



Verkeersveiligheidsbeleid Drechtsteden



Op weg naar een betere afstemming

Isabeau Storm
HBO Verkeerskunde

5 juli 2012

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Studiegebied.....	4
1.3	Probleemstelling.....	5
1.4	Doelstelling.....	5
1.5	Onderzoeksvragen.....	5
1.6	Onderzoeksmethoden.....	5
1.7	Onderzoeksmodel.....	6
1.8	Leeswijzer.....	6
2	Huidige aanpak verkeersveiligheid.....	7
2.1	Inleiding.....	7
2.2	Alblasserdam.....	7
2.3	Dordrecht.....	8
2.4	Hendrik-Ido-Ambacht.....	9
2.5	Papendrecht.....	10
2.6	Sliedrecht.....	11
2.7	Zwijndrecht.....	12
2.8	Politie Zuid-Holland Zuid (Handhaving).....	14
3	Overeenkomsten en verschillen gemeenten.....	16
3.1	Inleiding.....	16
3.2	Algemeen.....	16
3.3	Specifiek.....	17
4	Beleidsafstemming.....	21
4.1	Inleiding.....	21
4.2	Eisen en wensen.....	21
4.3	Afstemmingsmogelijkheden.....	22
5	Conclusies.....	35
6	Aanbevelingen.....	39
	Bronnenlijst.....	40
	Bijlagen.....	42
	Bijlage 1: Vragenlijsten gesprekken.....	43
	Vragenlijst gemeenten.....	43

Vragenlijst politie Zuid-Holland Zuid.....	45
Bijlage 2: Gespreksverslagen gemeenten	46
Alblasserdam.....	46
Dordrecht.....	49
Hendrik-Ido-Ambacht	54
Papendrecht.....	58
Sliedrecht	61
Zwijndrecht	64
Bijlage 3: Kamerbrief cijfers verkeersdoden 2011	68

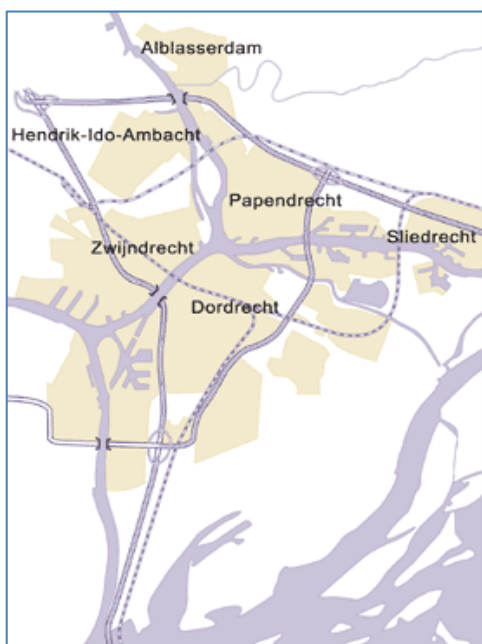
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het zuidoosten van de provincie Zuid-Holland liggen zes gemeenten die de Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden (GRD) zijn overeengekomen. Dit zijn de gemeenten Alblasserdam, Hendrik-Ido-Ambacht, Sliedrecht, Papendrecht, Dordrecht en Zwijndrecht. Op het gebied van verkeersveiligheid bestaat tussen de gemeenten nog geen beleidsmatige afstemming. Om ervoor te zorgen dat er binnen de GRD een zo optimaal mogelijke verkeersveiligheid ontstaat, is het belangrijk dat er een overkoepelend beleid komt voor verkeersveiligheid en dat iedere deelnemende gemeente dit kan ondersteunen. Movares wil een startdocument voor een overkoepelend verkeersveiligheidsbeleid aan de GRD aanbieden.

1.2 Studiegebied

Het gebied waar dit onderzoek zich op richt bevat de zes gemeenten binnen de GRD (Afbeelding 1). De gemeenten zijn verspreid over de Alblasserwaard, het Eiland van Dordrecht en de Zwijndrechtse Waard, gelegen in het zuidoosten van de provincie Zuid-Holland. Bij elkaar opgeteld wonen er in de zes gemeenten ongeveer 266.000 inwoners. (Bron: CBS, 2011).



Afbeelding 1 De zes Drechtsteden (Bron: cms.dordrecht.nl)

1.3 Probleemstelling

Op welke manier kan verkeersveiligheidsbeleid voor de GRD worden gemaakt dat door iedere deelnemende gemeente wordt ondersteund?

1.4 Doelstelling

Het aanbieden van mogelijkheden voor een vertaalslag van het huidige verkeersveiligheidsbeleid per gemeente naar een overkoepelend verkeersveiligheidsbeleid voor de GRD.

1.5 Onderzoeksvragen

Om de vraag uit de probleemstelling te beantwoorden, zijn de volgende onderzoeksvragen opgesteld:

1. Welke beleidsmatige invulling geeft elke gemeente momenteel aan verkeersveiligheid?
2. Welke overeenkomsten en verschillen zijn er tussen de zes gemeenten in hun beleidsmatige invulling van verkeersveiligheid?
3. Op welke manier kan de beleidsmatige invulling van verkeersveiligheid per gemeente afgestemd worden om tot een overkoepelend verkeersveiligheidsbeleid voor de GRD te komen?

1.6 Onderzoeksmethoden

Ter beantwoording van de gestelde onderzoeksvragen wordt gebruik gemaakt van de volgende onderzoeksmethoden per onderzoeksvraag:

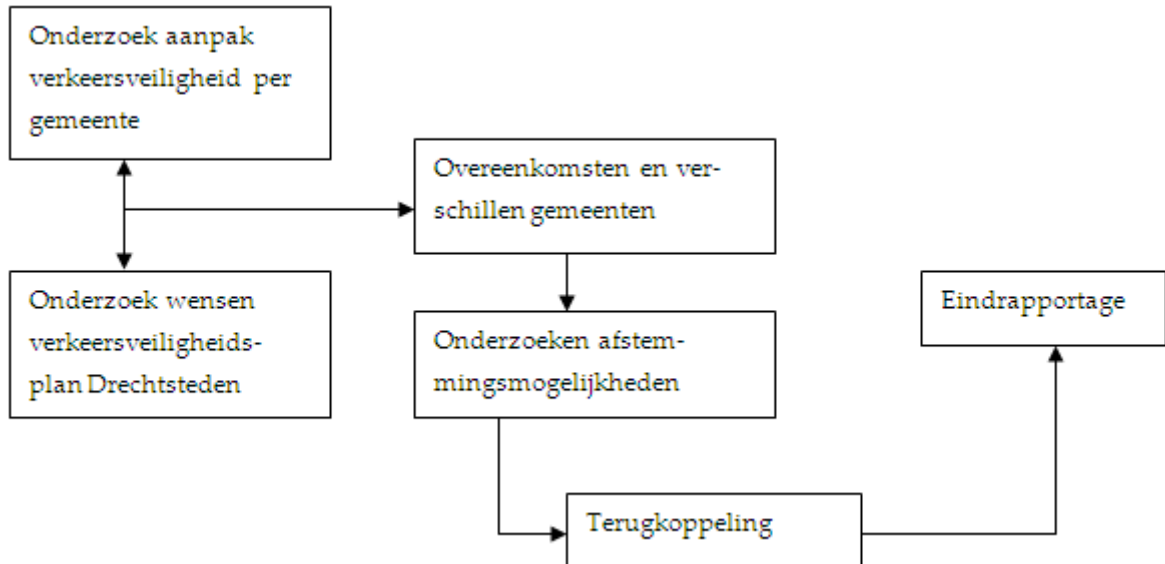
Bij onderzoeksvraag 1 worden in de vorm van interviews gesprekken gepleegd met beleidsmedewerkers van de zes verschillende gemeenten om een beeld te vormen van de beleidsmatige invulling van verkeersveiligheid. Hierbij zullen onder andere hun prioriteiten, eisen en doelstellingen met betrekking tot verkeersveiligheid verkregen worden.

Onderzoeksvraag 2 zal beantwoord worden met de verkregen informatie uit de interviews met de woordvoerders van de gemeenten. Door deze gegevens te vergelijken zullen overeenkomsten en verschillen tussen de zes gemeenten naar voren komen.

Het antwoord op onderzoeksvraag 3 zal onder andere met behulp van de resultaten uit de eerdere onderzoeksvragen verkregen worden, maar ook zal er overleg worden gepleegd met deskundigen van Movares en met de woordvoerders van gemeenten door

middel van een terugkoppeling, bijvoorbeeld in de vorm van een presentatie. Daarnaast wordt ook ondersteunende informatie verkregen met behulp van deskresearch.

1.7 Onderzoeksmodel



Afbeelding 2 Onderzoeksmodel

1.8 Leeswijzer

De opbouw van dit rapport is als volgt. Hoofdstuk 2 bevat de manier waarop de zes gemeenten van de GRD het verkeersveiligheidsbeleid binnen hun gemeente invullen. De overeenkomsten en verschillen tussen deze soorten beleidsmatige invulling worden in hoofdstuk 3 uiteengezet. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 beschreven wat iedere gemeente wil terugzien in een verkeersveiligheidsbeleid voor de GRD en welke mogelijkheden tot afstemming er zijn. In hoofdstuk 5 volgen de conclusies en in hoofdstuk 6 worden ten slotte aanbevelingen gedaan.

