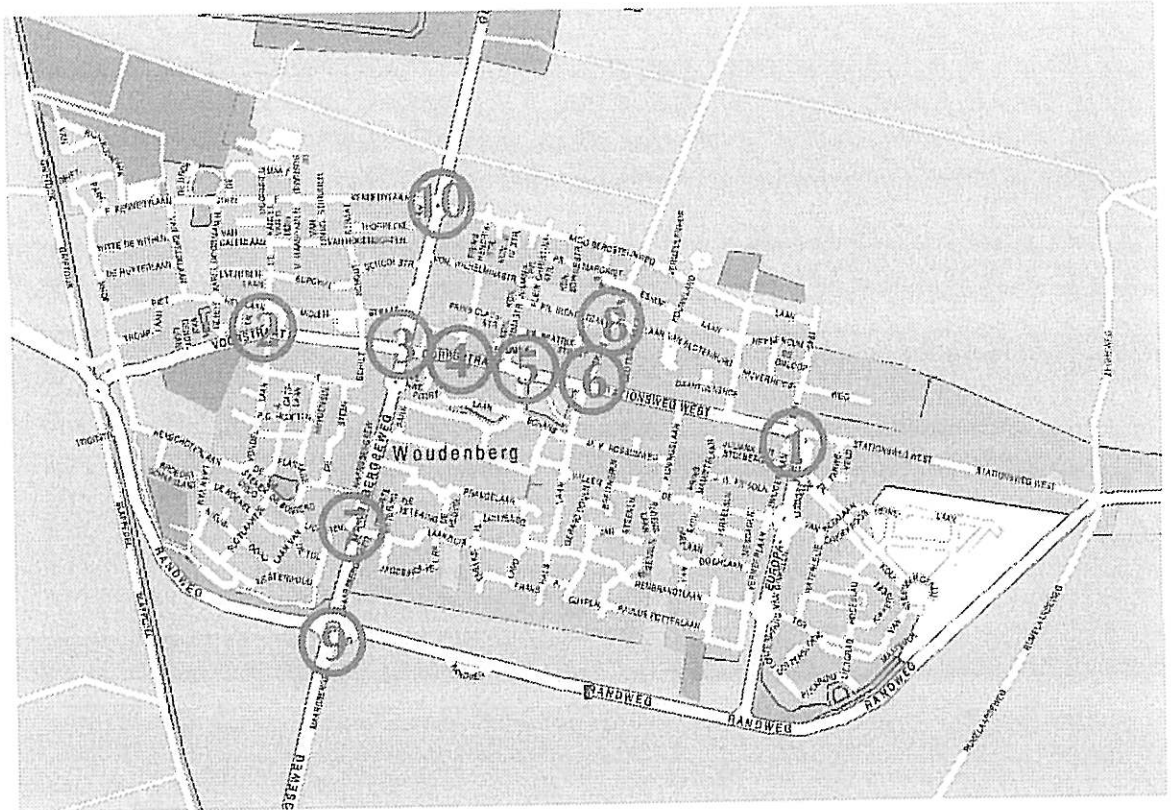
## 4. Subjectieve verkeersonveiligheid

### 4.1 Onveilige locaties

Om te inventariseren welke locaties door inwoners van Woudenberg als het meest onveilig worden beoordeeld, is onder circa 900 ouders van schoolgaande kinderen een enquête verspreid. In totaal hebben 400 ouders de moeite genomen de enquête in te vullen en terug te sturen (44%). Op kaart 4.1 wordt een overzicht gegeven van de tien locaties die door inwoners van Woudenberg als het meest onveilig worden beschouwd. Opvallend is dat naast een aantal locaties waarvan de onveiligheid bevestigd wordt door de ongevalsstatistieken, ook een groot aantal locaties wordt genoemd waar nauwelijks ongevallen plaatsvinden. Daarnaast is het ook opvallend dat vrijwel uitsluitend locaties binnen de bebouwde kom worden genoemd terwijl de onveiligheid buiten de bebouwde kom een veel groter probleem is. Inwoners van Woudenberg zullen in de praktijk echter veel minder geconfronteerd worden met deze onveiligheid. In tabel 4.2 wordt per locatie aangegeven waardoor de onveiligheid volgens inwoners van Woudenberg wordt veroorzaakt.

De kruising tussen de Europaweg en Stationsweg West wordt in combinatie met de fietsersoversteekplaats ter hoogte van de Laan 1940-1945 verreweg het meest genoemd als meest onveilige locatie in Woudenberg. De belangrijkste klachten zijn de onoverzichtelijkheid van de kruising (door het grote aantal aantakkingen) en de hoge snelheid van het autoverkeer (dat bovendien niet altijd voorrang verleent aan fietsers). Op nummer twee staat de kruising tussen de Voorstraat, Burgwal en Vondellaan waarvan men vindt dat de voorrangssituatie erg onduidelijk is. Dit lijkt deels veroorzaakt te worden door onvoldoende kennis van de verkeersregels (voorrang bij uitritconstructies) maar ook door de onduidelijke vormgeving van het kruispunt. Op de derde plaats staat kruispunt de Poort waarvan de onveiligheid vooral veroorzaakt wordt door auto's op de Maarsbergseweg die het afslagverbod negeren.

