VIA verkeersadvisering

ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

RPV DRECHTSTEDEN

Eindconcept

In opdracht van:

Samenwerkingsverband
Zuid-Holland Zuid

Eindconcept

ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID RPV DRECHTSTEDEN

Analyse van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid én inventarisatie van geplande of gewenste maatregelen/acties

In opdracht van:
Samenwerkingsverband Zuid-Holland Zuid

VIA verkeersadvisering bv
Theresialaan 10a
5262 BN VUGHT

VD710-R01
februari 1998

INHOUD

		Blz.
1	**Opzet onderzoek**	
1.1	Inleiding	3
1.2	Opzet van het onderzoek	3
1.3	Leeswijzer	5
2	**Monitor**	6
3	**Subjectieve verkeersonveiligheid**	
3.1	Sleutelfiguren	9
3.2	Resultaten	9
4	**Objectieve verkeersonveiligheid**	
4.1	Speerpunten	12
4.2	Wegtyperingen	17
4.3	Beoordeling verkeersonveiligheid	20
5	**Geplande/gewenste acties of maatregelen**	21
6	**Workshops**	P.M.
7	**Uitgangspunten**	P.M.
	Lijst van bijlagen	22

1 OPZET ONDERZOEK

1.1 Inleiding

Het Samenwerkingsverband Zuid-Holland Zuid[1] wil de aanpak van de verkeersonveiligheid binnen het beheersgebied intensiveren. Belangrijk aspect hierbij is dat de reeds beschikbare verkeersveiligheidsplannen in deze aanpak worden meegenomen. Gekozen is voor een analyse van zowel de objectieve (meetbare) als subjectieve (gevoelens) verkeersveiligheid. Daarnaast zijn de geplande of gewenste maatregelen en acties, ten aanzien van verkeersveiligheid, in beeld gebracht.

Het onderzoeksgebied betreft de Drechtsteden. In dit gebied zijn zeven gemeenten gelegen: Alblasserdam, Dordrecht, Heerjansdam, Hendrik Ido Ambacht, Papendrecht, Sliedrecht en Zwijndrecht. Binnen het gebied zijn daarnaast ook de volgende wegbeheerders actief: Hoogheemraadschap Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden, Waterschap Ijsselmonde, Provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland.

1.2 Opzet van het onderzoek

Het onderzoek kan grofweg worden gesplitst in:

- een inventarisatie van de objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid én de geplande of gewenste maatregelen/acties;
- het uitvoeren van workshops;
- een synthese van veiligheidsproblemen in relatie met verwachte projecten;
- het opstellen intensiveringsplan voor het verkeersveiligheidbeleid.

Inventarisatie verkeersveiligheid

De inventarisatie is uit drie onderdelen opgebouwd die elk afzonderlijk worden uitgevoerd. Het betreft de inventarisatie van de objectieve verkeersonveiligheid op basis van de geregistreerde verkeersongevallen, subjectieve verkeersonveiligheid op basis van een belevingsonderzoek én de geplande of gewenste maatregelen/acties door middel van enquêtes met wegbeheerders.

[1] Het Samenwerkingsverband Zuid-Holland Zuid bestaat uit de gemeenten Alblasserdam, Dordrecht, Hendrik Ido Ambacht, Heerjansdam, Papendrecht, Sliedrecht, Zwijndrecht, Waterschap Ijsselmonde, Hoogheemraadschap Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden en de Provincie Zuid-Holland.

De **objectieve verkeersonveiligheid** is in beeld gebracht vanuit zowel de beleidsmatige invalshoek als vanuit de vormgeving. Gewerkt wordt met een objectieve beoordeling van de ongevallen, door een relatie te leggen tussen ongevallen en de intensiteit van de weg, zodat risicocijfers en kencijferlijnen kunnen worden berekend.

De **subjectieve verkeersonveiligheid** is in beeld gebracht door middel van sleutelfigurenavonden. Sleutelfiguren zijn mensen die uit hoofde van hun functie een grote groep van de bevolking kunnen vertegenwoordigen. De sleutelfiguren zijn door middel van een discussie gekomen tot een lijst van onveilige situaties voorzien van een argumentatie.

De inventarisatie van de **geplande of gewenste projecten/acties** met betrekking tot verkeersonveiligheid heeft door middel van een gerichte enquête onder de betrokken wegbeheerders in het gebied plaatsgevonden. Onderdeel van de inventarisatie is het inschatten van de verwachte kosten per maatregel, het inschatten van de te behalen ongevallenreductie, de wijze van financiering, de fase waarin het plan zich bevindt, de te doorlopen procedures en het verwachte jaar van uitvoering. De resultaten zijn in gerubriceerde overzichten weergegeven.

Workshops

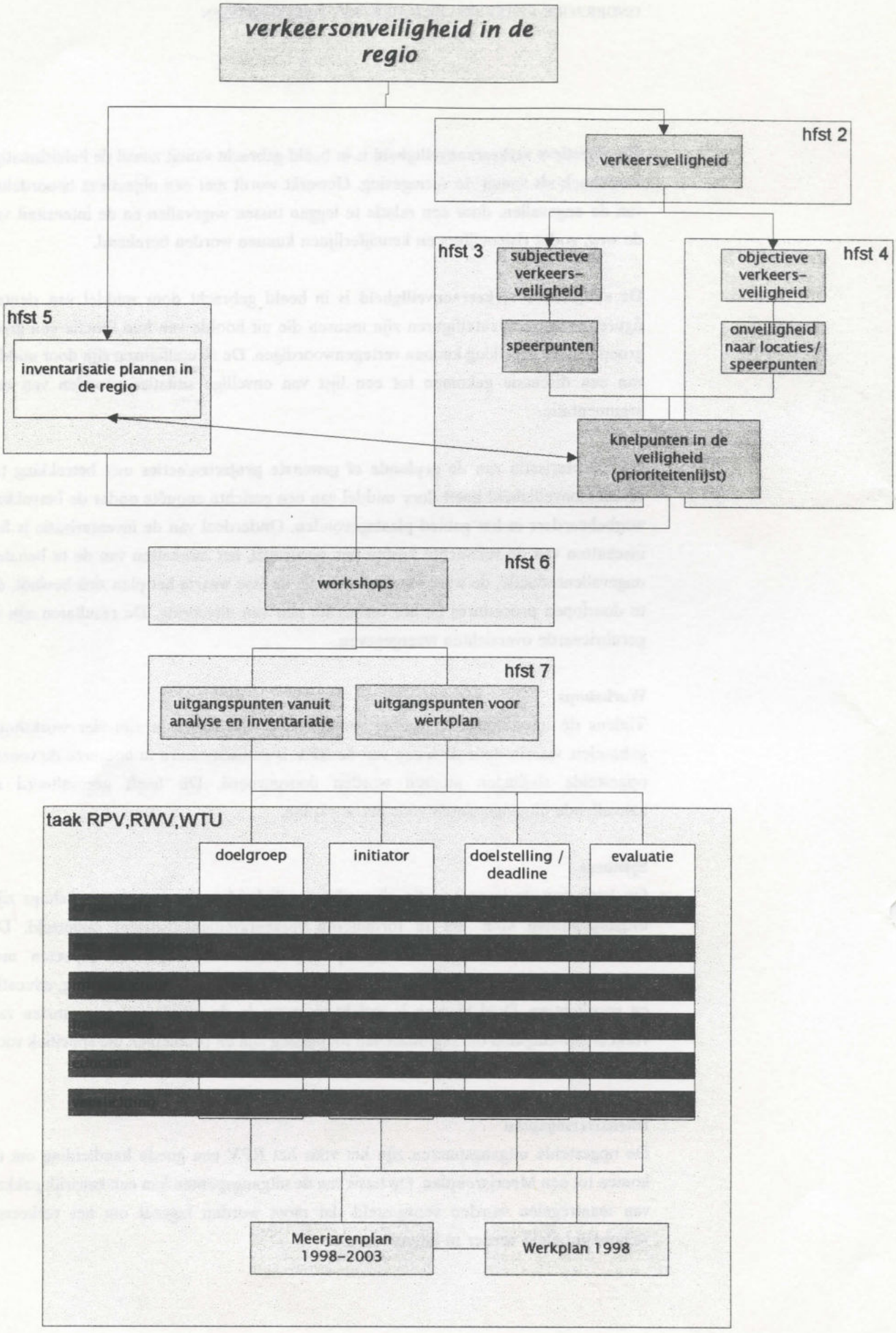
Tijdens de oprichtingsvergadering van de RPV Drechtsteden zijn vier workshops gehouden, waarin door de leden van de RPV is gediscussieerd in hoeverre de vooraf opgestelde stellingen moeten worden doorgevoerd. Dit heeft geresulteerd in aanvullende uitgangspunten voor het werkplan.

Synthese

Op basis van de inventarisatie, de verkeersveiligheidsanalyse en de workshops zijn **uitgangspunten** voor het te formuleren verkeersveiligheidsbeleid opgesteld. De uitgangspunten hebben betrekking op organisatorische aspecten, aspecten met betrekking tot wet- en regelgeving, infrastructurele maatregelen, handhaving, educatie en voorlichting. Doel hiervan is inzicht te geven in de problemen ten aanzien van verkeersonveiligheid die regionaal van toepassing zijn én problemen die specifiek voor bepaalde locaties van toepassing zijn.

Intensiveringsplan

De opgestelde uitgangspunten zijn het voor het RPV een goede handleiding om te komen tot een Meerjarenplan. Op basis van de uitgangspunten kan een kansrijk pakket van maatregelen worden voorgesteld dat moet worden ingezet om het verkeersveiligheidsbeleid verder te intensiveren.



VD710F01.VSD
19 feb 1998

1.3 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk, wordt eerst in hoofdstuk 2 een eerste verkenning van het ongevallenbeeld gegeven. Hoofdstuk 3 heeft betrekking op de aspecten met betrekking tot de subjectieve verkeersonveiligheid (sleutelfiguren, speerpunten vanuit sleutelfiguren). Hoofdstuk 4 gaat over de objectieve verkeersonveiligheid (ongevallenanalyse, speerpunten vanuit de analyse). Vervolgens zijn in hoofdstuk 5 de geplande maatregelen en acties weergegeven. Hoofdstuk 6 legt verslag van de inhoudelijke gang van zaken ten aanzien van de workshops. In hoofdstuk 7 tenslotte zijn de uitgangspunten geformuleerd, noodzakelijk voor het op te stellen Meerjarenplan.

2 MONITOR

Voor de ongevallenanalyse is gebruik gemaakt van de verkeersongevallen[2] van de RPV Drechtsteden. De ongevallen zijn geanalyseerd met behulp van het programma d'ONGEVAL 96. De gegevens waarmee in dit verkeersveiligheidsplan is gewerkt, hebben betrekking op de periode 1994 tot en met 1996. De ongevallengegevens van de jaren vóór 1994 zijn niet bekend.

	ONGEVALLEN		SLACHTOFFERS			
	totaal ongevallen	letsel-ongevallen	totaal slachtoffers	totaal doden	totaal gewonden	ziekenhuis gewonden
1994	4609	546	643	8	635	177
1995	4582	597	691	8	683	145
1996	4517	512	619	9	610	134
Totaal	13708	1655	1953	25	1928	456
gemiddeld	*4569*	*552*	*651*	*8*	*643*	*152*

Overzicht 2: Trendoverzicht ongevallen over de periode 1994-1996.

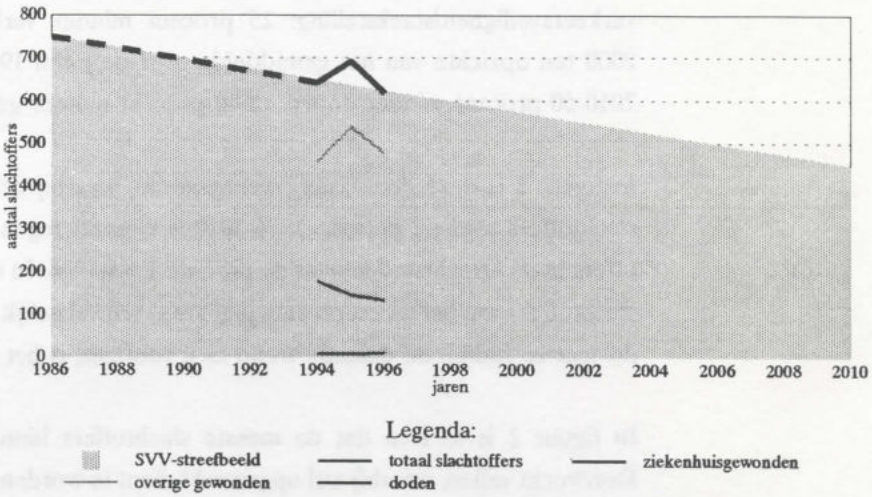
In overzicht 2 is te zien dat in het gebied van de Drechtsteden jaarlijks gemiddeld 552 ongevallen plaatsvinden waarbij slachtoffers (doden of gewonden) vallen. Hierbij raken gemiddeld 643 verkeersdeelnemers gewond en zijn 8 verkeersdeelnemers overleden.