2 Huidige aanpak verkeersveiligheid

2.1 Inleiding

Elk van de zes gemeenten die deelneemt aan de Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden heeft een eigen visie op verkeersveiligheid. Tijdens gesprekken met beleidsmedewerkers van deze gemeenten bleek in hoeverre zij binnen verkeer en vervoer het onderwerp verkeersveiligheid prioriteit geven. In dit hoofdstuk zal inzichtelijk worden gemaakt wat elke gemeente zich ten doel stelt om de verkeersveiligheid te verbeteren en op welke manier zij dit wil gaan doen. Ook is de Politie Zuid-Holland Zuid benaderd om verheldering te verschaffen over handhaving binnen de zes gemeenten. In Bijlagen 1 en 2 is een globaal overzicht van de gestelde interviewvragen en een uitgebreid verslag van ieder gesprek met de gemeenten te vinden.

2.2 Alblasserdam

De gemeente Alblasserdam heeft zichzelf geen specifiek doel gesteld wat betreft verkeersveiligheid. Wel acht de gemeente verbetering van verkeersveiligheid belangrijk en daarom wordt dit onderwerp bij de inpassing van nieuwe verkeerssituaties al in een vroeg stadium meegenomen. Binnen de gemeente wordt het inpassen van verkeersveiligheid in het ontwerp van een weg vooropgesteld. Ook bij bijvoorbeeld schoolomgevingen richt de gemeente zich op de ruimtelijke inrichting en vormgeving van de weg en niet op extra verkeersborden. Verder wordt op regelmatige basis onderhoud gepleegd aan de weg om ervoor te zorgen dat de lijnen en verkeerstekens goed zichtbaar blijven ter bevordering van de verkeersveiligheid.

Met het Duurzaam Veilig inrichten van het wegennet is de gemeente redelijk ver, want de meeste wegen voldoen aan de eisen. Uitzondering hierop zijn bedrijventerreinen waar vanwege het vrachtverkeer de wegen niet voldoen aan de CROW-richtlijnen. Bij gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom worden vrijliggende fietspaden aangelegd. Alle rotondes zijn uniform ingericht conform de CROW-richtlijnen, waarbij de fietsers in de voorrang zijn.

Wanneer er aanleiding toe is, wordt er onderzoek gedaan naar de oorzaken van knelpunten. Hierbij maakt de gemeente gebruik van het internetplatform ViaStat. Het aanpakken van knelpunten doet de gemeente meestal met infrastructurele maatregelen, waarbij zo-

veel mogelijk wordt aangehaakt op andere projecten. Ook snelheidsremmende maatregelen worden pas genomen als daar aanleiding toe is, zoals een V85-waarde¹ die resulteert uit snelheidsmetingen.

Verkeerseducatie is een activiteit die de gemeente via de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV Drechtsteden) laat organiseren. De gemeente doet ook mee aan nationale verkeersveiligheidcampagnes.

2.3 Dordrecht

De gemeente Dordrecht heeft zich ter verbetering van de verkeersveiligheid het volgende ten doel gesteld: "Het behalen van de doelstellingen vanuit de Nota Mobiliteit en het Mobiliteitsplan door middel van een integrale aanpak van de verkeersveiligheid in Dordrecht." (Meijers, 2007, p. 5). Door middel van een duidelijke, eenduidige aanpak en uitvoering wil de gemeente dit doel behalen. Voornamelijk wordt daarbij ingezet op de veilige inrichting van wegen en het aanbieden van voorlichting en educatie. Ook de doelgroepen fietsers en scholieren krijgen extra prioriteit, omdat dit kwetsbare verkeersdeelnemers zijn. De laatste jaren is er een daling zichtbaar in het aantal ernstige ongevallen, wat betekent dat de gemeente op koers is met het behalen van de doelstelling. Toch is verkeersveiligheid geen vooropgesteld onderwerp in de gemeente en wordt over het algemeen een curatieve aanpak² gehanteerd. Onderhoud aan de weg vindt op zeer regelmatige basis plaats.

De gemeente Dordrecht heeft nog niet het gehele wegennet conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig ingericht. De meeste wegen zijn sober ingericht, waarbij alleen een snelheidsaanduiding is geplaatst. Zes jaar geleden werd er in het kader van Duurzaam Veilig onderzocht waar snelheidsremmende maatregelen moesten worden genomen. Tijdens deze periode zijn op een aantal plaatsen verkeersdrempels aangelegd, maar gebleken is dat de huizen in Dordrecht hier te trillingsgevoelig voor zijn. Tegenwoordig zoekt de gemeente dus naar alternatieven. In verband met het beperkte budget worden wegen momenteel alleen Duurzaam Veilig ingericht wanneer er groot onderhoud plaats vindt en de hele weg open komt te liggen. Scheiding van verkeersstromen kan amper plaatsvinden door de beperkte ruimte in de gemeente. Daarom wordt op gebiedsontsluitings-

¹ De V85-waarde geeft weer wat de maximale snelheid is van 85% van de weggebruikers en wordt gezien als een indicator voor de inrichting van een weg.

² Een curatieve aanpak houdt in dat er gehandeld wordt wanneer er gebreken zijn ontstaan.

wegen getracht de rijbaan te versmallen en fietsers meer ruimte te geven op hun eigen fietsstroken. Ook bij het inrichten van schoolomgevingen wordt rekening gehouden met het beperkte budget en worden alleen maatregelen genomen als dat noodzakelijk blijkt te zijn. De inrichting van rotondes in de gemeente Dordrecht is uniform en conform de CROW-richtlijnen (Afbeelding 3).



Afbeelding 3 Rotonde in Dordrecht (Bron: cms.dordrecht.nl)

Jaarlijks worden de ongevallen in de gemeente gemonitord en wordt een overzicht met knelpunten opgesteld. Hiervan wordt onderzocht wat de oorzaken waren en op welke manier de knelpunten aangepakt zouden kunnen worden. Waar de gemeente voorheen overging tot infrastructurele maatregelen, wordt de verantwoordelijkheid nu meer bij de burger gelegd, bijvoorbeeld met behulp van verkeerseducatie.

Verkeerseducatie wordt geregeld door de RPV Drechtsteden, waarbij acties en projecten hiervan door de gemeente zelf worden georganiseerd. Ook volgt de gemeente de nationale verkeersveiligheidcampagnes.

2.4 Hendrik-Ido-Ambacht

De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht heeft de volgende doelstelling vastgelegd voor verkeersveiligheid: “Het verzorgen van een voor alle verkeersdeelnemers verkeersveilig wegennet binnen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht” (Wege & Gent, 2009, p. 17). Hiermee wordt bedoeld dat elke weg voldoet aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig en het

CROW. Ondanks dat er geen speciaal budget voor verkeersveiligheid is in de gemeente, wordt het toch op preventieve wijze aangepakt³. Dit is mede mogelijk gemaakt door de regionale subsidies die beschikbaar zijn voor verkeersveiligheidsacties en –campagnes. Tevens wordt jaarlijks een onderhoudsprogramma opgesteld waarmee schades geprioriteerd en aangepakt kunnen worden.

De Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet is nog niet volledig voltooid in de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht. In het algemeen is er sprake van een sobere weginrichting, waarbij soms de snelheidsaanduiding mist. Bij reconstructies wordt de juiste inrichting toegepast. Afhankelijk van de beschikbare ruimte en mogelijkheden worden bij gebiedsontsluitingswegen vrijliggende fietspaden aangelegd. Snelheidsremmende maatregelen worden genomen wanneer de V85-waarde aangeeft dat dit nodig is. Voor schoolomgevingen is maatwerk van toepassing, waarbij het gedrag van gebruikers een bepalende factor is voor de werking van de genomen maatregelen. Rotondes zijn in de gemeente uniform vormgegeven naar de richtlijnen van het CROW, waarbij fietsers in de voorrang zijn.

Jaarlijks wordt er een gemeentelijke veiligheidsrapportage opgesteld waarin ook de verkeersveiligheid is opgenomen. De aanpak van knelpunten wordt in deze gemeente gedaan middels infrastructurele maatregelen.

Op het gebied van verkeerseducatie zet de gemeente zelf actief in op verkeersexamens op basisscholen. Daarnaast worden via het actieprogramma van de RPV Drechtsteden verkeerseducatieprojecten georganiseerd. Tevens volgt de gemeente de nationale verkeersveiligheidscampagnes.

2.5 Papendrecht

De gemeente Papendrecht heeft geen specifieke doelstelling voor verkeersveiligheid, maar volgt het Actieprogramma Verkeersveiligheid van de RPV Drechtsteden. De gemeente zet in op het Duurzaam Veilig inrichten van de wegen en gedragsbeïnvloeding. Verkeersveiligheid is in de gemeente even belangrijk als bijvoorbeeld bereikbaarheid en om die reden is er ook geen apart budget voor beschikbaar. Qua aanpak wordt zowel preventief als curatief gehandeld. Prioriteiten liggen in de gemeente bij school-

³ Een preventieve aanpak houdt in dat er gehandeld wordt om het ontstaan van gebreken te voorkomen.

thuisroutes, kwetsbare verkeersdeelnemers en gedragsbeïnvloeding. Vanuit de afdeling Beheer en Onderhoud wordt het onderhoud geregeld.

Met de Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet is de gemeente Papendrecht al redelijk ver, maar er zijn nog wel een aantal grijze wegen⁴ te vinden. Voor zover mogelijk worden rotondes uniform ingericht, maar gekeken naar de CROW richtlijnen zijn niet alle rotondes geschikt om fietsers in de voorrang te hebben. Het scheiden van verkeersstromen wordt waar mogelijk gedaan bij gebiedsontsluitingswegen en waar dit niet mogelijk blijkt, worden fietsstroken aangelegd. Het speciaal inrichten van een schoolomgeving doet de gemeente pas wanneer een school aan bepaalde criteria voldoet (zie Bijlage 2).

Op regelmatige basis vindt monitoring van ongevallen plaats. Knelpunten worden aangepakt middels infrastructurele maatregelen.