Kaart 4.1 volgens inwoners van Woudenberg meest onveilige locaties



Tabel 4.2 Locaties die door inwoners van Woudenberg als onveilig worden beoordeeld.

locatie	probleem
1. Kruispunt Europaweg – Stationsweg West – Laan 1940-1945	Onoverzichtelijke kruising en gevaarlijke fietsersoversteekplaats door hoge snelheid autoverkeer
2. Kruispunt Voorstraat – Burgwal - Vondellaan	Onduidelijke voorrangssituatie
3. Kruispunt de Poort	Autoverkeer dat afslagverbod negeert
4. Kruispunt de Nieuwe Poort	Onduidelijke voorrangssituatie
5. Wegvak Voorstraat – Dorpsstraat	Chaotisch verkeersbeeld, vooral als gevolg van laden/lossen en foutief geparkeerde voertuigen
6. Kruispunt Stationsweg West – Ekris	Onduidelijke voorrangssituatie
7. Kruispunt Maarsbergseweg – Laanzicht	Hoge snelheid autoverkeer op Maarsbergseweg
8. Kruispunt Prinses Irenestraat – Ekris	Hoge snelheid autoverkeer en nabijheid school
9. Rotonde Randweg – Maarsbergseweg	Gevaarlijke fietsersoversteekplaats
10. Rotonde Geeresteinselaan – John F. Kennedylaan	Gevaarlijke fietsersoversteekplaats

#### 4.2 Gehandicaptenplatform

Het gehandicaptenplatform Woudenberg geeft aan dat gehandicapten nauwelijks problemen ondervinden als gevolg van verkeersonveiligheid. Wel is met name het grote aantal drempels problematisch en zeer oncomfortabel voor personen die in een rolstoel in een auto zitten. Dit geldt vooral voor de John F. Kennedylaan waar op vrijwel elk kruispunt een hoge drempel is neergelegd. Het gehandicaptenplatform is niet tegen drempels maar pleit wel voor een selectieve(re) toepassing en een hoogte en steilte die zijn afgestemd op de lokale verkeerssituatie. Daarnaast ondervinden gehandicapten in de Dorpsstraat en Voorstraat veel hinder van door winkeliers uitgestalde waren en reclameborden. Hierdoor zijn zij vaak genoodzaakt om naar de rijbaan uit te wijken met alle negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid van dien. Zij blijft er dan ook voor pleiten dat de gemeente en politie de gestelde regels ten aanzien van het obstakelvrij houden van de trottoirs ook daadwerkelijk handhaaft.

#### 4.3 Ouderenbonden

In de ledenvergadering van de Protestants Christelijke Ouderen Bond (PCOB) is de problematiek rond de verkeersveiligheid in Woudenberg besproken. Hieruit zijn zes problemen naar voren gekomen die hieronder kort zullen worden toegelicht:

Tabel 4.3 Locaties die door leden van de PCOB als onveilig worden beoordeeld	
Locatie	Probleem/oplossing
Nico Bergsteijnweg	Te smalle doorgang vanwege aan weerszijden geparkeerde auto's
Kruising Koningin Wilhelminastraat – parallelweg Geeresteinselaan	Splitsing van gelijke rangorde leidt tot onveilige situatie. Voorstel PCOB is voorrangregeling in te voeren voor verkeer op de parallelweg van de Geeresteinselaan.
Kruispunt de Poort	Gevaar door afslaand verkeer vanaf Maarsbergseweg. Daarnaast ontbreekt een zebrapad voor het VVV kantoor en de kiosk.
Kruispunt Laanzicht – parallelweg Maarsbergseweg Zeisterweg (N224)	PCOB stelt voor de voorrang voor het verkeer vanuit Laanzicht op te heffen. Geen plaats voor brommobielen op de rijbaan en op het fietspad.
Algemeen	Meer toezicht op naleving eenrichtingsregime Schoutstraat en Prins Bernhardstraat

## 5. Veiligheid school- en gymroutes

### 5.1 Veiligheid schoolroutes en schoolomgeving

Uit de eerder genoemde enquête die verspreid is onder ouders van schoolgaande kinderen in Woudenberg blijkt dat 62% van de basisschoolleerlingen met de fiets naar school komt (of wordt gebracht). 22% van de leerlingen komt lopend terwijl 13% van de kinderen met de auto wordt gebracht.

Ouders beoordelen de schoolomgeving in het algemeen als redelijk verkeersveilig maar niet tijdens het in- en uitgaan van de school. Alleen ouders van wie de kinderen naar de Reformatische Basisschool De Wartburg gaan, beoordelen de verkeersveiligheid van de schoolomgeving als ruim voldoende. Ouders van kinderen die de Koningin Julianaschool of de Rehobothschool bezoeken geven de verkeersveiligheid van de schoolomgeving het laagste cijfer.