De Rijksoverheid heeft in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) gekozen voor een beleid waarin het aantal doden in het verkeer met 50 procent en het aantal gewonden in het verkeer met 40 procent moet zijn afgenomen in de periode 1986-2010. De RPV Drechtsteden heeft zich bij deze doelstelling aangesloten.

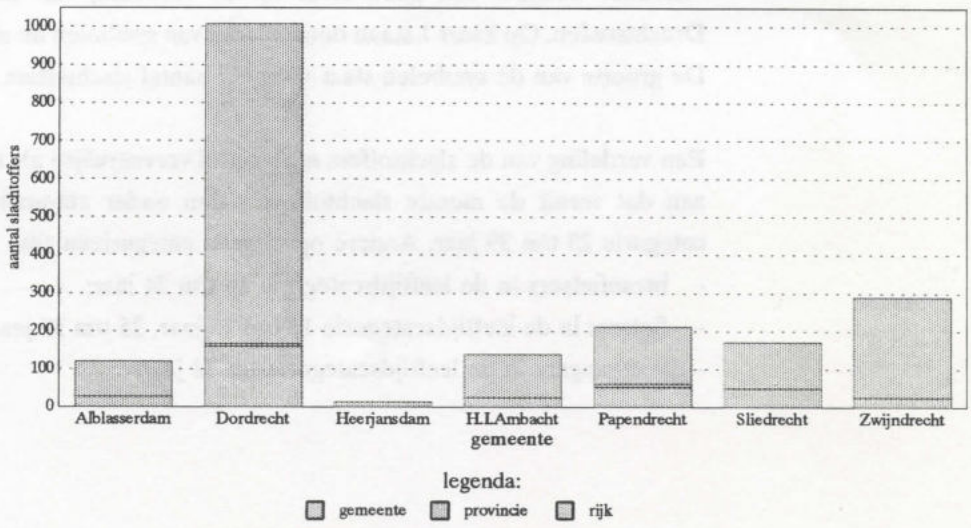
In de zeven gemeenten, welke tot de Drechtsteden behoren, zijn in 1986 in totaal 749 slachtoffers gevallen[3], waarvan 739 gewonden en 10 doden. Om de SVV-doelstelling te halen betekent dit dat het aantal verkeersslachtoffers in 2010 in de Drechtsteden niet hoger mag zijn dan 448.

[2] Dit betreffen de geregistreerde ongevallen zoals deze worden verzameld door Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Hoofdafdeling Basisgegevens. De volledigheid van de registratie van de ongevallen is sterk afhankelijk van de ernst van het ongeval. De registratiegraad van ongevallen met dodelijke slachtoffers is vrijwel 100 procent; voor ongevallen met uitsluitend materiële schade daarentegen geldt een sterke onderregistratie.

[3] Het gaat hierbij om het gemiddeld aantal slachtoffers per jaar over de periode 1984-1986.



Figuur 1: Verloop aantal slachtoffers, uitgesplitst in ziekenhuisgewonden, overige gewonden en doden, alsmede aantal slachtoffers in relatie tot SVV-II-doelstelling.



Figuur 2: Verdeling van de slachtoffers naar wegbeheerder en gemeente, periode 1994-1996.

Doelstelling[4]:
Gemeenten en waterschappen stellen zich ten doel om met het gezamenlijk streven naar een geïntegreerde en breed gedragen aanpak van de verkeersonveiligheid in de regio te komen tot een krachtige impuls voor het behalen van de volgende verkeersveiligheidstaakstelling: 25 procent minder verkeersslachtoffers in het jaar 2000 ten opzichte van het gemiddelde over de jaren 1984, 1985 en 1986; in het jaar 2010 50 procent minder doden en 40 procent minder gewonden dan in 1986.

In figuur 1 is deze doelstelling weergegeven, waarbij de vermindering van het aantal slachtoffers over de periode 1986-2010 is uitgezet tegen het werkelijke aantal slachtoffers in de Drechtsteden over de periode 1994-1996. In de grafiek is te zien het aantal slachtoffers van het meest recente jaar (1996) vrijwel gelijk aan de SVV-doelstelling voor dit jaar is. Indien de dalende trend zich voortzet, is het SVV-streefbeeld haalbaar.

In figuur 2 is te zien dat de meeste slachtoffers binnen de gemeentegrenzen van Dordrecht vallen, waarbij wel opgemerkt dient te worden dat 16 procent op rijkswegen valt. In zijn totaliteit is het aantal slachtoffers op provinciale wegen minimaal (16 slachtoffers).

De verkeersslachtoffers zijn gevisualiseerd op het VOR Locatie Netwerk (VLN). Hierdoor ontstaat een goed zicht op de verdeling van de slachtoffers over de Drechtsteden. Op kaart 1 staan door middel van symbolen de slachtoffers aangegeven. De grootte van de symbolen staat voor het aantal slachtoffers.

Een verdeling van de slachtoffers naar zowel vervoerwijze als leeftijd [zie figuur 3] geeft aan dat veruit de meeste slachtoffers vallen onder automobilisten in de leeftijdscategorie 25 t/m 39 jaar. Andere opvallende categorieën zijn:
- bromfietsers in de leeftijdscategorie 16 t/m 24 jaar;
- fietsers in de leeftijdscategorie 12 t/m 15 jaar, 25 t/m 39 jaar én ouder dan 70 jaar;
- voetgangers in de leeftijdscategorie tot 12 jaar.

[4] Conform de doelstelling uit de Intentieverklaring RPV Drechtsteden.

Drechtsteden

Slachtofferkaart

Alle verkeersslachtoffers
Periode 1994–1996

hoofdwegen
overige wegen

Legenda:

—— slachtoffers

slachtoffers op wegvakken
slachtoffers op kruispunten

3000 m.

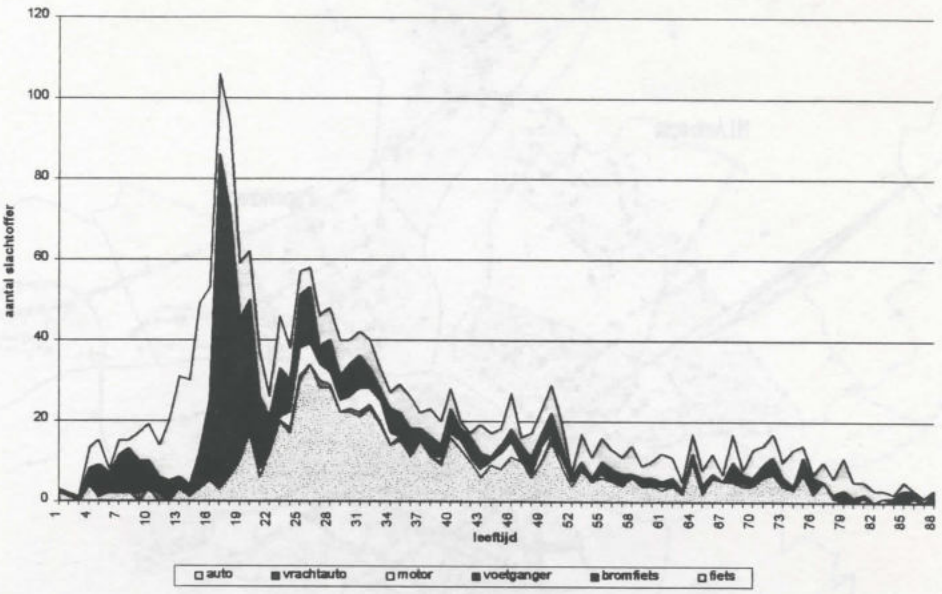
VLN actueel
Samenwerkingsverb. Z-H Zuid
VD710/januari 1998

© VIA bv Vught

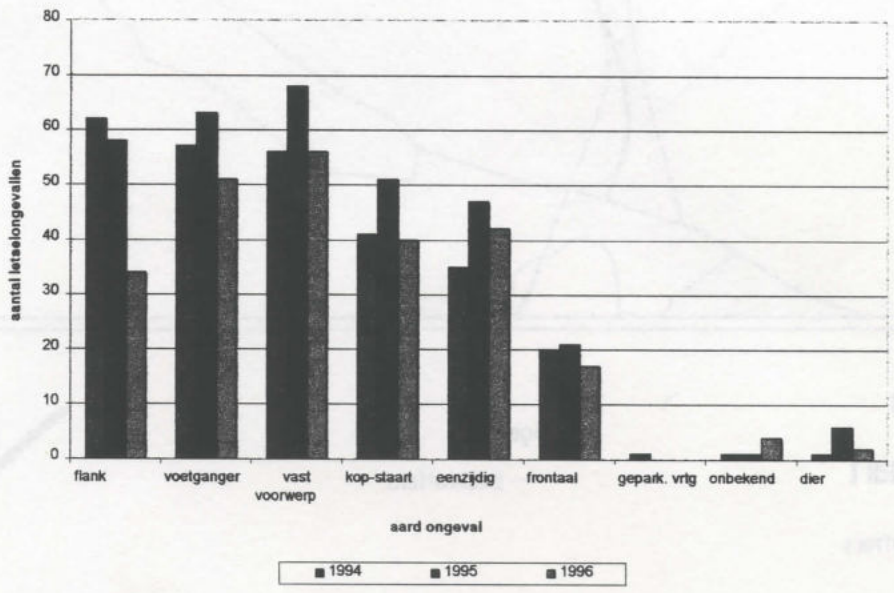
noord

kaart 1

Ongevallengegevens & VOR Locatie Netwerk: RWS/AVV-BG Heerlen
(c) Cartografie: Andes Electronics bv, 1996; bewerkt met d'ATLAS



Figuur 3: *Verdeling van alle verkeersslachtoffers naar vervoerwijze en leeftijd, periode 1994-1996.*



Figuur 4: *Verdeling van alle letselongevallen naar aard ongeval en jaar, periode 1994-1996..*

In figuur 4 is te zien dat veruit het merendeel van de slachtoffers bij flankongevallen zijn gevallen (820 letselongevallen in drie jaar). Dit zullen veelal voorrangs- of doorgangsongevallen op kruispunten zijn. Daarnaast vallen er relatief veel slachtoffers bij (180) kop-staartongevallen, bij (171) ongevallen met vaste voorwerpen, bij (154) ongevallen met voetgangers, bij (132) eenzijdige ongevallen én bij (124) frontale ongevallen. Een duidelijke daling van letselongevallen over de periode 1994-1996 is te zien bij de letselongevallen met voetgangers. De overige typen ongevallen veranderen in de loop van de tijd slechts marginaal.

3 SUBJECTIEVE VERKEERSONVEILIGHEID

3.1 Sleutelfiguren

Eén manier om gevaarlijke locaties op te sporen is de inzet van sleutelfiguren. Sleutelfiguren zijn mensen die uit hoofde van hun functie veel met verkeersonveiligheid hebben te maken en zich een goed beeld kunnen vormen voor de groep verkeersdeelnemers die zij vertegenwoordigen. De sleutelfigurenavond bestaat uit twee delen.
Het eerste deel betreft het aangeven van de meest gevaarlijke locaties binnen de gemeentegrenzen. Het tweede deel bestaat uit het aangeven van specifieke veiligheidsproblemen van doelgroepen die binnen het verkeer zijn te onderscheiden.

3.2 Resultaten

In totaal zijn er vijf bijeenkomsten voor sleutelfiguren gehouden, respectievelijk in de gemeenten Dordrecht, Zwijndrecht, Papendrecht, Hendrik Ido Ambacht en Alblasserdam. De opkomst was over het algemeen niet erg hoog, waardoor de resultaten van de bijeenkomsten slechts kunnen worden gezien als aanvulling op de resultaten vanuit de objectieve verkeersveiligheidsgegevens. Dit betekent tevens dat, vanwege de afwezigheid van een sleutelfiguren uit een aantal gemeenten dat door sleutelfiguren onveilig beoordeelde locaties niet betrouwbaar kunnen worden gepresenteerd.

Daarnaast is door de sleutelfiguren aangegeven welke doelgroepen/aspecten een verhoogde aandacht in het verkeer dienen te hebben. De sleutelfiguren hebben daarbij steeds aangegeven of het voor groepen verkeersdeelnemers in de desbetreffende gemeente veilig of onveilig is.

Bij de doelgroepen/aspecten, die als onveilig worden ervaren, is tevens aangegeven in hoeverre deze een hoge, danwel middelhoge of lage prioriteit hebben voor de aanpak van de verkeersonveiligheid.

In overzicht 1 zijn hiervan de resultaten weergegeven. In het overzicht is te zien dat sleutelfiguren vinden dat de meest onveilige doelgroepen in het verkeer de schoolgaande fietsers zijn. 86 procent van de sleutelfiguren heeft deze mening. Andere veel genoemde doelgroepen zijn brom/snorfietsers en ouderen. Indien wordt gekeken naar de prioriteitsstelling van de doelgroepen, aangegeven door de sleutelfiguren, dan blijkt dat de reeds genoemde doelgroepen ook de hoogste prioriteit krijgen om in het kader van de verkeersonveiligheid te worden aangepakt. Aanvullend zijn genoemd gehandicapten, schoolgaande voetgangers, motoren, vrachtverkeer en bussen openbaar vervoer.