Verkeerseducatie wordt vanuit de RPV Drechtsteden geregeld, welke de bijbehorende acties en projecten organiseert. De gemeente Papendrecht volgt de nationale verkeersveiligheidscampagnes, zoals bijvoorbeeld de campagne “Ik val op!” uit Afbeelding 4.



Afbeelding 4 Voorbeeld verkeersveiligheids campagne (Bron: politie.nl)

2.6 Sliedrecht

De gemeente Sliedrecht heeft geen doelstelling wat betreft verkeersveiligheid, maar een meer algemene doelstelling voor verkeer en vervoer. De gemeente probeert op het gebied van verkeersveiligheid de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Drechtsteden en het landelijk beleid te volgen. Vergeleken met andere onderwerpen binnen verkeer en ver-

⁴ Een grijze weg is een weg die niet in een van de drie wegcategorieën binnen Duurzaam Veilig past, te weten een erftoegangsweg, gebiedsontsluitingsweg of stroomweg, of een weg die niet goed in te richten is volgens de kenmerken van een van deze drie wegcategorieën.

voer is verkeersveiligheid even belangrijk. Er is geen speciaal budget gereserveerd voor dit onderwerp en de aanpak vindt zowel op preventieve als op curatieve wijze plaats. In de gemeente heeft de fietser prioriteit, omdat dit een kwetsbare verkeersdeelnemer is en de voorrangregeling bij rotondes een actuele kwestie is binnen de GRD. Voor het onderhoud van de wegen is een regulier onderhoudsprogramma opgesteld.

Binnen de gemeente is de Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet nog niet afgerond. Wel is de wegcategorisering bekend en zijn er overal snelheidsaanduidingen geplaatst, maar de inrichting van de weg is op veel plaatsen nog sober. Ook schoolomgevingen worden meestal niet op een bepaalde manier ingericht, maar wanneer het echt nodig blijkt, vindt een ad hoc aanpak⁵ plaats. In de gemeente is weinig ruimte voor scheiding van verkeersstromen, behalve bij rotondes. Omdat fietsers over het algemeen uit de voorrang zijn in de gemeente Sliedrecht, worden ze bij rotondes op een vrijliggend fietspad geleid. Binnen de gemeente is één afwijkende rotonde waarbij fietsers wel in de voorrang zijn.

Jaarlijks wordt bekeken wat de ongevalcijfers zijn van de gemeente Sliedrecht met behulp van het internetplatform ViaStat. Bij knelpunten worden de oorzaken onderzocht en vindt aanpak plaats middels infrastructurele maatregelen. Wanneer de infrastructuur in principe al voldoet, wordt gefocust op voorlichting en verkeerseducatie.

Verkeerseducatie wordt vanuit de RPV Drechtsteden geregeld via het Actieprogramma Verkeersveiligheid. Daarnaast volgt de gemeente de nationale verkeersveiligheidcampagnes, waarbij vooral de campagne “De scholen zijn weer begonnen” benadrukt wordt.

2.7 Zwijndrecht

Hetgeen de gemeente Zwijndrecht zich ten doel heeft gesteld op het gebied van verkeersveiligheid, is het volgende “In 2015 is het jaarlijks aantal verkeersongevallen afgenomen, ondanks de toegenomen mobiliteit. Het wegennet is ingericht volgens de principes van Duurzaam Veilig.” (Goudappel Coffeng, 2007, p. 20). De reden dat gekozen is voor dit tijdsbestek, is omdat de gemeente niet de capaciteit heeft om elk jaar te monitoren en daarom in 2015 pas een grote ongevallenmonitor wil uitvoeren. In de gemeente is jaarlijks een bepaald budget beschikbaar voor verkeer en vervoer, waarbij het grootste deel naar verkeersveiligheid gaat. Hierbij is verkeersveiligheid dus een onderwerp dat vooropgesteld wordt in de gemeente Zwijndrecht. De gemeente hanteert een preventieve

⁵ Een ad hoc aanpak houdt in dat de aanpak voor een specifiek geval is, waarbij maatwerk plaatsvindt.

aanpak met, in de procedure van het tot stand komen van maatregelen, veel mogelijkheden tot inspraak voor burgers. Prioriteiten wat betreft verkeersveiligheid liggen bij knelpunten op fietsroutes en bij scholen (Afbeelding 5). De reden hiervoor is dat hier vooral kwetsbare verkeersdeelnemers langs komen. Jaarlijks vinden weginspecties plaats, waarna schades worden geïmporteerd in het beheersysteem en daaraan maatregelen worden gekoppeld en geprioriteerd.



Afbeelding 5 Prioriteiten liggen in de gemeente Zwijndrecht onder andere bij scholen (Bron: maps.google.nl)

De inrichting van het wegennet is in de gemeente Zwijndrecht nog niet conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig, maar bijna overal zijn snelheidsaanduidingen geplaatst met bijpassende snelheidsremmende maatregelen. De gemeente kiest meestal voor horizontale maatregelen, zoals landschapinrichting waardoor een weg smaller lijkt. Ook de inrichting van rotondes is nog niet zoals het hoort, omdat de rotondes recent aan grote veranderingen onderhevig geweest zijn. De fietsers zijn, in tegenstelling tot voorheen, nu in de voorrang. Vrijliggende fietspaden worden wanneer mogelijk naast gebiedsontsluitingswegen aangelegd. Bij de inrichting van schoolomgevingen wordt een ad hoc aanpak gehanteerd.

In de gemeente Zwijndrecht vindt regelmatige monitoring van de ongevallen plaats. Aanpak van knelpunten gebeurt voornamelijk middels infrastructurele maatregelen, omdat het beïnvloeden van gedrag in het verkeer nog niet gebruikelijk is binnen deze gemeente.

Acties en projecten met betrekking tot verkeerseducatie worden vanuit de RPV Drechtsteden georganiseerd. Ook het volgen van de nationale verkeersveiligheidcampagnes is regionaal uitbesteed, waarbij geen tussenkomst van de gemeente meer nodig is.

2.8 Politie Zuid-Holland Zuid (Handhaving)

In overleg met de zes gemeenten en het Openbaar Ministerie is in 2011 een uitgebreide ongevalanalyse gehouden door de Politie Zuid-Holland Zuid, waarbij het totaal aantal ongevallen, het totaal aan letselongevallen op een wegvak en de zogenaamde black spots (6 of meer ongevallen op een punt) zijn opgeteld. Hieruit ontstond een top 20 aan knelpunten, waar met het project "Veilig Verkeer? Ik doe mee!" (Afbeelding 6) vanaf begin 2012 is ingespeeld.



Afbeelding 6 Logo behorend bij het project "Veilig Verkeer? Ik doe mee!" (Bron: dordrecht.net)

Ongeveer 90% van de capaciteit van de Politie Zuid-Holland Zuid wordt ingezet op dit project. Hierbij wordt elke twee weken op twee locaties extra personeel ingezet om te handhaven. De eerste dag van deze periode wordt alleen gewaarschuwd, maar daarna vindt daadwerkelijk handhaving plaats. Na deze twee weken worden de locaties zogenaamde onderhoudslocaties, waarbij ze onder de aandacht worden gehouden door de politie. Een ander doel van dit project is dat er meer communicatie naar de burger toe plaatsvindt, zodat deze het nut van de handhaving beter kan begrijpen en er meer draagvlak ontstaat voor handhaving. De politie wil niet meer bekend staan als onredelijke uitdeler van boetes.

Op de locaties uit de top 20 wordt ook veel gecontroleerd op de HelmGRAS-speerpunten.⁶ Vaak blijkt snelheid de hoofdreden van overtredingen en tevens vaak de hoofdtoedracht van ongelukken. Eind mei 2012 is een evaluatie gestart met betrekking tot het project “Veilig Verkeer? Ik doe mee!” om te analyseren wat het effect op de korte termijn is.

Elke zes weken vindt er overleg plaats tussen onder andere de wegbeheerders en de politie in de drie verschillende werkgroepen van de RPV Drechtsteden (Werkgroep schoolgaande jeugd; senioren en techniek en uitvoering) en in het algemene RPV overleg.

Alle gemeenten hebben buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) in dienst om in te zetten op veiligheid en toezicht. Zij zijn in het leven geroepen om handhavingstaken uit te voeren om de politie te ontlasten.

⁶ Controle op het dragen van een helm, het dragen van een gordel, roodlichtnegatie, alcoholgebruik en snelheid.

3 Overeenkomsten en verschillen gemeenten

3.1 Inleiding

Om te komen tot de opzet van een geschikt verkeersveiligheidsplan voor de Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden, moet inzichtelijk worden gemaakt wat de overeenkomsten en verschillen zijn tussen de deelnemende gemeenten. Aan de hand van deze gegevens kan namelijk een manier gevonden worden waarop een beleid kan worden vastgesteld dat door elk van de gemeenten ondersteund kan worden. In de gesprekken met beleidsmedewerkers van de gemeenten (Bijlage 2) zijn steeds dezelfde onderwerpen aangesneden. In dit hoofdstuk wordt dezelfde structuur gevolgd, waarbij een puntsgewijs overzicht met de gespreksresultaten is opgenomen in Tabel 1.

3.2 Algemeen

Doelstellingen

Waar alle gemeenten een algemene doelstelling hebben op het gebied van verkeer en vervoer, zijn er slechts drie gemeenten met een specifieke doelstelling op het gebied van verkeersveiligheid. Het betreft hier de gemeenten Dordrecht, Hendrik-Ido-Ambacht en Zwijndrecht, waarbij alleen Dordrecht en Zwijndrecht een meetbare doelstelling hebben. Wel zijn alle drie de gemeenten naar eigen zeggen op koers met het behalen van de gestelde doelen.