Tabel 5.1 Wijze waarop basisschoolleerlingen in Woudenberg naar school komen/ worden gebracht	
Met de fiets	62%
Lopend	22%
Met de auto	13%
Sterk wisselend	2%
Anders	1%

Tabel 5.2 Oordeel ouders over veiligheid schoolomgeving in het algemeen en tijdens het in- en uitgaan van de school		
	algemeen	tijdens in- en uitgaan school
Reformatische Basisschool De Wartburg	7,7	6,5
Griftschool	7,3	6,0
Willem van Oranjeschool	7,3	5,7
Openbare Basisschool De Prangelaar	6,8	5,3
Rehobothschool	6,8	5,1
Openbare Basisschool Jan Lighthart	6,6	5,6
Koningin Julianaschool	6,6	5,1
Totaal	7,0	5,6

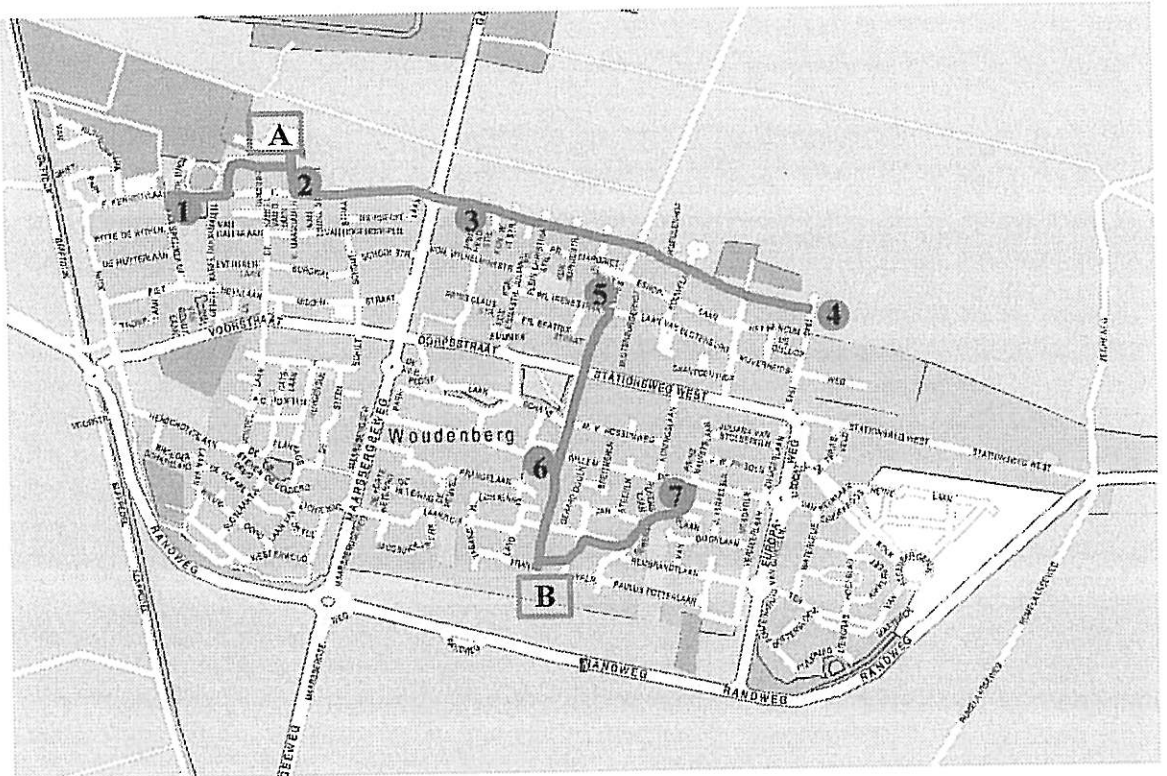
### 5.2 Veiligheid gymroutes

Op kaart 5.3 wordt een overzicht gegeven van de routes die kinderen afleggen tussen de school en de gymlocatie. Daarnaast is geïnventariseerd welke punten in deze routes (in de ogen van de schooldirecteuren) verkeersonveilig zijn (rood omcirkeld).

In het algemeen worden de school-gymroutes als veilig beoordeeld. Alleen door de directeur van de Wartburg wordt de route (over de Nico Bergsteijnweg en de J.F. Kennedylaan) als onveilig betiteld en voor kinderen van de Koningin Juliana-school is de oversteek van de Stationsweg West relatief onveilig (hoewel zich geen ongevallen hebben voorgedaan).

De voorgenomen sluiting van de Wielewaal zal ertoe leiden dat met name voor leerlingen van de Prangelaar en de Willem van Oranjeschool de route naar de gymlocatie langer wordt en er meer drukke verkeersaders moeten worden overgestoken.

Kaart 5.3 school-gymroutes in Woudenberg



#### Legenda

- A = De Camp
- B = Wielewaal
- 1 = Griftschool
- 2 = Rehobothschool
- 3 = Openbare Basisschool Jan Lighthart
- 4 = Reformatorische Basisschool de Wartburg
- 5 = Koningin Julianaschool
- 6 = Openbare Basisschool De Prangelaar
- 7 = Willem van Oranjeschool



## **DEEL II: BELEIDSPROGRAMMA**