Doelgroepen	percentage onveilig	prioriteit		
		hoog	middel	laag
schoolgaande fietsers	86%	x		
brom/snorfietsers	71%	x		
ouderen	57%	x	x	
gehandicapten	43%	x		
parkeerverkeer	43%		x	
schoolgaande voetgangers	29%	x		
motoren	29%	x		x
recreatief fietsverkeer	29%		x	x
vrachtverkeer	29%	x	x	
winkelverkeer	29%		x	x
recreatief autoverkeer	14%		x	
bussen openbaar vervoer	14%	x		
voetgangers	14%		x	
landbouwverkeer	0%	n.v.t	n.v.t	n.v.t
buitenlanders	0%	n.v.t	n.v.t	n.v.t
skeelers winkelbevoorrading ruiters op fietspaden	Aanvullend zijn door een aantal sleutelfiguren deze doelgroepen/aspecten genoemd als onveilig.			

Overzicht 1: Oordeel verkeersonveiligheid en prioriteitsstelling met betrekking tot doelgroepen, aangegeven door sleutelfiguren.

4 OBJECTIEVE VERKEERSONVEILIGHEID

4.1 Speerpunten

Uit de ongevallenanalyse zijn groepen verkeersdeelnemers te onderscheiden die beduidend vaker bij ongevallen zijn betrokken. Daarnaast zijn door sleutelfiguren groepen verkeersdeelnemers aangegeven die meer aandacht in het verkeer verdienen, aangezien men vindt dat deze groepen voor verkeersonveilige situaties zorgen. De volgende groepen zijn te onderscheiden:

- fietsers [zie ook bijlage I];
- bromfietsers [zie ook bijlage II];
- schoolgaande jeugd [zie ook bijlage III];
- ouderen [zie ook bijlage IV];
- jongere automobilisten [zie ook bijlage V].

Van bovengenoemde groepen zijn de specifieke problemen in beeld gebracht. Het gaat hierbij om het in beeld brengen van de onveilige locaties/routes en om de dominante ongevallenkenmerken (tijdstip, type ongeval, etc.). In overzicht 3 zijn de belangrijkste aspecten van elk speerpunt beschreven.

	schoolgaande jeugd	**ouderen**
inperking op:	ongevallen waarbij minimaal één fietser, bromfietser of voetganger is betrokken én waarbij de leeftijd van één van de betrokkenen lager is dan 18 jaar	ongevallen waarbij minimaal één betrokkene een leeftijd heeft hoger dan 69 jaar
aantal letselongevallen (periode 1994-1996)	458 (28%)	160 (10%)
locatie	- wegvakken van trajecten (van hoofdwegen) - kruispunten van trajecten (van hoofdwegen) - kruispunten (van hoofdwegen) - wegvakken in gebieden	- wegvakken van trajecten (van hoofdwegen) - kruispunten van trajecten (van hoofdwegen) - kruispunten (van hoofdwegen)
uitgangspunt/vervoerwijze	- fietsers op fietspad - fietsers op de weg - fietsers op het trottoir - bromfietsers op fietspad - bromfietsers op de weg - voetgangers op het trottoir	- auto's op de weg - auto's op parkeerplaats - fietsers op de weg - fietsers op fietspad
toedracht/vervoerwijze	- geen voorrang verlenen door fietsers - negeren rood licht door fietsers - onvoldoende rechts rijden door fietsers - plots oversteken door fietsers - geen voorrang verlenen door bromfietsers - negeren rood licht door bromfietsers - links inhalen door bromfietsers - geen voorrang/doorgang verlenen door auto's - onvoorzichtig de weg oversteken door voetgangers	- onvoldoende afstand bewaren door auto's - geen voorrang/doorgang verlenen door auto's - foute parkeermanoeuvres door auto's - te veel rechts rijden door auto's - fout bocht door rijden door auto's
tijdstip	- ochtendspits - middag - avondspits - avond	- ochtend - middag - avondspits
probleemdefinitie		

Overzicht 3a: Belangrijkste kenmerken speerpunten.

	fietsers	bromfietsers
inperking op:	ongevallen waarbij minimaal één fietser is betrokken	ongevallen waarbij minimaal één bromfietser is betrokken
aantal letselongevallen (periode 1994-1996)	589 (36%)	446 (27%)
locatie	- wegvakken van trajecten (van hoofdwegen) - kruispunten van trajecten (van hoofdwegen) - kruispunten (van hoofdwegen) - wegvakken in gebieden - kruispunten in gebieden	- wegvakken van trajecten (van hoofdwegen) - kruispunten van trajecten (van hoofdwegen) - kruispunten (van hoofdwegen) - wegvakken in gebieden
uitgangspunt/vervoerwijze	- fietsers op de weg - fietsers op het fietspad - fietsers op het trottoir - bromfietsers op de weg - bromfietsers op het fietspad - auto's op de weg - auto's op parkeerplaats	- fietsers op de weg - bromfietsers op de weg - bromfietsers op het fietspad - bromfietsers op de weg - bromfietsers op het trottoir - auto's op de weg - auto's op parkeerplaats
toedracht/vervoerwijze	- geen voorrang/doorgang verlenen door fietsers - plots oversteken door fietsers - onvoldoende rechts rijden door fietsers - geen richting aangeven door fietsers - rood licht negeren door fietsers - geen voorrang/doorgang verlenen door auto's	- geen voorrang/doorgang verlenen door bromfietsers - negeren rood licht door bromfietsers - onvoldoende afstand bewaren door bromfietsers - links inhalen door bromfietsers - onvoldoende rechts rijden door bromfietsers - fout de bocht doorrijden door bromfietsers - geen voorrang/doorgang verlenen door auto's
tijdstip	- ochtendspits - middag - avondspits - avond	- ochtendspits - avondspits - avond
probleemdefinitie		

Overzicht 3b: Belangrijkste kenmerken speerpunten.

	jonge automobilisten	
inperking op:	ongevallen waarbij minimaal één personenauto of bestelauto is betrokken en waarbij de bestuurder een leeftijd heeft tussen 18 en 39 jaar	
aantal letselongevallen (periode 1994-1996)	820 (50%)	
locatie	- wegvakken van trajecten (van hoofdwegen) - kruispunten van trajecten (van hoofdwegen) - kruispunten (van hoofdwegen)	
uitgangspunt/vervoerwijze	- auto's op de weg - auto's op op/afrit of vluchtstrook - auto's op parkeerplaats - auto's op in/uitrit - vrachtauto's op de weg - bromfietsers op de weg - bromfietsers op het fietspad - fietsers op de weg - fietsers op het fietspad	
toedracht/vervoerwijze	- rood licht negeren door auto's - foutief invoegen door auto's - onvoldoende afstand bewaren door auto's - snijden door auto's - foute parkeermanoeuvre door auto's - te veel rechts rijden - onvoldoende rechts rijden - geen voorrang/doorgang verlenen door auto's - fout bocht doorrijden door auto's - slip door olie, sneeuw door auto's - verlies macht over het stuur door auto's - geen voorrang/doorgang verlenen door fietsers - geen voorrang/doorgang verlenen door bromfietsers	
tijdstip	- ochtendspits - middag - avondspits - avond	
probleemdefinitie		

Overzicht 3c: Belangrijkste kenmerken speerpunten.

Drechtsteden

Slachtofferkaart

Slachtoffers onder fietsers
Periode 1994–1996

hoofdwegen
overige wegen

Legenda:

—— slachtoffers

slachtoffers op wegvakken
slachtoffers op kruispunten

3000 m.

VLN actueel
Samenwerkingsverb. Z-H Zuid
VD710/januari 1998
© VIA bv Vught

noord

kaart 2

Ongevallengegevens & VOR Locatie Netwerk: RWS/AVV-BG Heerlen
(c) Cartografie: Andes Electronics bv, 1996; bewerkt met d'ATLAS

Drechtsteden

Slachtofferkaart

Slachtoffers onder bromfietsers
Periode 1994–1996

hoofdwegen
overige wegen

Legenda:

slachtoffers

slachtoffers op wegvakken
slachtoffers op kruispunten

3000 m.

VLN actueel
Samenwerkingsverb. Z-H Zuid
VD710/januari 1998

Ongevallengegevens & VOR Locatie Netwerk: RWS/AVV-BG Heerlen
(c) Cartografie: Andes Electronics bv, 1996; bewerkt met d'ATLAS

© VIA bv Vught

noord

kaart 3

Op kaart 2 zijn alle slachtoffers onder fietsers afgebeeld. Op de kaart zijn duidelijk de volgende locaties met veel fietsslachtoffers te onderscheiden:

- Alblasserdam: Plantageweg, Blokweerweg;
- Dordrecht: route Oranjelaan (vanaf Noordendijk)/Merwedestraat; route Krispijnseweg (vanaf Mauritsweg)/S.M. Hugo van Gijnweg/ Galileïlaan, route Frans Lebretlaan/Bosboom Toussaintstraat/Mauritsweg (tot Nassauweg), route Stationsweg (vanaf Stationsplein)/J. de Wittstraat/Vest (richting zuid) en vice versa vanaf Kromhout (richting noord), Karel Doormanweg/Patersweg, Transvaal-straat/Krommedijk/Eemsteynstraat, Rijksstraatweg;
- H.I.Ambacht: Reeweg (vanaf Antoniuslaan tot Sandelingenstraat);
- Papendrecht: Burg. Keijzerweg (vanaf Hoogendijk tot Veerweg), route Burg. Keijzerweg (vanaf Rondweg)/Ketelweg, Kennedylaan;
- Sliedrecht: route Deltalaan/Thorbeckelaan (tot Lijsterweg)/Stationsweg;
- Zwijndrecht: Burg. Janselaan.

Op kaart 3 zijn alle slachtoffers onder bromfietsers afgebeeld. Op de kaart zijn duidelijk de volgende locaties met veel bromfietsslachtoffers te onderscheiden:

- Alblasserdam: Plantageweg;
- Dordrecht: route Oranjelaan (vanaf Noordendijk)/Merwedestraat/Baanhoekweg (tot Grevelingenweg), Brouwersdijk (vanaf Krispijnseweg tot Helmersstraat), route Krispijnseweg/S.M. Hugo van Gijnweg/Galileïlaan, Burg. de Raadtsingel (ter hoogte van Stationsplein), Reeweg Oost, Albert Cuypsingel/Nicolaas Maessingel, Rijksstraatweg;
- H.I.Ambacht: Langeweg (tot Bootjessteeg);
- Papendrecht: Burg. Keijzerweg (vanaf Rondweg)/Ketelweg;
- Zwijndrecht: Burg. Janselaan.

Op kaart 4 zijn alle slachtoffers onder de schoolgaande jeugd afgebeeld. Op de kaart is te zien dat de slachtoffers verspreid over de Drechtsteden zijn gevallen en vrijwel uitsluitend op de hoofdwegen.

Op kaart 5 zijn alle slachtoffers onder ouderen afgebeeld. Op de kaart is te zien dat het merendeel van de slachtoffers in het centrum van Dordrecht, Zwijndrecht en Sliedrecht vallen. Opvallend is het lage aantal oudere slachtoffers in Papendrecht en H.I. Ambacht én het ontbreken van oudere slachtoffers in Heerjansdam.

Drechtsteden

Slachtofferkaart

Slachtoffers onder schoolgaande jeugd

Periode 1994–1996

hoofdwegen

overige wegen

Legenda:

slachtoffers

slachtoffers op wegvakken

slachtoffers op kruispunten

3000 m.

VLN actueel

Samenwerkingsverb. Z-H Zuid

VD710/januari 1998

© VIA bv Vught

noord

kaart 4

Ongevallengegevens & VOR Locatie Netwerk: RWS/AVV-BG Heerlen

(c) Cartografie: Andes Electronics bv, 1996; bewerkt met d'ATLAS

Drechtsteden

Slachtofferkaart

Slachtoffers onder ouderen
Periode 1994–1996

hoofdwegen
overige wegen

Legenda:

—— slachtoffers

slachtoffers op wegvakken
slachtoffers op kruispunten

3000 m.

VLN actueel
Samenwerkingsverb. Z-H Zuid
VD710/januari 1998

Ongevallengegevens & VOR Locatie Netwerk: RWS/AVV-BG Heerlen
(c) Cartografie: Andes Electronics bv, 1996; bewerkt met d'ATLAS

© VIA bv Vught

noord

kaart 5

4.2 Wegtyperingen

Per type weg is aan de hand van enkele ongevallenkenmerken de hoofdoorzaak van de ongevallen achterhaald. Hiermee is het probleem per type weg gedefinieerd. Er is onderscheid gemaakt naar de situatie binnen én buiten de bebouwde kom, en naar trajecten (van hoofdwegen) [zie ook bijlage VI en VII], kruisingen (van hoofdwegen) [zie ook bijlage VIII en IX] en gebieden [zie ook bijlage X en XI]. De rijkswegen (autosnelwegen) en de provinciale wegen (onder andere autowegen) vallen hierbij onder de hoofdwegen buiten de bebouwde kom.