Investeringsen

Geen van de zes gemeenten heeft een apart budget voor verkeersveiligheid. Wel hebben ze allemaal een budget voor verkeer en vervoer in het algemeen. De aanpak van verkeersveiligheid is in alle gemeenten zowel preventief als curatief, waarbij altijd zoveel mogelijk de nadruk wordt gelegd op het meenemen van verkeersveiligheid in de ontwerpfase. Slechts bij drie gemeenten, namelijk Alblasterdam, Hendrik-Ido-Ambacht en Zwijndrecht, is verkeersveiligheid een bewust vooropgesteld onderwerp waar extra aandacht aan wordt besteed.

Prioriteiten

De prioriteiten op het gebied van verkeersveiligheid liggen in de zes gemeenten op verschillende vlakken. Kwetsbare verkeersdeelnemers worden door alle gemeenten behalve Alblasterdam genoemd. Papendrecht is de enige gemeente die prioriteit legt bij gedragsbeïnvloeding. De aanpak van knelpunten of infrastructuur in het algemeen wordt door

alle gemeenten behalve Dordrecht aangehaald. Verder leggen Alblasserdam en Sliedrecht prioriteit bij onderwerpen die in de actualiteit spelen.

3.3 Specifiek

Duurzaam Veilig

Alle gemeenten hadden zich voorgenomen het complete wegennet in te richten conform de eisen van Duurzaam Veilig, maar deze ambitie bleek uiteindelijk groter dan het beschikbare budget. Daardoor is geen van de gemeenten klaar met de invoering van Duurzaam Veilig, waardoor niet alle 30 km/uur-zones en woonerven als zodanig zijn ingericht. Buiten de gemeenten Hendrik-Ido-Ambacht en Zwijndrecht zijn overal snelheidsaanduidingen geplaatst. De wegencategorisering is in iedere gemeente bekend. Wat betreft rotondes is Sliedrecht de enige gemeente die niet alle rotondes uniform heeft ingericht. Ook is deze gemeente de enige die fietsers uit de voorrang houdt op rotondes (Afbeelding 7).



Afbeelding 7 Fietsers uit de voorrang in de gemeente Sliedrecht (Bron: sliedrecht.sgp-christenunie.nl)

Knelpunten

Behalve in de gemeente Zwijndrecht zijn er geen black spots te vinden in de verschillende gemeenten. Op regelmatige basis vindt in iedere gemeente een ongevallenmonitor plaats. Knelpunten worden hoofdzakelijk aangepakt met infrastructurele maatregelen, maar Dordrecht en Sliedrecht kiezen soms ook voor gedragsbeïnvloedende maatregelen.

Schoolomgevingen

Niet in elke gemeente is er altijd extra aandacht voor de inrichting van schoolomgevingen. Papendrecht en Sliedrecht besteden hier namelijk geen extra aandacht aan. Geen van de gemeenten heeft een voorgeschreven aanpak voor een manier om schoolomgevingen

in te richten. Allen kiezen ervoor per geval te bekijken wat de juiste maatregelen zijn en passen deze vervolgens toe.

Snelheidsremmende maatregelen

In de gemeenten Alblasterdam, Dordrecht, Hendrik-Ido-Ambacht en Papendrecht worden snelheidsremmende maatregelen genomen naar aanleiding van resultaten uit snelheidsmetingen. Op basis van de wegcategorisering worden in de gemeenten Dordrecht, Papendrecht, Sliedrecht en Zwijndrecht snelheidsremmende maatregelen genomen. Dordrecht en Zwijndrecht willen geen verticale maatregelen zoals drempels nemen. Sliedrecht kiest ervoor geen horizontale maatregelen zoals wegversmallingen te nemen.

Scheiding verkeersstromen

Het aanleggen van vrijliggende fietspaden langs gebiedsontsluitingswegen wordt in alle gemeenten gedaan. Wanneer het niet mogelijk is een vrijliggend fietspad aan te leggen, worden in de gemeenten fietsstroken aangelegd.

Onderhoud

In alle zes gemeenten is een onderhoudsprogramma aanwezig. In alle gemeenten vinden ook regelmatig weginspecties plaats, maar alleen in Hendrik-Ido-Ambacht en Zwijndrecht wordt schade via prioritering hersteld.

Verkeerseducatie

Alle gemeenten bieden via de RPV Drechtsteden verkeerseducatie aan voor de verschillende doelgroepen in het verkeer. Daarnaast bieden Dordrecht en Hendrik-Ido-Ambacht ook nog een eigen bijdrage aan in de verkeerseducatie. Ook volgen alle gemeenten de nationale verkeersveiligheidscampagnes, zoals de campagne “De scholen zijn weer begonnen” uit Afbeelding 8.



Afbeelding 8 Verkeersveiligheidscampagne in Alblasterdam (Bron: Alblasterdamsnieuws.nl)

		Alblasserdam	Dordrecht	Hendrik-Ido-Ambacht	Papendrecht	Sliedrecht	Zwijndrecht
Doelstelling	Beleidsdoelstelling verkeersveiligheid	✗	✓	✓	✗	✗	✓
	Beleidsdoelstelling verkeer en vervoer	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Doelstelling is meetbaar	✗	✓	✗	✗	✗	✓
	Gemeente op koers met behalen doelstelling	✗	✓	✓	✗	✗	✓
Investeringsen	Apart budget voor verkeersveiligheid	✗	✗	✗	✗	✗	✗
	Algemeen budget voor verkeer en vervoer	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Preventieve aanpak verkeersveiligheid	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Curatieve aanpak verkeersveiligheid	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Verkeersveiligheid vooropgesteld	✓	✗	✓	✗	✗	✓
Prioriteiten	Kwetsbare verkeersdeelnemers	✗	✓	✓	✓	✓	✓
	Gedragbeïnvloeding	✗	✗	✗	✓	✗	✗
	Infrastructuur (knelpunten)	✓	✗	✓	✓	✓	✓
	Actualiteit	✓	✗	✗	✗	✓	✗
Duurzaam Veilig	Duurzaam Veilige inrichting wegennet volledig voltooid	✗	✗	✗	✗	✗	✗
	Overall snelheidsaanduidingen geplaatst	✓	✓	✗	✓	✓	✗
	Wegencategorisering is bekend	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Alle rotondes uniform ingericht	✓	✓	✓	✓	✗	✓
	Fietsers in voorrang op rotondes	✓	✓	✓	✓	✗	✓
	Alle 30 km/uur-zones en woonerven als zodanig ingericht	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Knelpunten	Geen black spots aanwezig	✓	✓	✓	✓	✓	✗
	Regelmatig monitoren ongevallen	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Infrastructurele aanpak knelpunten	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Aanpak knelpunten via gedragsbeïnvloeding	✗	✓	✗	✗	✓	✗

Schoolomgevingen	Altijd extra aandacht inrichting schoolomgeving	✓	✓	✓	✗	✗	✓
	Voorgeschreven inrichting	✗	✗	✗	✗	✗	✗
	Ad hoc inrichting	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Snelheidsremmende maatregelen	Plaatsing naar aanleiding van metingen	✓	✓	✓	✓	✗	✗
	Plaatsing naar aanleiding van wegcategorisering	✗	✓	✗	✓	✓	✓
	Verticale maatregelen (bv. plateaus)	✓	✗	✓	✓	✓	✗
	Horizontale maatregelen (bv. wegversmallingen)	✓	✓	✓	✓	✗	✓
Scheiden verkeersstromen	Vrijliggende fietspaden bij gebiedsontsluitingswegen bibe-ko	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Bij onmogelijkheid aanleg vrijliggende fietspaden: fietsstro-ken	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Onderhoud	Onderhoudsprogramma aanwezig	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Regelmatige wegininspecties	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Schade wordt geprioriteerd	✗	✗	✓	✗	✗	✓
	Schade wordt naar prioriteit hersteld	✗	✗	✓	✗	✗	✓
Verkeerseducatie	Aanbod verkeerseducatie alle doelgroepen	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Verkeerseducatie vanuit gemeente aangeboden	✗	✓	✓	✗	✗	✗
	Verkeerseducatie vanuit RPV Drechtsteden aangeboden	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Nationale verkeersveiligheidcampagnes worden gevolgd	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Tabel 1 Overeenkomsten en verschillen binnen de GRD op basis van de gesprekken

4 Beleidsafstemming

4.1 Inleiding

Een verkeersveiligheidsbeleid voor zes gemeenten is niet gemakkelijk op te stellen wanneer bedacht wordt dat deze zes gemeenten allen hun eigen eisen en wensen hebben. Om dit te verwoorden in een beleid dat iedere gemeente kan ondersteunen, moet nagedacht worden over de beste manier om tot afstemming te komen. In dit hoofdstuk zullen de eisen en wensen van iedere gemeente en de politie Zuid-Holland Zuid inzichtelijk worden gemaakt en vervolgens zal ingegaan worden op de afstemmingsmogelijkheden.

4.2 Eisen en wensen

Tijdens de inventarisatie is aan de gemeenten en politie Zuid-Holland Zuid gevraagd wat zij terug willen zien komen in een verkeersveiligheidsplan voor de Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden. Dit leverde de volgende punten op.

Alblasserdam

- Het doorzetten van de dalende trend in de ongevallen.
- Het zoveel mogelijk in één keer goed doen in het (ontwerp)proces.
- Het verweven van verkeersveiligheid in de ruimtelijk inrichting.

Dordrecht

- De focus leggen op gedragsbeïnvloeding.
- Het overnemen van het streven "Vision Zero".
- Het toepassen van Permanente Verkeerseducatie.
- Het leggen van eigen verantwoordelijkheid bij de burger.