In overzicht 4 zijn de belangrijkste aspecten van elk wegtype beschreven. Het aspect is genoemd, indien meer dan 5 procent (met uitzondering van aard ongeval, daar geldt 15 procent) van het aantal **letsel**ongevallen is toegeschreven aan het desbetreffende kenmerk én indien het om minimaal 5 letselongevallen (over de periode 1994-1996) gaat.

wegtype	aantal letsel-ongevallen 1994-1996	aard ongeval	hoofdtoedracht	botspartner	probleemomschrijving
buiten de bebouwde kom					
trajecten hoofdwegen	168 (10%)	kop-staart flank vast voorwerp	onvoldoende afstand bewaren verlies macht stuur geen voorrang verlenen	auto-auto auto-overigen auto-vrachtauto	hoge snelheden autoverkeer onduidelijke vormgeving voorrangssituaties tussenliggende kruispunten
kruisingen hoofdwegen	111 (7%)	flank vast voorwerp kop-staart	onvoldoende afstand bewaren verlies macht stuur geen voorrang verlenen stop/rood licht negeren geen doorgang verlenen slip door olie e.d.	auto-auto auto-overigen auto-vrachtauto auto-bromfiets	hoge snelheden autoverkeer onduidelijke vormgeving voorrangssituaties roodlichtnegatie glad wegdek gedrag bromfietser
gebieden	37 (2%)	flank vast voorwerp frontaal	te veel rechts rijden onvoldoende rechts rijden	auto-overigen	onduidelijke rijbaanindeling
binnen de bebouwde kom					
trajecten hoofdwegen	735 (44%)	flank	geen voorrang verlenen geen doorgang verlenen verlies macht stuur onvoldoende afstand bewaren	auto-fiets auto-bromfiets auto-auto auto-voetganger auto-overigen fiets-bromfiets	hoge snelheden autoverkeer onduidelijke vormgeving voorrangssituaties tussenliggende kruispunten veel conflicten tussen autoverkeer en langzaam verkeer gedrag bromfietser
kruisingen hoofdwegen	349 (21%)	flank	geen voorrang verlenen geen doorgang verlenen stop/rood licht negeren onvoldoende afstand bewaren	auto-fiets auto-auto auto-bromfiets	onduidelijke vormgeving voorrangssituaties hoge snelheden autoverkeer roodlichtnegatie gedrag bromfietser

wegtype	aantal letsel-ongevallen 1994-1996	aard ongeval	hoofdtoedracht	botspartner	probleemomschrijving
gebieden	255 (15%)	flank voetganger	geen voorrang verlenen verlies macht stuur geen doorgang verlenen fout bocht doorrijden onvoorzichtig weg oversteken	auto-fiets auto-bromfiets auto-voetganger auto-auto bromfiets fiets-bromfiets auto-overigen	hoge snelheid autoverkeer onduidelijke vormgeving voorrangssituaties veel conflicten tussen autoverkeer en langzaam verkeer slechte oversteekbaarheid voetganger gedrag bromfietser

Overzicht 4: Belangrijkste kenmerken per wegtype.

4.3 Beoordeling verkeersonveiligheid

Een goede manier om het huidige wegennet objectief te beoordelen op verkeersonveiligheid is een beoordeling middels de kencijfermethodiek, gebaseerd op de meest recente verkeersintensiteiten en ongevallengegevens. Dat betekent dat locaties als onveilig worden aangeduid zodra deze boven de referentie liggen. De referentie is een 'soort gemiddelde' veiligheidspositie van locaties binnen de gemeentegrenzen, die qua ligging vergelijkbaar zijn. Per traject, kruising en gebied wordt de veiligheidspositie ook bepaald. Door de veiligheidspositie per locatie te vergelijken met de referentie wordt een beoordeling gegeven van de verkeersonveiligheid met als uitgangspunt dat een traject, kruising of gebied veilig is als de veiligheidspositie onder het kencijfer ligt en onveilig als de veiligheidspositie boven (of op) het kencijfer ligt.

Het principe van de methodiek, dat gebaseerd is op de relatie tussen de vormgeving, gebruik en functie, is door de SWOV [Janssen, 1989] ontwikkeld en verder uitgebouwd door VIA [VIA, 1993].

De indeling van het hoofdwegennet in trajecten en kruisingen, alsmede de daarbijbehorende gebiedsindeling is weergegeven op kaart 7.

Resultaten kaart

De gezamenlijke resultaten van de beoordeling zijn weergegeven op kaart 8. Op de kaart vallen een aantal zaken op. Te noemen zijn:

- de vele veilige trajecten en kruispunten in het oostelijk deel van Dordrecht én de vele onveilige trajecten, kruispunten en gebieden in het westelijk deel van Dordrecht;
- een veilig Heerjansdam;
- slechts enkele trajecten, kruisingen en gebieden in H.I. Ambacht die onveilig zijn beoordeeld;
- slechts enkele trajecten en kruisingen in Papendrecht die onveilig zijn beoordeeld;
- de wisselende beoordeling van veiligheid in Sliedrecht en Zwijndrecht;
- alle kruispunten (van hoofdwegen) in Alblasserdam zijn veilig beoordeeld.

Drechtsteden

Veiligheidskaart

Beoordeling objectieve verkeersveiligheid

	hoofdwegen	gebieden	kruisingen
veilig	——	——	●
onveilig	——	——	●

Ongevallengegevens & VOR Locatie Netwerk: RWS/AVV-BG Heerlen
(c) Cartografie: Andes Electronics bv, 1996; bewerkt met d'ATLAS

3000 m.

VLN actueel

Samenwerkingsverb. Z-H Zuid

VD710/januari 1998

© VIA bv Vught

Kaart 7

Drechtsteden

Veiligheidskaart

Beoordeling objectieve verkeersveiligheid

VIA

	hoofdwegen	gebieden	kruisingen
veilig	——	——	●
onveilig	——	——	●

3000 m.

VLN actueel

Samenwerkingsverb. Z-H Zuid

VD710/januari 1998

Ongevallengegevens & VOR Locatie Netwerk: RWS/AVV-BG Heerlen
(c) Cartografie: Andes Electronics bv, 1996; bewerkt met d'ATLAS

© VIA bv Vught

noord

Kaart 7

5 GEPLANDE/GEWENSTE ACTIES OF MAATREGELEN

Er is een inventarisatie bij de wegbeheerders uitgevoerd, om daarmee de geplande maatregelen/acties op het gebied van verkeersonveiligheid te achterhalen. Uit de inventarisatie moet blijken of deze maatregelen/acties toereikend zijn om de gestelde doelen te halen. Gevraagd is naar een beschrijving van de huidige maatregelen/acties én de beschrijving van de geplande activiteiten/projecten. Deze beschrijvingen hebben betrekking op het gehele terrein van de verkeersveiligheid en zijn onderverdeeld in verschillende rubrieken:

A organisatie en communicatie;
B handhaving en educatie;
C preventie en infrastructuur;
D categorisering Duurzaam Veilig wegennet.

De inventarisatie van deze plannen heeft plaats gevonden bij de gemeenten Alblasserdam, Dordrecht, Papendrecht, Zwijndrecht, bij Waterschap IJsselmonde en bij Hoogheemraadschap Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden.

In bijlage XII is deze inventarisatielijst opgenomen.

LIJST VAN BIJLAGEN

I Overzichten ongevallen met fietsers
II Overzichten ongevallen met bromfietsers
III Overzichten ongevallen met schoolgaande jeugd
IV Overzichten ongevallen met ouderen
V Overzichten ongevallen met jonge automobilisten
VI Overzichten ongevallen op trajecten bubeko
VII Overzichten ongevallen op trajecten bibeko
VIII Overzichten ongevallen op kruisingen bubeko
IX Overzichten ongevallen op kruisingen bibeko
X Overzichten ongevallen in gebieden bubeko
XI Overzichten ongevallen in gebieden bibeko
XII Inventarisatielijst geplande/gewenste maatregelen of acties

Vervoerwijze bst/Toedracht 1: tot.bst [kompleet]

	1 0 personenauto	1 1 bestelauto	1 2 vrachtauto	4 overige voertuigen 1 3 motor	1 5 railvoertuig	1 7 voetganger 8 vaste/losse voorw	1 9 overig objekt	1 61 bromfiets	1 62 fiets	Totaal
01 stop/rood li negeren	14	0	0	0	0	0	0	0	55	69
02 verk stoptkn negeren	2	0	1	0	0	0	0	4	9	16
03 eenri-weg in verb ri	0	0	0	0	0	0	0	1	2	3
05 geen richt aangeven	1	0	0	0	0	0	0	0	39	40
06 fout richt aangeven	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2
08 foutief invoegen	1	0	2	0	0	0	0	0	4	7
09 foutief uitvoegen	1	0	0	0	0	0	0	0	2	3
11 onvold afst bewaren	22	1	0	0	0	0	0	9	19	51
12 onverwacht remmen	3	0	0	1	0	0	0	0	2	6
13 onverwachte file	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
16 fout/onvold voorsort	1	0	0	0	0	0	0	1	0	4	6
17 inhalen rechts	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	6
18 inhalen links	1	1	0	0	0	0	0	0	30	16	48
19 snyden	2	0	1	0	0	0	0	0	1	2	6
23 als obstakel op weg	0	0	1	0	0	0	0	0	0	8	9
25 onvold rechts ryden	1	0	0	0	0	0	0	0	8	50	59
26 te veel rechts ryden	12	5	7	0	0	0	0	1	9	32	66
27 verk rybaan/weghelft	6	0	0	0	0	0	0	0	5	18	29
28 weg andere verk cate	2	1	1	0	0	0	0	1	3	19	27
30 geen voorrang verl	119	15	2	0	0	0	0	4	18	241	399
31 geen doorgang verl	70	10	7	1	0	0	0	1	4	100	193
35 te snel ryden	5	0	0	0	0	0	0	0	2	1	8
37 fout gebr bediening	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3
38 plots oversteken	0	0	0	0	0	0	0	0	0	51	51
39 fout bocht doorryden	11	4	7	0	0	0	0	0	11	30	63
40 fout verlicht voeren	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	18
41 fout portier openen	23	5	1	0	0	0	0	0	0	0	29
43 dreigde geen voorr	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
50 vanachter obj overst	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
51 onvoorz weg overst	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	7
53 onvoorz op weg lopen	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
56 stop/rood li negeren	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
58 overige fouten voetg	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
60 gedrag geleid dier	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	3
65 slip door sneeuw ed	3	0	0	0	0	0	0	0	0	7	10
66 slip door olie ed	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5
67 slecht wegdek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
70 mechanisch gebrek	0	0	0	0	0	0	0	0	1	6	7
75 weersomstandigheden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
76 verblinding door zon	9	0	1	0	0	0	0	0	0	1	11
77 verlies macht stuur	2	0	0	0	0	0	0	0	0	29	31
78 verliezen van lading	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
79 alc/medicyn/druggebr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
80 slaap/ziekte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5
86 overige omstandighdn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6
95 overige toedrachten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
97 geen toedracht	463	36	21	15	1	0	6	0	2	58	506	1108
99 onbekend	4	1	0	0	0	0	0	0	3	2	31	41
Totaal	783	80	52	17	1	0	22	0	13	169	1331	2468

Vervoerwijze bst/Toedracht 1: tot.bst [kompleet]

	1 0 personenauto	1 2 vrachtauto	4 overige voertuigen			1 7 voetganger	1 9 overig objekt		1 62 fiets	Totaal
	1 1 bestelauto	1 3 motor	1 5 railvoertuig		8 vaste/losse voorw		1 61 bromfiets			
01 stop/rood li negeren	11	0	0	0	0	0	0	0	46	1	58
02 verk stoptkn negeren	2	1	0	0	0	0	0	0	12	0	15
03 eenri-weg in verb ri	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
05 geen richt aangeven	3	0	0	0	0	0	0	0	11	6	20
06 fout richt aangeven	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
08 foutief invoegen	13	1	1	0	0	0	0	0	1	2	18
09 foutief uitvoegen	5	2	0	0	0	0	0	0	1	0	8
11 onvold afst bewaren	6	2	0	1	0	0	0	0	40	1	50
12 onverwacht remmen	3	0	0	1	0	0	0	0	3	1	8
16 fout/onvold voorsort	3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5
17 inhalen rechts	0	0	0	0	0	0	0	0	9	1	10
18 inhalen links	0	0	0	0	0	0	0	0	57	5	62
19 snyden	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	3
23 als obstakel op weg	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	3
25 onvold rechts ryden	7	0	0	0	0	0	0	0	47	18	72
26 te veel rechts ryden	7	0	0	0	0	0	0	2	28	0	37
27 verk rybaan/weghelft	2	0	0	0	0	0	0	0	20	4	26
28 weg andere verk cate	5	0	0	0	0	0	0	0	20	1	26
30 geen voorrang verl	120	8	4	0	0	0	0	1	173	15	321
31 geen doorgang verl	182	20	7	0	0	0	0	0	44	19	272
35 te snel ryden	2	1	0	0	0	0	0	0	6	0	9
37 fout gebr bediening	0	1	0	0	0	0	0	0	4	0	5
38 plots oversteken	0	0	0	0	0	0	0	0	11	3	14
39 fout bocht doorryden	9	2	1	0	0	0	0	2	52	6	72
40 fout verlicht voeren	0	0	0	0	0	0	0	0	6	2	8
41 fout portier openen	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5
43 dreigde geen voorr	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
49 overige fouten best	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
50 vanachter obj overst	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
51 onvoorz weg overst	0	0	0	0	0	0	19	0	0	0	19
53 onvoorz op weg lopen	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3
60 gedrag geleid dier	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
65 slip door sneeuw ed	1	0	0	0	0	0	0	0	6	0	7
66 slip door olie ed	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	15
67 slecht wegdek	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
68 onoverz hoek/bocht	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
70 mechanisch gebrek	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
71 klapband/lekke band	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
74 gedrag passagier	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
75 weersomstandigheden	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	6
76 verblinding door zon	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	4
77 verlies macht stuur	0	1	0	0	0	0	0	0	38	0	39
79 alc/medicyn/druggebr	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
80 slaap/ziekte	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
82 schuld van derden	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
87 voorwerp naar objekt	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
95 overige toedrachten	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
97 geen toedracht	335	30	13	4	0	0	8	0	2	489	81	962
99 onbekend	2	0	0	0	0	0	0	0	1	42	0	45
Totaal	730	70	28	6	0	0	34	0	8	1206	169	2251