Hendrik-Ido-Ambacht

- Een kennisplatform vormen binnen de GRD.
- Het uniformeren van maatregelen, vormgeving en verkeersregels met een mogelijkheid van afwijking wanneer deze onderbouwd is.
- Het doorzetten van de jaarlijks opgestelde verkeersmonitor als regionale verkeersveiligheidsmonitor.

Papendrecht

- Het vormen van een algemene visie.

- Het vormen van een meetbare doelstelling die voortborduurt op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020.
- Het omschrijven van de manier waarop de doelstelling te bereiken is.
- Het vermijden van locatiespecifieke maatregelen.
- Het behouden van ruimte voor eigen inbreng.
- Het zorgen voor meer eenduidigheid tussen de gemeenten.
- De aandacht leggen op verkeersveiligheid voor senioren.

Sliedrecht

- De focus leggen op gedragsbeïnvloeding, met name bij jeugd.
- Meer aandacht besteden aan verkeersveiligheid voor senioren.

Zwijndrecht

- Het vormen van een algemene, implementeerbare doelstelling.
- Het vermijden van locatiespecifieke maatregelen.
- Het opstellen van een beeldenboek met daarin een weergave en omschrijving van de vaste vormgeving van elke infrastructurele maatregel met een mogelijkheid van afwijking wanneer deze onderbouwd is.
- Het schenken van extra aandacht aan de weggebruiker.

Politie Zuid-Holland Zuid

- Het vormen van een standaard voor de GRD wat betreft de inrichting van de weg.
- Meer herkenbaarheid binnen de GRD faciliteren.
- Het zorgen voor meer burgerparticipatie in een vroeg stadium van het proces.
- Het behouden van goede communicatie met burgers.
- Niet nadruk leggen op handhaving in verband met de korte effectiviteit.
- Het betrekken van de politie bij planvorming om tot een integraal plan te komen.

4.3 Afstemmingsmogelijkheden

Om ervoor te zorgen dat de GRD het verkeersveiligheidsplan kan ondersteunen, moet er bij de afstemming rekening gehouden worden met de aangehaalde punten uit paragraaf 4.2. Daarnaast spelen er nog een aantal aspecten mee die mogelijk van invloed zijn op het beleid dat gevoerd wordt omtrent verkeersveiligheid, zoals trends en ontwikkelingen in Nederland of op regionaal niveau en bestaande regionale beleidsstukken. In deze paragraaf worden een aantal suggesties gedaan voor manieren waarop de genoemde punten in paragraaf 4.2 terug zouden kunnen komen in het overkoepelende verkeersveiligheids-

plan. Deze punten zijn onderverdeeld in de onderwerpen doelstelling, infrastructuur, gedragsbeïnvloeding en communicatie.

4.3.1 Doelstelling

Onmisbaar in beleid is een goed geformuleerde doelstelling die als het ware de basis van het beleid vormt. De gemeenten wensen dat de doelstelling specifiek en meetbaar is, het nationale Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 volgt en het liefst Vision Zero nastreeft.

Ook is gewenst dat regelmatig gemeten wordt in hoeverre de GRD op koers ligt met het behalen van de doelstelling.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020

De nationale doelstelling omvat het terugbrengen van het aantal jaarlijkse dodelijke verkeersslachtoffers tot maximaal 580 en het terugbrengen van het aantal ziekenhuisgewonden tot maximaal 12.250 voor 2020 (Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2009).

Deze doelstelling kan doorvertaald worden op regionaal niveau door te kijken naar de trend van verkeersongevallen met dodelijke slachtoffers en ziekenhuisgewonden. In Tabel 2 staan de totale geregistreerde ongevalcijfers voor de zes gemeenten.⁷

	2006	2007	2008	2009	2010
Doden	9	5	4	6	5
Ziekenhuisgewonden	99	79	81	61	33

Tabel 2 Totale ongevalcijfers GRD (Bron: ViaStat)

In Tabel 2 is te zien dat het aantal dodelijke verkeersslachtoffers na 2006 stagneert op een gemiddeld aantal van vijf per jaar. Het aantal ziekenhuisgewonden is in de periode 2006 t/m 2010 afgenomen. Een doorvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid op regionaal niveau is in dit geval erg lastig vanwege het lage aantal slachtoffers. Een stijging van het aantal doden is vaak een gevolg van incidenten waarop geen sturing mogelijk is. Wel kan gestreefd worden naar een bepaalde afname van het aantal verkeersslachtoffers met het oog op Vision Zero.

⁷ De cijfers beslaan alleen de ongevallen op de wegen waar de wegbeheerder een van de deelnemende gemeenten is.

Vision Zero

Vision Zero is een visie die oorspronkelijk uit Zweden komt waarin gestreefd wordt naar een totaal van nul dodelijke of ernstige gewonde verkeersslachtoffers op het gehele openbare wegennet. Hierbij moet het wegennet zodanig ontworpen zijn dat elk te voorzien ongeval niet kan leiden tot ernstige, langdurige schade aan de weggebruiker (Bron: Monash University Accident Research Centre, 1999). Met een dergelijk doel voor ogen moet het wegennet dus compleet in orde zijn en daarvoor ligt de verantwoordelijkheid bij de wegbeheerder. Uiteindelijk is het de verantwoordelijkheid van de weggebruiker om op een juiste manier gebruik te maken van het wegennet conform de voorgeschreven regels.

In de provincie Zuid-Holland heeft deze visie zijn intrede inmiddels gemaakt onder de slogan "Maak van de nul een punt", waarmee duidelijk moet worden gemaakt dat ieder verkeersslachtoffer er een te veel is. Ook vanuit de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Drechtsteden wordt deze slogan ondersteund en daarom zou het streven moeten zijn in te passen in een verkeersveiligheidsbeleid.

Opstellen doelstelling

In de doelstelling moet het volgende worden verwoord om het specifiek en meetbaar te maken:

- De afname van het aantal verkeersslachtoffers in aantallen of percentages
- Het jaar waarin de doelstelling bereikt moet zijn
- De manier waarop de doelstelling bereikt moet worden

De verschillende gemeenten hebben naar voren gebracht dat zij in de doelstelling de afname van het aantal verkeersslachtoffers in percentages willen hebben, vanwege het huidige lage aantal verkeersdoden. Ook moet de samenwerking tussen de wegbeheerders, politie en burgers verbeteren, zodat iedereen weet waar zijn verantwoordelijkheden en taken liggen. Zo heeft de overheid de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een deugdelijk wegennet, de politie heeft de taak om consequent te handhaven en de burger heeft de verantwoordelijkheid om zich juist te gedragen in het verkeer.

Tegenwoordig worden doelen meestal opgesteld volgens het SMART-principe. Dit houdt in dat een doelstelling specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdsgebonden is.

Duidelijk moet zijn wie er bij betrokken zijn, op welk gebied de doelstelling betrekking

heeft en wanneer het moet gaan gebeuren (Bron: Horn, M.J. van der, 2008). Van doelstellingen die volgens het SMART-principe opgesteld zijn, is de kans groter dat deze in de praktijk uitgevoerd worden.

Het opstellen van een doelstelling is in principe de lastigste stap die gezet moet worden, omdat een doelstelling de basis van het beleid vormt en daarom allesomvattend moet zijn. De doelstelling is hetgeen met de uitvoering van het beleid bereikt moet worden. Wanneer de doelstelling niet specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdsgebonden is, zal er geen geschikt beleid voor kunnen worden geschreven. Ook is het monitoren van de doelstelling dan onmogelijk, omdat niet te toetsen is of men op koers is met het behalen van de doelstelling. Het is daarom erg belangrijk om het opstellen van de doelstelling niet te onderschatten.

Monitoren doelstelling

Het monitoren van de doelstelling kan gedaan worden met behulp van een zogenaamde verkeersveiligheidsatlas⁸. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt hoe de gemeenten binnen de GRD er jaarlijks voor staan op verschillende gebieden binnen de verkeersveiligheid. Zaken als verkeersongevallen, knelpunten en educatieve maatregelen kunnen in een verkeersveiligheidsatlas aan bod komen. Voor een verkeersveiligheidsatlas wordt gebruik gemaakt van het Geografisch Informatie Systeem (GIS).

Daarnaast kan ook gebruik worden van het internetplatform ViaStat, wat door de meeste gemeenten in Nederland reeds gedaan wordt. Dit platform maakt inzichtelijk waar ongevallen gebeuren en wat de oorzaken en gevolgen van deze ongevallen waren.

4.3.2 Infrastructuur

Alle gemeenten zijn het erover eens dat er binnen de GRD meer uniformiteit en herkenbaarheid zou moeten zijn om een goede basis te leggen voor een verkeersveilig wegennet. Op een aantal infrastructurele vlakken is echter nog geen overeenstemming bereikt. Zo is de Duurzaam Veilige weginrichting in geen enkele gemeente voltooid, waardoor de weginrichting er in elke gemeente anders uitziet. Om tot een meer uniforme en herkenbare vormgeving van infrastructurele maatregelen te komen, zou gebruik kunnen worden gemaakt van een beeldenboek. Vervolgens zou de aanpak van knelpunten ook op een meer uniforme manier kunnen plaatsvinden.

⁸ Een verkeersveiligheidsatlas is eerder gemaakt door Movares voor het samenwerkingsverband Holland Rijnland in 2009.

Duurzaam Veilig

Uit de inventarisatie is gebleken dat in geen van de zes gemeenten de Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet voltooid is. De hoofdreden hiervoor is het beperkte budget dat iedere gemeente beschikbaar stelt voor de inrichtingsmaatregelen. Ambities om de inrichting binnen een bepaalde periode af te ronden zijn daarmee niet behaald. Wel heeft elke gemeente de categorisering van de wegen afgerond en zijn de meeste wegen sober ingericht. Om te voldoen aan de vijf principes van Duurzaam Veilig⁹ is dit echter niet genoeg.