Vervoerwijze bst/Toedracht 1: tot.bst [kompleet]

	1 0 personenauto	1 1 bestelauto	1 2 vrachtauto	4 overige voertuigen 1 3 motor	1 5 railvoertuig	1 7 voetganger 8 vaste/losse voorw	1 9 overig objekt	1 61 bromfiets	1 62 fiets	Totaal
01 stop/rood li negeren	4	0	0	0	0	0	0	25	23	52
02 verk stoptkn negeren	1	0	1	0	0	0	0	4	4	10
03 eenri-weg in verb ri	2	0	0	0	0	0	0	0	1	3
05 geen richt aangeven	2	0	0	0	0	0	0	4	20	26
06 fout richt aangeven	2	0	0	0	0	0	0	0	1	3
08 foutief invoegen	7	0	2	0	0	0	0	1	2	12
09 foutief uitvoegen	4	1	0	0	0	0	0	0	1	6
11 onvold afst bewaren	6	1	0	0	0	0	0	20	9	36
12 onverwacht remmen	1	0	0	1	0	0	0	2	1	5
16 fout/onvold voorsort	1	0	0	0	0	0	0	0	2	3
17 inhalen rechts	0	0	0	0	0	0	0	6	1	7
18 inhalen links	1	0	0	0	0	0	0	30	8	39
19 snyden	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2
23 als obstakel op weg	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2
25 onvold rechts ryden	3	0	0	0	0	0	0	22	28	53
26 te veel rechts ryden	6	0	4	0	0	0	0	17	19	47
27 verk rybaan/weghelft	4	0	0	0	0	0	0	12	12	28
28 weg andere verk cate	3	0	0	0	0	0	1	12	13	29
30 geen voorrang verl	95	5	3	0	0	0	2	97	114	316
31 geen doorgang verl	124	7	8	0	0	0	1	24	49	213
35 te snel ryden	1	0	0	0	0	0	0	3	1	5
37 fout gebr bediening	1	1	0	0	0	0	0	1	1	4
38 plots oversteken	0	0	0	0	0	0	0	6	32	38
39 fout bocht doorryden	4	1	5	0	0	0	1	26	15	52
40 fout verlicht voeren	0	0	0	0	0	0	0	4	13	17
41 fout portier openen	7	0	1	0	0	0	0	0	0	8
50 vanachter obj overst	0	0	0	0	0	23	0	0	0	23
51 onvoorz weg overst	0	0	0	0	0	37	0	0	0	37
52 spelen op weg/trottr	0	0	0	0	0	5	0	0	0	5
53 onvoorz op weg lopen	0	0	0	0	0	8	0	0	0	8
56 stop/rood li negeren	0	0	0	0	0	5	0	0	0	5
60 gedrag geleid dier	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
65 slip door sneeuw ed	1	0	0	0	0	0	0	1	5	7
66 slip door olie ed	0	0	0	0	0	0	0	6	1	7
67 slecht wegdek	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
68 onoverz hoek/bocht	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
70 mechanisch gebrek	0	0	0	0	0	0	0	2	1	3
75 weersomstandigheden	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
76 verblinding door zon	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
77 verlies macht stuur	2	0	0	0	0	0	0	16	19	37
86 overige omstandighdn	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
87 voorwerp naar objekt	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
95 overige toedrachten	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2
97 geen toedracht	416	39	17	10	0	22	1	264	175	944
99 onbekend	1	0	0	0	0	0	1	12	8	22
Totaal	701	55	43	11	0	103	8	623	584	2128

Vervoerwijze bst/Toedracht 1: tot.bst [kompleet]

	1 0 personenauto	1 2 vrachtauto	4 overige voertuigen		1 7 voetganger	1 9 overig objekt		1 62 fiets	Totaal
	1 1 bestelauto	1 3 motor	1 5 railvoertuig	8 vaste/losse voorw		1 61 bromfiets			
01 stop/rood li negeren	10	0	0	0	0	0	1	9	20
02 verk stoptkn negeren	5	0	0	0	0	0	0	0	5
04 spookrijder	1	0	0	0	0	0	0	0	1
05 geen richt aangeven	2	0	0	0	0	0	0	6	8
06 fout richt aangeven	2	0	0	0	0	0	0	0	2
08 foutief invoegen	18	1	0	0	0	0	1	0	20
09 foutief uitvoegen	1	0	1	0	0	0	0	0	2
11 onvold afst bewaren	96	19	4	0	0	0	1	0	120
12 onverwacht remmen	5	0	0	0	0	0	0	1	6
17 inhalen rechts	2	0	0	0	0	0	0	0	2
16 fout/onvold voorsort	5	0	0	0	0	0	0	0	5
18 inhalen links	9	1	0	0	0	0	1	1	12
19 snyden	13	2	5	0	0	0	1	0	21
21 fout park-manoeuvre	40	0	0	0	0	1	0	0	41
23 als obstakel op weg	1	0	0	0	0	0	0	0	1
25 onvold rechts ryden	17	1	2	1	0	0	1	1	2	25
26 te veel rechts ryden	43	1	4	0	1	0	0	2	0	51
27 verk rybaan/weghelft	4	0	1	0	0	0	0	2	1	8
28 weg andere verk cate	4	1	0	0	0	0	0	2	1	8
30 geen voorrang verl	210	13	7	0	1	0	0	1	6	25	263
31 geen doorgang verl	58	5	0	0	0	0	0	0	3	19	85
35 te snel ryden	8	0	0	0	0	0	0	1	0	0	9
36 te langzaam ryden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
37 fout gebr bediening	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16
38 plots oversteken	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6
39 fout bocht doorryden	51	2	1	0	0	0	0	1	2	2	59
40 fout verlicht voeren	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
41 fout portier openen	5	2	1	0	0	0	0	0	0	0	8
42 onvoorz gedrag best	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
50 vanachter obj overst	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
51 onvoorz weg overst	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	13
53 onvoorz op weg lopen	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3
56 stop/rood li negeren	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
65 slip door sneeuw ed	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
66 slip door olie ed	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
67 slecht wegdek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
70 mechanisch gebrek	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
71 klapband/lekke band	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
72 verliezen onderdeel	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
75 weersomstandigheden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
76 verblinding door zon	17	0	1	0	0	0	0	0	0	0	18
77 verlies macht stuur	17	2	1	0	0	0	0	5	2	27
78 verliezen van lading	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2
79 alc/medicyn/druggebr	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
80 slaap/ziekte	8	0	0	0	0	0	0	0	1	9
97 geen toedracht	704	49	31	6	5	1	13	0	2	32	48	891
99 onbekend	29	4	2	0	0	0	0	0	39	0	2	76
Totaal	1423	103	62	7	7	1	31	0	48	60	128	1870

Vervoerwijze bst/Toedracht 1: tot.bst [kompleet]

	1 0 personenauto	1 2 vrachtauto	4 overige voertuigen		1 7 voetganger	1 9 overig objekt		1 62 fiets	Totaal
	1 1 bestelauto	1 3 motor	1 5 railvoertuig	8 vaste/losse voorw		1 61 bromfiets			
01 stop/rood li negeren	135	4	2	0	0	0	0	0	0	29	29	199
02 verk stoptkn negeren	49	5	6	0	0	0	0	0	0	3	3	66
03 eenri-weg in verb ri	12	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	15
04 spookrijder	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
05 geen richt aangeven	31	4	1	1	1	0	0	0	0	5	13	56
06 fout richt aangeven	16	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	18
08 foutief invoegen	112	21	5	0	0	0	0	0	2	0	0	140
09 foutief uitvoegen	22	1	7	0	0	0	0	0	0	0	1	31
11 onvold afst bewaren	1381	212	51	7	6	0	0	0	6	15	6	1684
12 onverwacht remmen	81	4	2	1	0	0	0	0	5	0	0	93
16 fout/onvold voorsort	30	2	3	0	0	0	0	0	0	0	1	36
17 inhalen rechts	15	1	1	0	0	0	0	0	0	3	0	20
18 inhalen links	99	11	4	2	0	0	0	0	0	10	2	128
19 snyden	134	22	27	0	0	0	0	0	15	0	1	199
20 versnell by inhalen	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
21 fout park-manoeuvre	173	28	7	0	2	0	0	0	24	0	0	234
23 als obstakel op weg	18	4	1	0	1	0	0	0	1	0	4	29
25 onvold rechts ryden	269	34	25	0	1	0	0	0	17	17	7	370
26 te veel rechts ryden	243	50	46	1	1	0	0	0	12	6	11	370
27 verk rybaan/weghelft	58	3	3	0	0	0	0	0	8	5	6	83
28 weg andere verk cate	34	3	0	0	0	0	0	0	0	7	7	51
30 geen voorrang verl	1582	191	51	4	6	0	0	0	10	90	118	2052
31 geen doorgang verl	456	68	12	1	3	0	0	0	3	24	45	612
35 te snel ryden	87	9	0	2	0	0	0	0	0	1	0	99
36 te langzaam ryden	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
37 fout gebr bediening	62	5	2	0	1	0	0	0	1	0	1	72
38 plots oversteken	0	0	0	0	1	0	0	0	0	6	27	34
39 fout bocht doorryden	411	66	71	3	0	0	0	0	15	12	8	586
40 fout verlicht voeren	3	1	0	0	0	0	0	0	0	2	7	13
41 fout portier openen	47	12	6	0	0	0	0	0	0	0	0	65
42 onvoorz gedrag best	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
43 dreigde geen voorr	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3
45 doorrijder	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
49 overige fouten best	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
50 vanachter obj overst	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	14
51 onvoorz weg overst	0	0	0	0	0	0	36	0	0	0	0	36
52 spelen op weg/trottr	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	4
53 onvoorz op weg lopen	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3
56 stop/rood li negeren	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3
58 overige fouten voetg	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
60 gedrag geleid dier	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	7
65 slip door sneeuw ed	198	15	0	0	0	0	0	0	2	1	1	217
66 slip door olie ed	148	13	1	1	0	0	0	0	0	1	2	166
67 slecht wegdek	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
68 onoverz hoek/bocht	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
70 mechanisch gebrek	25	5	2	1	0	0	0	0	1	0	1	35
71 klapband/lekke band	13	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	18
72 verliezen onderdeel	6	4	5	0	0	0	0	0	2	0	0	17
74 gedrag passagier	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
75 weersomstandigheden	6	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	8
76 verblinding door zon	32	5	0	0	0	0	0	0	0	1	1	39
77 verlies macht stuur	378	48	2	2	1	0	0	0	0	3	7	441
78 verliezen van lading	10	8	25	0	0	0	0	0	7	0	0	50
79 alc/medicyn/druggebr	18	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	21
80 slaap/ziekte	28	3	0	0	0	0	1	0	0	1	1	34
82 schuld van derden	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
84 los voorwerp op weg	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
85 ander ongeval	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
86 overige omstandighdn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
89 uitstekende lading	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	6
95 overige toedrachten	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	5
97 geen toedracht	6859	617	188	50	12	1	25	0	32	181	176	8141
99 onbekend	374	64	57	1	1	0	0	0	658	15	12	1182
Totaal	13695	1554	617	77	37	1	96	0	823	441	502	17843