Het is wenselijk dat de inrichting van het wegennet binnen de GRD uniform en herkenbaar is. Het concept Duurzaam Veilig is hiervoor een goede methode, omdat dit in heel Nederland bekend is en toegepast wordt, waardoor het voor iedere weggebruiker herkenbaar is.

Ook betekent dit dat de rotondes binnen de GRD op eenzelfde manier zouden moeten worden ingericht. De richtlijnen van het CROW beschrijven dat fietsers binnen de bebouwde kom in de voorrang moeten zijn en fietsers buiten de bebouwde kom uit de voorrang. Deze voorrangsregeling wordt zover mogelijk in heel Nederland toegepast en past binnen het concept Duurzaam Veilig. Het is van belang dat in het verkeersveiligheidsplan wordt omschreven hoe de GRD de rotondes vormgegeven wil zien met daarbij een objectieve onderbouwing. Een manier waarop dit zou kunnen is met behulp van een beeldenboek.

Binnen de GRD zouden afspraken kunnen worden gemaakt waarin nieuwe ambities staan met betrekking tot de Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet. Hierbij moet gelet worden op de haalbaarheid van deze ambities, met name rekening houdend met het budget. Wellicht dat er mogelijkheden zijn om subsidies te verkrijgen zodat het budget toereikend is voor de gehele inrichting van alle wegen binnen de zes gemeenten.

Beeldenboek

Een beeldenboek kan in principe worden gezien als een soort handleiding voor verkeersmaatregelen. Per maatregel worden één of meer afbeeldingen en/of (Auto-CAD)tekeningen van de vormgeving geplaatst, daarbij worden afmetingen gezet en een omschrijving gegeven van situaties waarin deze maatregel kan worden toegepast. Ook

⁹ De vijf principes van Duurzaam Veilig zijn functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid, vergingsgezindheid en statusonderkenning.

kan er in deze omschrijving vermeld worden wanneer het mogelijk is in de voorgeschreven situaties af te wijken van bepaalde specificaties van de maatregel, zoals afwijking van de afmetingen.

Het doel van een beeldenboek is dat er meer uniformiteit ontstaat qua maatregelen in de infrastructuur. Een herkenbare inrichting van de weg leidt vervolgens weer tot het op een juiste manier aanpassen van de rijstijl en daarmee een meer verkeersveilige omgeving. Ook kan een beeldenboek opgesteld en ondersteund worden in overleg met alle betrokken gemeenten, wat de samenwerking bevordert.

Om een beeldenboek samen te stellen kan gebruik gemaakt worden van de reeds bestaande richtlijnen van het CROW. Deze organisatie heeft een groot aantal publicaties uitgebracht over bijvoorbeeld de manier waarop er meer eenheid in rotondes kan worden gecreëerd (CROW, 1998), hoe infrastructuur fietsvriendelijker kan worden ingericht (CROW, 2006) en hoe verkeersplateaus eruit moeten zien (CROW, 2007). Met behulp van de verscheidene publicaties kan een beeldenboek opgesteld worden, waarbij de verkeersmaatregelen tevens veelal aansluiten bij maatregelen in andere gemeenten in Nederland.

Aanpak knelpunten

Wanneer de aanpak van knelpunten op een uniforme en herkenbare manier plaats moet gaan vinden, kan gebruik gemaakt worden van het eerder genoemde beeldenboek. Hierbij aansluitend zou het moeten passen bij de Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet. Wanneer een infrastructurele maatregel geen mogelijke oplossing meer is, kan gefocust worden op gedragsbeïnvloedende maatregelen en de maatschappelijke verantwoordelijkheid van burgers. Omtrent de aanpak van knelpunten kan onderlinge overeenstemming worden bereikt middels communicatiemomenten.

4.3.3 Gedragsbeïnvloeding

Door de gemeenten worden een aantal zaken benoemd met betrekking tot gedragsbeïnvloeding. Zo vinden de gemeenten het belangrijk dat alle weggebruikers toegang krijgen tot verkeerseducatie. Daarnaast is een aantal keer gesproken over de elektrische fiets die door steeds meer 65+'ers wordt gebruikt, maar waarbij de vraag oprijst of zij wel geschikt zijn om dit vervoersmiddel veilig te hanteren. Ook ligt er binnen de GRD reeds een actieprogramma voor verkeersveiligheid waarvoor echter de basis in de vorm van beleid nog mist.

Permanente Verkeerseducatie

In Nederland is er een *toolkit* waarmee bepaald kan worden welke soort verkeerseducatie geschikt is om een bepaald leerdoel te bereiken met een gekozen doelgroep. Deze toolkit is samengesteld door de provinciale en regionale organen voor de verkeersveiligheid (POV's en ROV's) en heeft de naam Permanente Verkeerseducatie. De toolkit bevat instrumenten voor verkeersdeelnemers van alle leeftijden, waarbij per leeftijdscategorie leerdoelen bepaald kunnen worden. Afhankelijk van de leeftijd en de gekozen leerdoelen wordt een aanbeveling gedaan voor een of meerdere instrumenten die gebruikt kunnen worden om de leerdoelen te bereiken. Deze instrumenten zijn bijvoorbeeld projecten, praktijklessen, campagnes, cursussen of video's.

In een verkeersveiligheidsplan kan worden opgenomen dat gebruik wordt gemaakt van de toolkit Permanente Verkeerseducatie om de juiste activiteiten per doelgroep te bepalen. Het aantal mogelijke activiteiten is dermate groot dat het beschikbare budget niet toereikend zal zijn om alle activiteiten te doen, maar binnen de GRD kan wel worden bepaald voor welke activiteiten uitvoering mogelijk is. De gemaakte keuze kan vervolgens in beleid opgenomen worden met informatie uit de toolkit ter onderbouwing.

Trend: Stijging fietsgebruik onder ouderen

Waar jarenlang een dalende trend in Nederland te zien was in het aantal verkeersdoden, is in 2011 een lichte stijging waargenomen, zoals in Bijlage 3 omschreven is. Opvallend was een flinke toename in het aantal verkeersslachtoffers onder oudere fietsers.

Dit valt wellicht te verklaren door trends als vergrijzing en de opkomst van de elektrische fiets in combinatie met de reeds bekende kwetsbaarheid van de senior in het verkeer. Ook in de gemeenten binnen de GRD is het opgevallen dat er meer aandacht zou moeten worden besteed aan de oudere verkeersdeelnemers. De elektrische fiets wordt een aantal keer genoemd tijdens de gesprekken en gezien als een wellicht te gevaarlijk vervoersmiddel voor senioren vanwege de hoge snelheid waarmee kan worden gereden (Afbeelding 9).



**Afbeelding 9 Senioren op een elektrische fiets worden als nieuwe bedreiging gezien
(Bron: Racefietsland.nl)**

In verkeersveiligheidsbeleid kan extra aandacht geschonken worden aan de opkomst van de elektrische fiets en de stijging van het gebruik hiervan onder ouderen. Dit kan bijvoorbeeld met behulp van de toolkit Permanente Verkeerseducatie, waarbij via de toolkit activiteiten worden gekozen met betrekking tot fietsende ouderen. Momenteel is daar één activiteit voor, namelijk de cursus “Fiets veilig en fit”. Deze cursus is gericht op fietsende ouderen, maar nog niet op fietsen met een elektrische fiets. De GRD zou kleine aanpassingen kunnen doen in de cursus om deze ook toepasbaar te maken voor oudere gebruikers van de elektrische fiets, zoals het implementeren van een vaardigheidstraining met een elektrische fiets.

Actieprogramma Verkeersveiligheid 2011-2013

De Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Drechtsteden heeft reeds een actieprogramma opgesteld voor de periode 2011-2013. Een dergelijk actieprogramma wordt iedere drie jaar opgesteld en bevat een evaluatie van de afgelopen drie jaar en een beschrijving van de aanpak voor de komende drie jaar. Omschreven staat welke activiteiten worden ondernomen voor bepaalde doelgroepen zodat de verkeersveiligheid toeneemt binnen de GRD. Het actieprogramma richt zich op gedragsbeïnvloedende maatregelen en kan gezien worden als een eerste overstap van de focus op infrastructurele maatregelen naar de focus op gedragsbeïnvloedende maatregelen. De gemeenten hebben aangegeven dat zij het belangrijk vinden dat de burger ook zijn verantwoordelijkheid neemt en snapt dat een verkeersveilige omgeving niet alleen kan worden bereikt door de aanleg van verkeersdrempels of meer handhaving. Uiteraard blijft de verantwoordelijkheid voor een

goed onderhouden en juist ingericht weggennet voor de overheid bestaan, wat ook wordt aangehaald in het actieprogramma.

In principe ligt er voor gedragsbeïnvloeding al een aantal zaken vast binnen de GRD. Dit betreffen de acties en projecten die uitgevoerd worden binnen de gemeenten, zoals het "School op Seef"-project op basisscholen en de BROEM-cursussen voor senioren. (Bron: Drechtsteden, 2010). Wat hierbij mist is een basis in de vorm van beleid waaruit dit actieprogramma ontstaan is. De vraag "Wat ligt ten grondslag aan dit actieprogramma?" blijft dus onbeantwoord. Bij een toekomstig verkeersveiligheidsplan zou daarom een koppeling gemaakt kunnen worden tussen het beleid en het actieprogramma. In het beleid zal gedragsbeïnvloeding slechts een onderdeel zijn van maatregelen die genomen worden met als doel de verbetering van verkeersveiligheid binnen de GRD. Echter is het wel een onderdeel waar alle deelnemende gemeenten steeds meer waarde aan hechten en daarom is een solide basis op dit vlak essentieel.

Wat in het beleid duidelijk zou moeten worden gemaakt, is welke doelen de gemeenten hebben met het nemen van gedragsbeïnvloedende maatregelen en welk budget daarvoor beschikbaar wordt gesteld. Ook zou duidelijk moeten worden welke meerwaarde gedragsbeïnvloeding heeft naast handhaving en aanpassingen in de infrastructuur, omdat het een relatief nieuwe aanpak is. Tevens is het belangrijk dat in het beleid voor alle verkeersdeelnemers activiteiten opgenomen zijn waarbij verkeerseducatie verkregen kan worden.

4.3.4 *Communicatie*

Binnen het onderwerp communicatie vallen zowel interne¹⁰ als externe¹¹ communicatie. Om een verkeersveiligheidsplan te laten slagen is het nodig dat beide soorten communicatie op orde zijn. Om interne communicatie te bevorderen kan een kennisplatform opgezet worden binnen de GRD. Voor zowel interne als externe communicatie is een verkeersveiligheidsconvenant een geschikt middel. Tevens kan externe communicatie plaatsvinden middels burgerparticipatie en social media.

Interne communicatie: Kennisplatform

¹⁰ Met interne communicatie wordt de communicatie tussen de deelnemers binnen de GRD bedoeld, dus onder andere de wegbeheerders, de politie, VVN en de Fietsersbond.

¹¹ Met externe communicatie wordt de communicatie tussen de deelnemers binnen de GRD en de burgers bedoeld.

Het ontwikkelen van een kennisplatform binnen de Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden kan zeer positieve effecten hebben op de verkeersveiligheid. Gemeenten kunnen onderling kennis delen om zo te komen tot geschikte oplossingen voor verkeersproblemen. Waar nu alleen de regionale overleggen bestaan, zou het mogelijk moeten zijn om gemakkelijk contact op te nemen met collega's uit andere gemeenten buiten deze overleggen om. Niet alleen kunnen vraagstukken samen sneller opgelost worden, ook zal het gemakkelijker leggen van contact leiden tot meer afstemming van maatregelen binnen de regio. Wanneer immers samen over een oplossing is nagedacht, is het zeer goed mogelijk dat er aan beide kanten dezelfde visie ontstaat met daaruit volgende gelijksoortige maatregelen.

Er zijn veel mogelijkheden om het contact leggen te vergemakkelijken en toch gestructureerd te houden. Zo kunnen wekelijkse contactmomenten afgesproken worden, waarbij iedere contactpersoon van een gemeente telefonisch bereikbaar is voor vragen. Dit hoeft slechts een half uur per week te zijn, afhankelijk van wat men wil bespreken en óf er iets besproken moet worden.

Daarnaast zou het overleg van de Regionale Werkgroep Verkeersveiligheid regelmatigere plaats kunnen vinden met kortere tussenpauzes. Hierdoor kunnen meer actuele zaken besproken worden in plaats van het uit te schuiven naar een overleg dat slechts vier of vijf keer per jaar plaatsvindt.

Eveneens is het mogelijk een online kennisplatform op te zetten in de vorm van een forum. Hier kunnen vragen of opmerkingen geplaatst worden, waarna het voor alle forumleden mogelijk is er op te reageren. De toegang tot dit forum zou beperkt kunnen worden tot bijvoorbeeld de leden van de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid, zodat niet alle zaken meteen openbaar bekend zijn.

De genoemde voorbeelden zijn uiteraard niet limitatief. Duidelijk mag wel zijn dat door het verhogen van de frequentie van de overleggen en het aanbieden van laagdrempelige contactmomenten, de interne communicatie een flinke verbeteringsslag maakt. Goede interne communicatie kan ervoor zorgen dat de GRD een sterke identiteit ontwikkelt, wat voor externen merkbaar zal zijn.

Interne en externe communicatie: Verkeersveiligheidsconvenant

In sommige regio's komt het reeds voor dat gekozen wordt voor een lijst met afspraken met betrekking tot verkeersveiligheid. Deze afspraken gelden voor een bepaalde periode en worden door alle betrokken gemeenten ondersteund en ondertekend. Dit wordt een

verkeersveiligheidsconvenant genoemd, een overzicht met wederzijdse afspraken waaraan gemeenten zich binden. Het doel van een verkeersveiligheidsconvenant is het effectief bestrijden van verkeersonveiligheid. Door het duidelijk omschrijven van de afspraken en taakverdeling, leidt een verkeersveiligheidsconvenant tot goede samenwerking onderling.

Naast deze duidelijke interne communicatie levert een verkeersveiligheidsconvenant ook een bijdrage aan de verbetering van externe communicatie vanwege de openbaarheid ervan. Voor iedere burger is dan inzichtelijk wat zijn gemeente doet aan verkeersveiligheid.

Het kan voorkomen dat er afspraken worden gemaakt voor een bepaalde ingreep, terwijl daarvan de uitvoering al even gaande is en de taakverdeling al bekend is. Desondanks heeft dit zeker meerwaarde, vooral wanneer men dit vanuit politiek oogpunt bekijkt. In principe wordt opgeschreven wat men aan verkeersveiligheid doet en gaat doen, zodat binnen de GRD de taakverdeling duidelijk is en de burger niet het idee heeft dat er niets gedaan wordt met het budget voor verkeersveiligheid.

Externe communicatie: Burgerparticipatie

Burgerparticipatie is een manier om burgers in het besluitvormingsproces te betrekken en daardoor te zorgen voor meer draagvlak voor besluiten. De mate van invloed die burgers mogen hebben op de besluitvorming kan door de gemeenten onderling worden bepaald. Om dit te bepalen kan gebruik worden gemaakt van de participatieladder. Dit is een instrument waarmee het participatieniveau kan worden bepaald aan de hand van het doel van de participatie. In Tabel 3 is de participatieladder weergegeven.

Participatieniveau	Doel	Interactie	Voorbeeld interactiemoment
(Mee)beslissen	Maximale bundeling van kennis en middelen.	Zeer hoog	Workshop
Samenwerken	Gezamenlijk tot een oplossing komen met optimaal draagvlak.	Zeer hoog	Werkgroep
Raadplegen	Inbreng belanghebbenden betrekken bij besluitvorming.	Hoog	Enquête
Luisteren	Toetsing aan kennis en oordeel belanghebbenden.	Beperkt tot concrete vraag	Burgerpanel

Informereren	Informereren van belanghebbenden.	Geen, hier is sprake van eenrichtingsverkeer	Informatieavond
--------------	-----------------------------------	--	-----------------

Tabel 3 Participatieladder (Bron: VNG, 2009)

Afhankelijk van het doel van de bestuurders kan dus het participatieniveau bepaald worden. Hoe hoger het participatieniveau, hoe meer interactie er zal plaatsvinden. Tevens is het zo dat wanneer er sprake is van een hoog participatieniveau, belanghebbenden eerder in het proces worden betrokken. Bij het participatieniveau “informereren” vindt pas interactie plaats na de besluitvorming (Bron: VNG, 2009).

In een aantal gemeenten binnen de GRD is het al belangrijk dat burgers zo vroeg mogelijk in het proces betrokken worden en meedenken over maatregelen die kunnen worden genomen om verkeersknelpunten te verhelpen. Door de gemeenten binnen de GRD zou zeker overwogen moeten worden in hoeverre burgers kunnen worden betrokken in besluitvormingsprocessen en in hoeverre dat gewenst is. Er zijn veel manieren waarop burgers kunnen worden betrokken per participatieniveau, waardoor de keuze voor gemeenten vrij is en de kosten zelf te bepalen zijn. In Tabel 3 staan tevens een aantal voorbeelden van participatieactiviteiten waar uit gekozen kan worden.

In het beleidsplan kan vastgelegd worden bij welk soort besluiten gebruik wordt gemaakt van burgerparticipatie. Uitgewijd kan worden over het participatieniveau per besluitvormingsprocedure, zodat belanghebbenden houvast hebben aan het beleidsplan. Bedacht moet worden dat wanneer bijvoorbeeld is vastgelegd dat er bij het ontwerpen van een fietsstraat altijd belanghebbenden worden geraadpleegd, de gemeenten hier niet zomaar uitzonderingen op kunnen maken. Dat is in strijd met een algemeen beginsel van behoorlijk bestuur, namelijk het rechtszekerheidsbeginsel.¹²

Externe communicatie: Social Media

Met de opkomst van social media is het gemakkelijker geworden om contacten te leggen en te onderhouden. Platforms als Twitter en Facebook worden steeds vaker gebruikt door gemeenten om burgers op de hoogte te stellen van ontwikkelingen binnen de gemeente en om te reageren op vragen of opmerkingen van burgers (Afbeelding 10).

¹² Het rechtszekerheidsbeginsel houdt in dat de overheid haar besluiten zo moet formuleren dat het begrijpelijk is voor iedere burger, dat deze precies weet waar hij aan toe is en wat er van hem verlangd wordt. Ook moet de overheid te allen tijde de rechtsregels juist en consequent toepassen.



Afbeelding 10 Twitter als nieuw communicatiemedium (Bron: Cascadis)

Voor burgers is het dus ook steeds makkelijker om hun mening in het openbaar te uiten omtrent gemeentelijke zaken. Waar voorheen voornamelijk gebruik werd gemaakt van gemeentelijke meldpunten, wordt tegenwoordig vaak een online bericht gestuurd naar de desbetreffende gemeente via social media en bestaat de verwachting dat dit gelezen en behandeld wordt.