Ongevallen naar detailgroep BOTSPARTNERS HFDGR

Omschrijving		tot.ong	%	let.ong	%
00	auto/auto	559	36.8	58	34.5
09	auto/overigen	496	32.6	31	18.5
01	auto/vrachtauto	142	9.3	12	7.1
99	overig/overig	77	5.1	0	0.0
0	auto	72	4.7	8	4.8
19	vrachtauto/overig	44	2.9	0	0.0
06	auto/fiets	14	0.9	8	4.8
11	vrachtauto/vrauto	14	0.9	1	0.6
07	auto/bromfiets	13	0.9	7	4.2
02	auto/bus ov	10	0.7	3	1.8
04	auto/motor	10	0.7	5	3.0
08	auto/voetg	9	0.6	5	3.0
1	vrachtauto	8	0.5	0	0.0
4	motor	7	0.5	3	1.8
67	fiets/bromfiets	7	0.5	4	2.4
6	fiets	6	0.4	5	3.0
7	bromfiets	5	0.3	5	3.0
etc.					
Totaal		1520	100.0	168	100.0

Ongevallen naar detailgroep HOOFDTOEDRACHT

	Omschrijving	tot.ong	%	let.ong	%
30	geen voorrang verl	919	20.0	161	21.9
11	onvold afst bewaren	671	14.6	53	7.2
45	doorrijder	527	11.5	10	1.4
31	geen doorgang verl	373	8.1	112	15.2
39	fout bocht doorryden	270	5.9	18	2.4
77	verlies macht stuur	256	5.6	56	7.6
26	te veel rechts ryden	234	5.1	33	4.5
25	onvold rechts ryden	185	4.0	23	3.1
18	inhalen links	107	2.3	24	3.3
08	foutief invoegen	95	2.1	8	1.1
27	verk rybaan/weghelft	70	1.5	22	3.0
21	fout park-manoeuvre	68	1.5	0	0.0
65	slip door sneeuw ed	65	1.4	6	0.8
02	verk stoptkn negeren	59	1.3	11	1.5
05	geen richt aangeven	53	1.2	16	2.2
19	snyden	47	1.0	4	0.5
35	te snel ryden	42	0.9	6	0.8
41	fout portier openen	40	0.9	13	1.8
97	geen toedracht	40	0.9	9	1.2
28	weg andere verk cate	39	0.8	11	1.5
99	onbekend	37	0.8	10	1.4
66	slip door olie ed	35	0.8	10	1.4
01	stop/rood li negeren	34	0.7	11	1.5
38	plots oversteken	34	0.7	23	3.1
37	fout gebr bediening	33	0.7	2	0.3
51	onvoorz weg overst	29	0.6	25	3.4
76	verblinding door zon	25	0.5	5	0.7
70	mechanisch gebrek	22	0.5	3	0.4
16	fout/onvold voorsort	19	0.4	1	0.1
17	inhalen rechts	16	0.3	3	0.4
12	onverwacht remmen	14	0.3	1	0.1
50	vanachter obj overst	14	0.3	12	1.6
09	foutief uitvoegen	13	0.3	2	0.3
06	fout richt aangeven	12	0.3	1	0.1
80	slaap/ziekte	12	0.3	5	0.7
75	weersomstandigheden	10	0.2	4	0.5
61	gedr loslopend dier	9	0.2	2	0.3
03	eenri-weg in verb ri	8	0.2	1	0.1
23	als obstakel op weg	8	0.2	3	0.4
82	schuld van derden	8	0.2	0	0.0
60	gedrag geleid dier	6	0.1	1	0.1
67	slecht wegdek	5	0.1	2	0.3
etc.					
Totaal		4601	100.0	735	100.0

Ongevallen naar detailgroep BOTSPARTNERS HFDGR

Omschrijving		tot.ong	%	let.ong	%
00	auto/auto	421	45.6	47	42.3
09	auto/overigen	263	28.5	25	22.5
01	auto/vrachtauto	96	10.4	10	9.0
99	overig/overig	35	3.8	0	0.0
0	auto	17	1.8	1	0.9
19	vrachtauto/overig	16	1.7	0	0.0
07	auto/bromfiets	14	1.5	7	6.3
06	auto/fiets	13	1.4	4	3.6
11	vrachtauto/vrauto	10	1.1	0	0.0
1	vrachtauto	9	1.0	2	1.8
4	motor	6	0.6	3	2.7
02	auto/bus ov	5	0.5	0	0.0
04	auto/motor	5	0.5	3	2.7
etc.					
Totaal		924	100.0	111	100.0

Ongevallen naar detailgroep BOTSPARTNERS HFDGR

Omschrijving		tot.ong	%	let.ong	%
00	auto/auto	1332	59.0	83	23.8
06	auto/fiets	246	10.9	109	31.2
07	auto/bromfiets	186	8.2	53	15.2
09	auto/overigen	172	7.6	12	3.4
01	auto/vrachtauto	82	3.6	5	1.4
02	auto/bus ov	37	1.6	2	0.6
04	auto/motor	25	1.1	8	2.3
08	auto/voetg	21	0.9	15	4.3
67	fiets/bromfiets	19	0.8	8	2.3
19	vrachtauto/overig	18	0.8	0	0.0
4	motor	15	0.7	6	1.7
99	overig/overig	15	0.7	2	0.6
7	bromfiets	11	0.5	9	2.6
16	vrachtauto/fiets	9	0.4	5	1.4
66	fiets/fiets	8	0.4	5	1.4
69	fiets/overig	8	0.4	4	1.1
79	bromfiets/overig	7	0.3	5	1.4
0	auto	6	0.3	1	0.3
17	vrachtauto/bromfiets	6	0.3	2	0.6
26	bus ov/fiets	5	0.2	1	0.3
29	bus ov/overig	5	0.2	0	0.0
77	bromfiets/bromfiets	5	0.2	2	0.6
etc.					
Totaal		2257	100.0	349	100.0

Trendoverzicht

	ONGEVALLEN		BESTUURDERS		SLACHTOFFERS			
Jaar	tot.ong	let.ong	tot.bst	let.bst	tot.sla	tot.dod	tot.gew	zkh.gew
94	1425	83	2757	84	92	0	92	23
95	1395	87	2720	90	96	2	94	18
96	1399	85	2665	85	97	5	92	21
Totaal	4219	255	8142	259	285	7	278	62
Gem/jr.	1406	85	2714	86	95	2	93	21

Ongevallen naar detailgroep AARD

Omschrijving		tot.ong	%	let.ong	%
2	gepark. vrtg	2346	55.6	17	6.7
7	flank	990	23.5	108	42.4
4	vast voorwerp	426	10.1	16	6.3
8	kop-staart	178	4.2	10	3.9
6	frontaal	143	3.4	24	9.4
1	voetganger	59	1.4	50	19.6
9	eenzijdig	59	1.4	27	10.6
5	los voorwerp	14	0.3	2	0.8
0	onbekend	2	0.0	0	0.0
3	dier	2	0.0	1	0.4
Totaal		4219	100.0	255	100.0

Ongevallen naar detailgroep HOOFDTOEDRACHT

Omschrijving		tot.ong	%	let.ong	%
45	doorrijder	1548	36.7	1	0.4
30	geen voorrang verl	643	15.2	65	25.5
39	fout bocht doorryden	409	9.7	17	6.7
21	fout park-manoeuvre	267	6.3	1	0.4
26	te veel rechts ryden	244	5.8	12	4.7
25	onvold rechts ryden	207	4.9	11	4.3
77	verlies macht stuur	123	2.9	23	9.0
11	onvold afst bewaren	116	2.7	10	3.9
31	geen doorgang verl	78	1.8	19	7.5
08	foutief invoegen	57	1.4	3	1.2
65	slip door sneeuw ed	49	1.2	3	1.2
27	verk rybaan/weghelft	46	1.1	7	2.7
37	fout gebr bediening	45	1.1	3	1.2
28	weg andere verk cate	31	0.7	5	2.0
41	fout portier openen	29	0.7	3	1.2
18	inhalen links	28	0.7	5	2.0
99	onbekend	28	0.7	5	2.0
97	geen toedracht	27	0.6	3	1.2
02	verk stoptkn negeren	23	0.5	1	0.4
66	slip door olie ed	19	0.5	2	0.8
23	als obstakel op weg	17	0.4	1	0.4
05	geen richt aangeven	16	0.4	1	0.4
51	onvoorz weg overst	15	0.4	13	5.1
09	foutief uitvoegen	12	0.3	1	0.4
35	te snel ryden	12	0.3	2	0.8
50	vanachter obj overst	12	0.3	11	4.3
76	verblinding door zon	11	0.3	4	1.6
38	plots oversteken	10	0.2	5	2.0
46	joyriding	10	0.2	0	0.0
01	stop/rood li negeren	7	0.2	2	0.8
03	eenri-weg in verb ri	7	0.2	1	0.4
70	mechanisch gebrek	6	0.1	0	0.0
17	inhalen rechts	5	0.1	0	0.0
79	alc/medicyn/druggebr	5	0.1	1	0.4
80	slaap/ziekte	5	0.1	1	0.4
82	schuld van derden	5	0.1	1	0.4
etc.					
Totaal		4219	100.0	255	100.0

ORGANISATIE EN COMMUNICATIE

wegbeheerder	beschrijven locatie (indien van toepassing)	beschrijving maatregel of actie	jaar van uitvoering	kosten
Papendrecht		instellen werkgroep	elk jaar	1.000
Papendrecht		voorlichting huis aan huis	maandelijks	
Dordrecht		onderhoud analyseprog.	1998	4.000
Dordrecht		onderzoek subj.onveiligheid	1999	12.000
Dordrecht		uitbreiding analysemogelijkh.	1999	4.000
Dordrecht		voorlichting gemeente	elk jaar	2.500
Ws Alblasserwaard		verkeersveiligheidsmonitor	elk jaar	5.000
Ws Alblasserwaard		ongevallengegevens en software	elk jaar	5.000
Zwijndrecht		bewoners betrekken	elk jaar	
Zwijndrecht		voorlichting huis aan huis	maandelijks	

HANDHAVING EN EDUCATIE

wegbeheerder	beschrijven locatie (indien van toepassing)	beschrijving maatregel of actie	jaar van uitvoering	kosten
Papendrecht		actie snelheid van POV	elk jaar	2.000
Papendrecht		campagnes snelheid/alcohol	1997	2.500
Papendrecht		campagnes snelheid/alcohol	1998	2.500
Papendrecht		campagnes snelheid/alcohol	1999	2.500
Papendrecht		campagnes snelheid/alcohol	2000	2.500
Papendrecht		campagnes snelheid/alcohol	2001-2010	2.500
Dordrecht		brom- en snorfietsen	elk jaar	6.500
Dordrecht		ouderen	elk jaar	17.000
Dordrecht		fietsers	elk jaar	6.500
Dordrecht		regionale campagne	elk jaar	3.000
Dordrecht		rijden onder invloed	elk jaar	3.000
Dordrecht		gedrag jeugdige deelnemers	elk jaar	10.000
Dordrecht		snelheid/rood licht	elk jaar	1.500
Ws Alblasserwaard		regionale veiligheidsacties	1997-2001	10.000
Ws Alblasserwaard		verkeersregels, verkeersgedrag	1997-2001	5.000
Ws Alblasserwaard		rijden op plattelandswegen	1997-2001	15.000
Zwijndrecht		verkeersonderwijs	elk jaar	
Zwijndrecht		verkeersveiligheidsactie VVN	elk jaar	3.500
Zwijndrecht		bromfietcursus	1997	500

PREVENTIE EN INFRASTRUCTUUR

wegbeheerder	beschrijven locatie (indien van toepassing)	beschrijving maatregel of actie	jaar van uitvoering	kosten
Papendrecht	kruispunt Kennedylaan/Laan ..	rotonde	1999	400.000
Ws Ijsselmonde	Essendijk	versmalling, drempel	1998	11.100
Ws Ijsselmonde	Voorweg/Pop.laan	belijning	1998	16.900
Ws Ijsselmonde	Voorweg/Rijksstr.weg	belijning	1998	16.900
Ws Ijsselmonde	Noldijk	plaatsen borden	1998	13.200
Ws Ijsselmonde	Tunnels rijkswegen	aansl. Dag-/nachtverlichting	1998	10.600
Ws Ijsselmonde	Omloopseweg	knip t.h.v. sportpark	1998	25.300
Ws Ijsselmonde	Noldijk (gebr.Meeldijk/Rijksstr.weg)	belijning, sugg.strook	1998	3.700
Ws Ijsselmonde	Langeweg	versmallingen	1998	23.300
Ws Ijsselmonde	Fietspad Kijfhoek	aanbrengen palen	1998	9.000
Ws Ijsselmonde	Achterzeedijk (3e B.dr.weg/Ziedew.kade)	rec.kruising, fietsoversteek	1999	56.000
Ws Ijsselmonde	Achterzeedijk	sugg.strook, versmalling	1999	47.500
Ws Ijsselmonde	Achterzeedijk (Ziedew.kade/Randweg)	omleiden fietsers	1999	3.200
Ws Ijsselmonde	Langeweg (Rijksstr.weg/Munn.steeg)	versmallingen	1999	9.000
Ws Ijsselmonde	Munnikensteeg	aanbrengen borden	1999	6.300
Ws Ijsselmonde	Ziedewijdsedijk	sugg.stroken	1999	2.100
Ws Ijsselmonde	Noldijk/Ziedewijdsedijk	parkeerverbod	1999	2.100
Ws Ijsselmonde	Lindtsebenedendijk	inrichten als erf	1999	2.700
Ws Ijsselmonde	Rijksstraatweg	versmallen, verbr.fpn	2000	139.500
Ws Ijsselmonde	Lindeweg	fietspad landinrichting	2001	106.000
Ws Ijsselmonde	Kruisweg (Hogeweg/Par.weg)	snelheidsremmende maatr.	2002	8.000
Ws Ijsselmonde	Waalweg	fietspad landinrichting	2002	53.000
Ws Ijsselmonde	Gebroken Meeldijk	belijning	2002	1.700
Ws Ijsselmonde	Rijsdijk	versmallingen	2002	22.300

wegbeheerder	beschrijven locatie (indien van toepassing)	beschrijving maatregel of actie	jaar van uitvoering	kosten
Ws Ijsselmonde	Vrijenburgweg	fietspaden, versmallingen	2003	221.000
Dordrecht	Merwedestraat beide zijden	borden "U rijdt te snel"	1998	72.000
Dordrecht	Laan der VN-Weeskinderendijk	verkeersregelinstallaties	1997	18.000
Dordrecht	Krispijnseweg-Mauritsweg	verkeersregelinstallaties	1997	18.000
Dordrecht	Laan der VN-K.Doormanweg	verkeersregelinstallaties	1997	18.000
Dordrecht	Laan der VN-Thorbeckeweg	verkeersregelinstallaties	1997	27.500
Dordrecht	Laan der VN-Overkampweg	verkeersregelinstallaties	1997	27.500
Dordrecht	B.de Raadtsingel-Dubbeldamseweg	verkeersregelinstallaties	1997	27.500
Dordrecht	Glazenplein	verkeersregelinstallaties	1997	18.000
Dordrecht	Oranjelaan-Bankastraat	verkeersregelinstallaties	1997	9.500
Dordrecht	Randweg-Merwedestraat West	verkeersregelinstallaties	1997	18.000
Dordrecht	Laan der VN-H.van Gijnweg	verkeersregelinstallaties	1997	18.000
Dordrecht	Sportplein	verkeersregelinstallaties	1998	54.000
Dordrecht	Randweg-Merwedestraat Oost	verkeersregelinstallaties	1998	36.000
Dordrecht	Spuiboulevard-Spuiweg	verkeersregelinstallaties	1998	18.000
Dordrecht	Brouwersdijk-J.Marisstraat	rotonde	1998	30.000
Dordrecht	Baanhoekweg-Grevelingenweg	fietspad uitbuigen	1998	36.750
Dordrecht	H.de Grootlaan (Stadsbrug)	1 rijstrook	1997	50.000
Dordrecht	Rijksstraatweg (K.onn.weg-Amst.w.weg)	voorrangsregeling	1997	5.000
Dordrecht	K.Lotsyweg(Kapteynweg-Overkampweg)	oversteek	1997	38.500
Zwijndrecht	Lindelaan	drempels,smalle parkeerstrook	1997	13.500
Zwijndrecht	Krammer/Lauwers	aanleg fietspad	1997	100.000
Zwijndrecht	Onderdijkserijweg/R.de Beerbrouckstr.	aanleg fietspad	1997	50.000
Zwijndrecht	Lindtsebenedendijk-Kreekweg-Noordweg	aanleg fietspaden	1998	100.000
Zwijndrecht	Henegouwen	verhoogd trottoir,kleinere oversteeklengte	1997	2.500
Zwijndrecht	Koninginneweg	verbeteren uitzicht	1997	30.000
Zwijndrecht	Meerdervoortflat	aanleg fietspad	1997	15.000
Zwijndrecht	Beethovenlaan	verhoogde verkeersgeleiders	1997	15.000
Zwijndrecht	Wagenaarstraat	fietssluis op voetbrug	1997	2.000
Zwijndrecht	Rabarberhof	aanleg voetpad	1997	10.000
Zwijndrecht	Adm. de Ruyterweg	zebra, verkeersgeleider	1997	50.000
Zwijndrecht	Frits Vogelstraat	zebra, verhoging	1997	15.000
Zwijndrecht	Karel Doormanlaan	Geleidehek	1997	2.000
Zwijndrecht	Elgarstraat	boldrempel-element	1997	3.000
Zwijndrecht	Pietermantunnel	scheidingsmarkering	1997	500
Zwijndrecht	Lindtsedijk bij stadsbrug	verbeteren vormgeving	1997	15.000
Zwijndrecht	Escherstraat	plaatsen fietssluizen	1997	6.000
Zwijndrecht	Anjerstraat	weren dorgaand verkeer	1997	
Zwijndrecht	Merelstraat/ Laan van	vrijliggende fietspaden	1997	
Zwijndrecht	Ant.laan-Graaf Willemlaan	rotonde	1997	650.000
Zwijndrecht	Onderdijkse rijweg	snelheidsremmende maatr.	1997	100.000
Zwijndrecht	Wijk Krommeweg	herinrichting woonerven	1997	900.000
Zwijndrecht	Wijk Krommeweg	herinrichting woonerven	1998	900.000
Zwijndrecht	Wijk Krommeweg	herinrichting woonerven	1999	900.000
Zwijndrecht	Wijk Krommeweg	herinrichting woonerven	2000	900.000
Zwijndrecht	Wijk Krommeweg	herinrichting woonerven	2001-2010	900.000
Zwijndrecht		Klein onderhoud van wegen	1997	15.000
Zwijndrecht		Klein onderhoud van wegen	1998	15.000
Zwijndrecht		Klein onderhoud van wegen	1999	15.000
Zwijndrecht		Klein onderhoud van wegen	2000	15.000
Zwijndrecht		Klein onderhoud van wegen	2001-2010	15.000
Zwijndrecht		Groot onderhoud van wegen	1997	1.000.000
Zwijndrecht		Groot onderhoud van wegen	1998	1.000.000
Zwijndrecht		Groot onderhoud van wegen	1999	1.000.000
Zwijndrecht		Groot onderhoud van wegen	2000	1.000.000
Zwijndrecht		Groot onderhoud van wegen	2001-2010	1.000.000
Zwijndrecht	Woonbuurt de Sandeling	inrichting fase 5	1997	350.000
Zwijndrecht	Woonbuurt de Sandeling	inrichting fase 6	1998	500.000
Zwijndrecht	De Volgerlanden	inrichting VINEX	1998	1.300.000
Zwijndrecht	De Volgerlanden	inrichting VINEX	1999	2.500.000
Zwijndrecht	De Volgerlanden	inrichting VINEX	2000	3.500.000

wegbeheerder	beschrijven locatie (indien van toepassing)	beschrijving maatregel of actie	jaar van uitvoering	kosten
Zwijndrecht	De Volgerlanden	inrichting VINEX	2001-2010	3.500.000
Zwijndrecht	Vrouwgelenweg	reconstructie	1997	1.200.000
Zwijndrecht	Graaf Willemlaan	reconstructie	1998	640.000
Zwijndrecht		aanleg zuidelijk randweg	1999	2.500.000
Alblasserdam	Dam/Havenstraat	herinrichten		413.000
Alblasserdam	Plantageweg/Van Eesterensingel	aanleg ander kruispunt		522.000
Alblasserdam	Cortgene/Blokweerweg/Oost Kinderdijk	veranderen aansluiting		865.000
Alblasserdam	Blokweerweg	aanleg fietsstroken		235.000
Alblasserdam	Plantageweg(Van Eesterensingel-Randweg)	aanleg fietspaden,asfalteren		420.000
Alblasserdam	Plantageweg(Dam-Van Eesterensingel)	versmallingen		745.000
Alblasserdam	Randweg/Parallelweg	aanleg bussluis,poorten		175.000
Alblasserdam	Blokweerweg/Van Hogendorpweg	herinrichten		240.000
Alblasserdam	West Kinderdijk/Zwarte Paard	rotonde		205.000
Alblasserdam	30 km/u gebieden	poort		6.750
Alblasserdam	fietsvoorzieningen	fietsdoorsteek		200

CATEGORISERING DUURZAAM VEILIG WEGENNET

wegbeheerder	beschrijven locatie (indien van toepassing)	beschrijving maatregel of actie	jaar van uitvoering	kosten
Papendrecht		opstellen categoriseringsplan	1998	20.000
Zwijndrecht		opstellen categoriseringsplan	1998	PM
Zwijndrecht		uitvoeren maatregelen t.b.v. categorisering	1999	PM
Zwijndrecht		uitvoeren maatregelen t.b.v. categorisering	2000	PM
Zwijndrecht		uitvoeren maatregelen t.b.v. categorisering	2001-2010	PM

6 WORKSHOPS

Vanuit de analyses en de inventarisatie zijn aandachtspunten naar voren gekomen. Belangrijk daarbij is of de betrokken wegbeheerder deze aandachtspunten onderschrijft danwel op welke wijze zij met verkeersonveiligheid willen omgaan. Tijdens de oprichtingswerkconferentie van de RPV Drechtsteden zijn daarom workshops gehouden waarin over een aantal stellingen is gediscussieerd. De stellingen zijn enerzijds gericht op het algemeen verkeersveiligheidsbeleid en anderzijds op de situatie in het beheersgebied van de Drechtsteden. De workshops waren ingedeeld in de volgende onderwerpen:

- wegcategorisering;
- handhaving;
- voorlichting en educatie;
- draagvlak voor maatregelen.

In overzicht 5 staan de stellingen van de workshops vermeld. Hierbij staat per stelling de reacties van de deelnemers aangegeven. Hieronder staat de samengevatte conclusies van de workshops vermeld die naar een doel zijn vertaald.

Wegcategorisering

Binnen de regio wordt het komende jaar door de wegbeheerders afzonderlijk een categoriseringsplan voor de eigen beheerswegen opgesteld, dat in de RPV wordt samengevoegd en afgestemd. Bovenregionaal zal afstemming met de provincie moeten plaatsvinden. Binnen de op te stellen categorisering zullen de wegbeheerders ten behoeve van het draagvlak een communicatieplan opstellen. Hierbinnen kan de RPV een model ontwikkelen. Ten behoeve van de uitvoering van de categorisering zal ook gebruik moeten worden gemaakt van een veiligheidsbeoordeling. De aandacht voor de komende jaren zal gericht moeten zijn op het ontwikkelen van een uniform maatregelpakket.

Handhaving

Een voorzichtige start van regionale projecten die op één enkel speerpunt is gericht: **bromfiets**. Hierbij kan worden gewerkt met een convenant. Gezien de start is dit wenselijk, ook om hiermee ervaring in de regio op te doen. Zowel lokaal als regionaal is het zinvol te komen tot een goed informatiepunt met betrekking tot de handhavingsactiviteiten. Er is wel beweerd dat altijd in samenwerking met partners moet worden gewerkt maar dat het goed is om hierop zicht te krijgen.

Educatie/voorlichting

De nadruk moet komen te liggen op alle leeftijdscategorieën met specifieke aandacht voor de jongeren. De RWV moet als centraal coördinatiepunt gaan optreden waar alle plannen worden aangemeld. Belangrijk aspect is afstemming en afwisseling.

Draagvlak voor maatregelen

De wegbeheerders zouden binnen de RWV/WTU een model kunnen ontwikkelen voor de wijze van draagvlak verwerving bij maatregelen. Dit zorgt voor een uniforme benadering en eenzelfde visie over DV-maatregelen. De nadruk moet daarnaast komen te liggen op het samenstellen van maatregelpakketten en het evalueren van maatregelen. De WTU zou hierin als trekker moeten optreden.

7 UITGANGSPUNTEN

Vanuit de analyses, de inventarisaties én de workshops zijn gegevens verzameld op basis waarvan de RPV en de werkgroep hun meerjarenplan en werkplan kunnen opstellen. Binnen dit hoofdstuk zijn aandachtspunten geformuleerd die naar concrete projecten moeten worden omgezet. Daarnaast zijn aandachtspunten aangegeven die moeten leiden tot een goede organisatie van de RPV en de werkgroepen. De aandachtspunten staan in overzicht 6 weergegeven.

Vanuit de analyses zijn met name doelgroepen geformuleerd waar aandacht aan moet gaan worden gegeven. Dit is ook teruggekoppeld aan de inventarisatie van plannen. Hieruit bleek een grote diversiteit tussen de wegbeheerders van plannen. Om de uiteindelijke meerwaarde van de regio tot uitdrukking te kunnen laten komen, is regionale afstemming noodzakelijk. Dit hoeft niet te betekenen dat de regio alles moet doen; het gaat meer om een kader waarbinnen gemeenten zelf aan de slag kunnen.

Belangrijk bij het invullen van het uiteindelijke werkplan is het opstellen van de doelstellingen van de projecten en of deze doelstellingen ook kunnen worden getoetst aan de overall SVV-doelstelling van de besparing van aantallen slachtoffers.

Invalshoeken	Stellingen	Resultaten uit workshops
Categorisering	1 Wegcategorisering kan alleen op regionaal niveau worden opgesteld door een in het beheersgebied niet wegbeherende instantie of een overkoepelende instantie.	Categorisering is in eerste plaats een taak van de afzonderlijke wegbeheerders, echter dit zal wel regionaal op elkaar moeten worden afgestemd. Om belangenverstrengeling te voorkomen, is het beter dat iemand van buitenaf de categorisering uitvoert. Dit geldt zeker in de eerste stappen van de categorisering, waarbij vanuit de theorie het wegennet wordt ingedeeld. Daarna bij een praktische vertaling, zijn de eigen wegbeheerders onontbeerlijk in het proces.
	2 Gemeenten hebben altijd uiteindelijke zeggenschap over de gewenste categorie-indeling van een weg.	De uiteindelijke zeggenschap en verantwoordelijkheid voor de categorie-indeling van het wegennet ligt bij de betrokken wegbeheerder.
	3 Niet alleen de categorisering maar ook de verkeersmaatregelen moeten op regionaal niveau worden afgestemd.	De mening is dat er wel overleg moet zijn over de verkeersmaatregelen, echter het mag niet zo zijn dat de wegbeheerder geen eigen keuze meer kan maken. De keuzes worden door de uitvoeringseisen van Duurzaam Veilig toch al ingeperkt.
	4 Prioritering in de aanpak van de onveiligheid moet mede worden bepaald door de mate van afwijking ten opzichte van de DV-vormgeving.	Vaak zal dit samengaan, aangezien de grootste afwijkingen ook zorgen voor de grootste onveiligheid.
	5 Categorisering betekent ook uniformeren: slechts een vast pakket aan maatregelen kan worden toegepast.	Hierover kan overeenstemming worden verkregen, dit gebeurt al op landelijk niveau. Er zullen echter altijd specifieke oplossingen nodig zijn zeker in de bestaande situaties.
	6 De werkgroep Techniek en Uitvoering stelt zich in 1998 tot doel te komen tot een vast pakket van maatregelen ter ondersteuning van de categorisering.	De doelstelling zal in eerste instantie meer gericht zijn op het tot stand komen van een regionale categorisering, daarna komt pas het pakket van maatregelen aan de orde.
	7 De werkgroep verkeersveiligheid stelt zich in 1998 tot doel te komen tot een concreet communicatieplan waarin aandacht moet worden besteed aan de weggebruikers en de intermediairen in verband met de maatregelen uit het startprogramma Duurzaam Veilig.	Er zal een algemeen communicatieplan moeten komen voor de uitvoering van allerlei projecten en maatregelen. Dit is een algemene doelstelling van het RPV.
Handhaving	1 Samenwerking tussen partners bij de bestrijding van de verkeeronveiligheid is tot mislukken gedoemd als er geen handhavingsconvenant is gesloten.	Handhaving kan altijd ook zonder convenanten, echter met een convenant kan je komen tot een succesvollere campagne; een convenant levert een meerwaarde met name in moeilijkere tijden en bij langere doorlooptijden. De meerwaarde van een convenant is ook dat je voor de uitvoering niet meer afhankelijk bent van de bereidwilligheid van mensen.
	2 De totale opbrengst van verkeersboetes komt binnen 5 jaar ten goede aan het opsporingsapparaat én de Duurzaam Veilige Infrastructuur, waardoor het principe van 'de vervuiler betaald' ook in de verkeerswereld zijn intrede doet.	Het is niet wenselijk dat de opbrengsten van de handhaving direct worden teruggeploegd aan de politie of wegbeheerder. Dit kan tot vertraging in de uitvoering van verkeersmaatregelen leiden.
	3 Politiekorpsen die nog zonder afstemming met partners handhaven, moeten op hun rijksbijdrage worden gekort en blijven buiten toekomstige extra financieringsbronnen.	Binnen de Drechtsteden wordt nu al niet meer gehandhaafd dat er geen overleg met de partners plaatsvindt, voor zover het projecten betreft.
	4 In 1998 moeten ten aanzien van de handhavingactiviteiten op minstens twee onderwerpen (voorstel: snelheid gemotoriseerd verkeer, naleving verkeersregels bromfietsers) meerjarige convenanten worden gesloten.	De keuze is dat het betre is om een project goed aan te pakken dan te hard van stapel te lopen. De keuze daarbij valt op het speerpunt bromfiets.

Invalshoeken	Stellingen	Resultaten uit workshops
	5 Het aantal handhavingsconvenanten wordt de komende jaren uitgebreid tot maximaal vier aspecten in de regio.	De acties voor de komende jaren moeten wel worden uitgebreid, echter langzaam. Vier lijkt vrij veel, beter kan worden gesteld om naar slechts 2 à 3 te gaan. Dat is qua inzet ook beter haalbaar.
	6 Binnen de driehoek moet niet alleen de verkeershandhavings-inspanning van de politie worden vastgelegd, maar moet ook ruimte zijn voor voorlichting en educatie.	De RPV moet voldoende informatie en onderbouwing aandragen om zo binnen de Driehoek aandacht in de vorm van aantal controles of uren te krijgen. Dit kan alleen goed via het bestuurlijk overleg.
	7 Politiedistricten in de Drechtsteden zijn bereid zich voor een nader aantal vast te leggen netto-uren ten behoeve van regionale verkeersveiligheidsprojecten in te zetten.	De keuze hierover wordt in de driehoek gemaakt, afgestemd op onder andere de landelijke thema's. Beter is te spreken over het aantal controles dan het aantal uren.
Educatie/ Voorlichting	1 Verkeerseducatie is een continue proces voor jong en oud.	De nadruk moet worden gelegd op de continue educatie, dus niet alleen jong en oud maar alle leeftijdscategorieën.
	2 Voorlichting mag niet losstaand van andere maatregelen worden toegepast.	Voorlichting zal juist bij infrastructurele maatregelen veel beter moeten worden opgepakt. Aanleiding, doel en beoogde effecten van de maatregelen moeten ook aan de weggebruiker worden uitgelegd.
	3 Verkeerseducatie vergt een regionale afstemming en ook een regionaal coördinatiepunt.	De RPV wordt hierin als trekker van deze regionale coördinatie gezien.
	4 Voorlichting en educatie zijn taken van de wegbeheerder en politie.	De wegbeheerders worden gezien als trekker op het gebied van educatie en voorlichting. Voor de politie geldt het slechts als nevenactiviteit in combinatie met handhaving.
	5 Educatie moet zich in de Drechtsteden op enkele speerpunten richten.	Hiervoor wordt uitgesproken dat er een duidelijk aantal speerpunten moet worden afgesproken voor meerjarige projecten. Wel zal afwisseling noodzakelijk zijn.
	6 Naast een handhavingsconvenant moet binnen de RPV Drechtsteden worden gewerkt met een educatieconvenant waarbinnen de partners zich verplichten tot de meerjarige aanpak van minstens drie doelgroepen: middelbare (brom en fiets) scholieren; gemotoriseerde beroepsbevolking; ouderen in het verkeer.	Convenanten worden niet als noodzakelijk gezien binnen de aanpak van de educatie. De vorming van de RPV biedt voldoende afstemming en overleg. Daarnaast wordt de eigen verantwoordelijkheid van de wegbeheerders aangesproken.
	7 De regionale werkgroep stelt zich ten doel de voorlichting en educatie in 1998-1999 te gaan richten op het Startprogramma, waarbij zeker aandacht gericht moet zijn op de bromfietsers op de rijbaan, fietsers van rechts en rotondes.	Dit moet een belangrijk item voor de RWV in 1998 worden.
	8 De RPV zorgt in 1998 voor een plan van aanpak betreffende de communicatie.	Niet alleen communicatie maar ook inhoudelijke invulling en afstemming.
Draagvlak voor maatregelen	1 Inspraak van de burgers is goed echter zij mogen de bestuurlijke verantwoordelijkheid niet overnemen.	Inspraak is belangrijk maar het algemeen belang moet worden bewaakt en er mag geen sprake zijn van overdragen van verantwoordelijkheden.
	2 Burgers hebben invloed op het uitvoeren van verkeersmaatregelen, zelfs als dat ten koste van de verkeersveiligheid gaat.	Nee, het uitgangspunt van de maatregelen moet de verkeersveiligheid zijn.
	3 Draagvlak bij bestuurders is wenselijker dan bij burgers.	Draagvalk bij bestuurders is even wenselijk als bij bewoners.

Invalshoeken	Stellingen	Resultaten uit workshops
	4 Draagvlakverwerving is juist in het begin van het proces het middel om te komen tot effectieve maatregelen.	Mee eens, juist aan het begin van het traject is draagvlak verwerving van belang.
	5 Hoe noodzakelijk is regionaal draagvlak voor lokale maatregelen.	Er is niet direct te zeggen dat het regionaal moet. Er moet wel worden gekeken wat het invloedsgebied van de maatregelen is; op basis daarvan moet het gebied voor inspraak worden bepaald. Dit betekent vaak dat er meerdere gemeenten bij betrokken zijn.
	6 Als blijkt dat het draagvlak achteraf onvoldoende is, zal een aanpassing van de maatregel noodzakelijk zijn.	Er zal een goede after sales moeten komen, echter wel zo dat alleen als de maatregelen ook echt slecht zijn deze moet worden aangepast, niet dat ze om het minst geringste worden aangepast.
	7 De gemeenten hebben een meldingsplicht van verkeersmaatregelen bij de regio; voor 1998 betekent dit dat een volledige inventarisatie van de maatregelen moet worden uitgevoerd.	De Werkgroep is aanspreekpunt, maar wel een vrijwillig aanspreekpunt. De wegbeheerder houdt zijn eigen verantwoordelijkheid en moet zelf kunnen beslissen of hij de Werkgroep informeert. De Werkgroep moet meer worden gezien als informatiepunt, kenniscentrum en coördinatiepunt voor regionale planvorming.
	8 De Werkgroep Techniek en Uitvoering van de RPV moet het coördinatie- en aanspreekpunt in de regio worden voor alle verkeersmaatregelen. Dit betekent dan ook dat zij voorlichting over de maatregelen niet alleen aan wegbeheerders, maar ook aan weggebruikers geven.	

Invalshoeken	Aandachts-punten	Doelgroep	Initiator	Doelstelling	Deadline	Evaluatie
Organisatie	Afstemmen van alle acties door verschillende wegbeheerders en partners		RPV	Opzetten informatiepunt RPV Drechtsteden, komen tot uitwisselen leereffecten		
	Opzetten verschillende werkgroepen voor begeleiding projecten		RPV			
	Opzetten van lokale werkgroepen verkeersveiligheid (politiek,politie,VC,etc)		RPV	Komen tot een goed lokaal netwerk		
	Monitoren verkeersonveiligheid		RPV	-40% gewonden en -50% doden in 2010		jaarlijks
	Toetsen van alle projecten en acties aan regionaal doel		RPV	**-40% gewonden en -50% doden in 2010**		
Wet- en regelgeving	Maatregelen vanuit het startprogramma DV	Alle weggebruikers	RWV / WTU		Afhankelijk van deadline Startprogramma	
	Maatregelen vanuit het startprogramma DV + financiering	Wegbeheerders				
Categorisering	Opstellen categorisering door alle wegbeheerders	Aalle wegbeheerders	WTU	Komen tot een regionale categorisering van verkeersaders en verblijfsgebieden	Eind 1998	
	Goede communicatie over categorisering	Weggebruikers	WTU	Draagvlak bij weggebruiker		

Invalshoeken	Aandachts-punten	Doelgroep	Initiator	Doelstelling	Deadline	Evaluatie
Handhaving	Opstarten 1 integraal handhavingsproject	Bromfietsers	RWV	Besparing van ?? Slachtoffers onder bromfietsers		
	Uitvoeren kleinschalige projecten, aandachtspunten regionaal vaststellen en lokaal opzetten	-snelheid gemotoriseerde verkeer - naleving verkeersregels/ verkeersgedrag - alcohol				
Educatie/ Voorlichting	Ontwikkelen verschillende projecten op volgende doelgroepen, projecten regionaal vaststellen maar lokaal uitzetten	Scholieren	RWV	Besparing van ?? Slachtoffers		
		Voetgangers tot 12 jaar (aanvullend: scaters,skeelers)	RWV	Besparing van ?? Slachtoffers		
		Ouderen	RWV	Besparing van ?? Slachtoffers		
		Gemotoriseerde verkeer 25-39 jaar	RWV	Besparing van ?? Slachtoffers		
		Fietsers alle leeftijden	RWV	Besparing van ?? Slachtoffers		
		Bromfietsers 16-24 jaar	RWV	Besparing van ?? Slachtoffers		
	Duurzaam Veilig	Alle weggebruikers				
Draagvlak voor maatregelen	Op elkaar afstemmen van maatregelen	Wegbeheerders	WTU			
	Uniformiteit in soorten maatregelpakketten	Wegbeheerders	WTU			
	Model ontwikkeling voor draagvlak verwerving	Wegbeheerders	WTU			
	Opstarten informatiepunt	Wegbeheerders	WTU/RPV			
	Ontwikkelen maatregel-pakket voor hoofdwegen binnen de kom (trajecten als kruisingen)		WTU	Besparing van ?? Slachtoffers		