De goede bereikbaarheid van gemeenten wordt zeker op prijs gesteld door burgers, evenals het altijd op de hoogte kunnen blijven van ontwikkelingen. Het is in deze tijd dan ook zeker aan te raden onderzoek te doen naar de vele mogelijkheden van het gebruik van social media om burgers te betrekken bij actuele zaken in hun gemeente.

Het nadeel van het gebruik van social media is dat niet iedereen er de beschikking over heeft of de vaardigheden heeft om de werking ervan te begrijpen. Communicatie via social media zal daarom gezien moeten worden als extra dienst van de gemeente naar burgers toe naast de reguliere communicatiemethoden.

Wanneer de GRD een overkoepelend verkeersveiligheidsplan opstelt, zou daarin aangegeven kunnen worden op welke manier communicatie naar de burgers toe plaats vindt. Het is tegenwoordig steeds gebruikelijker om als burger zijnde opmerkingen en vragen online te versturen naar de gemeente. Hierbij is de keuze vaak niet meer beperkt tot het versturen van e-mailberichten, maar zijn gemeenten ook bereikbaar via online sociale netwerken. In het beleid kan worden opgenomen in hoeverre communicatie via social media gaat plaatsvinden.

5 Conclusies

Binnen de Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden (GRD) bestaat nog geen verkeersveiligheidsbeleid. De deelnemende gemeenten pakken verkeersveiligheid allen op hun eigen manier aan, waardoor eenduidigheid mist. De vraag waar dit onderzoek zich op heeft gericht is op welke manier een verkeersveiligheidsbeleid voor de GRD kan worden gemaakt dat door iedere deelnemende gemeente kan worden ondersteund.

Allereerst is er onderzoek gedaan naar de beleidsmatige invulling van verkeersveiligheid per gemeente. Per gemeente kan het volgende geconcludeerd worden:

De gemeente *Alblasserdam* neemt verkeersveiligheid altijd vroeg in het ontwerpproces mee, waardoor het in kan worden gepast in de ruimtelijke inrichting en vormgeving. Deze gemeente is al ver met de Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet, waarbij rotondes uniform zijn ingericht naar de richtlijnen van het CROW. De aanpak van knelpunten gebeurt middels infrastructurele maatregelen.

In de gemeente *Dordrecht* is een doelstelling vastgesteld voor verkeersveiligheid, maar voor de realisatie is geen apart budget gereserveerd. De Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet is nog niet voltooid, maar wel zijn alle rotondes uniform ingericht naar de CROW-richtlijnen. De gemeente hanteert voornamelijk een curatieve aanpak omtrent het omgaan met gebreken. Knelpunten worden in plaats van met infrastructurele maatregelen wel steeds vaker middels gedragsbeïnvloeding aangepakt.

In de gemeente *Hendrik-Ido-Ambacht* is voor verkeersveiligheid binnen de gemeente een doelstelling vastgesteld en wordt verkeersveiligheid ondanks het beperkte budget zoveel mogelijk op een preventieve manier aangepakt. De Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet is nog niet afgerond, maar wordt bij reconstructies opgepakt. De inrichting van rotondes is uniform en conform de CROW-richtlijnen. De aanpak van knelpunten gebeurt in deze gemeente middels infrastructurele maatregelen.

In de gemeente *Papendrecht* wordt zowel een preventieve als curatieve aanpak gehanteerd als het op verkeersveiligheid aankomt. De Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet is redelijk ver, maar er zijn nog een aantal grijze wegen te vinden. De rotondes binnen de gemeente zijn wel uniform, maar niet geheel naar de richtlijnen van het CROW ingericht. Middels infrastructurele maatregelen worden knelpunten in deze gemeente aangepakt.

In de gemeente *Sliedrecht* wordt verkeersveiligheid op zowel preventieve als curatieve wijze aangepakt. De Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet is niet voltooid, want

veel wegen zijn slechts sober ingericht. Rotondes zijn binnen de gemeente niet uniform en niet conform de CROW-richtlijnen ingericht, want fietsers zijn op alle rotondes uit de voorrang gehaald op één rotonde na. Aanpak van knelpunten wordt gedaan met infrastructurele maatregelen en wanneer dat niet meer mogelijk is, wordt gekozen voor voorlichting en verkeerseducatie.

In de gemeente *Zwijndrecht* is een doelstelling voor verkeersveiligheid vastgesteld en wordt verkeersveiligheid op preventieve wijze aangepakt, waarbij burgers tevens veel inspraakmogelijkheden krijgen. In de gemeente zijn wegen veelal sober ingericht, want de Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet is nog niet voltooid. Rotondes zijn wel uniform ingericht naar de CROW-richtlijnen. De aanpak van knelpunten vindt in deze gemeente plaats met behulp van infrastructurele maatregelen.

Acties en projecten omtrent verkeerseducatie zijn opgenomen in het Actieprogramma Verkeersveiligheid van de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Drechtsteden. Handhaving vindt in alle gemeenten plaats door de politie Zuid-Holland Zuid, waarvoor op het moment het project "Veilig verkeer? Ik doe mee!" loopt.

Uit de inventarisatie van de beleidsmatige invulling van verkeersveiligheid resulteren overeenkomsten en verschillen tussen de zes gemeenten. Zo hebben alleen Dordrecht, Hendrik-Ido-Ambacht en Zwijndrecht een doelstelling voor verkeersveiligheid opgenomen in het beleid. In geen enkele gemeente is speciaal budget gereserveerd voor verkeersveiligheid.

Met betrekking tot de aanpak van gebreken hanteren alle gemeenten zowel een preventieve als een curatieve aanpak, waarbij de nadruk op een van de soorten aanpak in de gemeenten wel verschillend ligt. In Alblisserdam, Hendrik-Ido-Ambacht en Zwijndrecht is verkeersveiligheid een vooropgesteld onderwerp waar extra aandacht naar uit gaat in vergelijking met zaken als bereikbaarheid en doorstroming.

Wat betreft het leggen van prioriteiten kiezen de gemeenten voor verschillende zaken. Op Alblisserdam na zeggen alle gemeenten kwetsbare verkeersdeelnemers te prioriteren. In Papendrecht wordt daarnaast ook prioriteit gelegd bij het focussen op gedragsbeïnvloeding. Dordrecht noemt het aanpakken van knelpunten en infrastructuur in het algemeen als punt van prioriteit en de gemeenten Alblisserdam en Sliedrecht kennen prioriteit toe aan actuele zaken.

De Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet is in geen enkele gemeente afgerond. De inrichting van rotondes is alleen in Sliedrecht niet eenduidig en conform de CROW-

richtlijnen gedaan. In Papendrecht zijn alle rotondes wel uniform ingericht, maar niet geheel conform de richtlijnen van het CROW.

In alle gemeenten vindt op regelmatige basis een ongevallenmonitor plaats. Knelpunten die hieruit resulteren worden over het algemeen aangepakt middels infrastructurele maatregelen, maar Dordrecht en Sliedrecht proberen steeds vaker te kiezen voor gedragsbeïnvloedende maatregelen.

Bij de inrichting van schoolomgevingen hanteren alle gemeenten een ad hoc aanpak wanneer dat nodig blijkt te zijn. Snelheidsremmende maatregelen worden in Alblasserdam, Dordrecht, Hendrik-Ido-Ambacht en Papendrecht genomen naar aanleiding van resultaten uit snelheidsmetingen. In Dordrecht, Papendrecht, Sliedrecht en Zwijndrecht worden deze maatregelen tevens genomen wanneer dat naar aanleiding van de wegencategorisering passend is. Dordrecht en Zwijndrecht kiezen alleen voor horizontale maatregelen, zoals wegversmallingen, terwijl de gemeente Sliedrecht alleen verticale maatregelen, zoals plateaus en verkeersdrempels, toepast.

In elke gemeente is een onderhoudsprogramma aanwezig, maar alleen de gemeenten Hendrik-Ido-Ambacht en Zwijndrecht prioriteren de soort maatregelen om schade te herstellen.

Verkeerseducatie wordt voor alle gemeenten georganiseerd vanuit de RPV Drechtsteden. Alle gemeenten volgen de nationale verkeersveiligheidscampagnes, zoals "De scholen zijn weer begonnen." Daarnaast doen alle gemeenten mee aan de handhavingcampagne "Veilig verkeer? Ik doe mee!".

Er is tussen de gemeenten dus een groot aantal verschillen, maar ook een groot aantal overeenkomsten te vinden. Het overbruggen van de verschillen kan met behulp van diverse afstemmingsmogelijkheden.

Het afstemmen van de huidige beleidsmatige invulling van verkeersveiligheid en de wensen en eisen per gemeente in een overkoepelend verkeersveiligheidsbeleid voor de Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden kan op een aantal manieren.

Om een doelstelling te vormen kan Vision Zero nagestreefd worden, wat reeds vertaald is in de regionale campagne "Maak van de nul een punt". De doelstelling kan via het SMART-principe opgesteld worden zodat later getoetst kan worden of de GRD op koers ligt met het behalen van de doelstelling. Het monitoren van de doelstelling kan op regelmatige basis gebeuren met behulp van een verkeersveiligheidsatlas of via het internetplatform ViaStat.

Om te komen tot een volledig Duurzaam Veilig ingericht wegennet, kunnen ambities omschreven worden die goed zijn afgestemd op het beschikbare budget. Middels een beeldenboek kan meer uniformiteit gecreëerd worden binnen de GRD met betrekking tot maatregelen in de infrastructuur. Met behulp van ditzelfde beeldenboek kunnen knelpunten op een eenduidige manier worden aangepakt, eventueel ondersteund door onderlinge afspraken tijdens communicatiemomenten.

Om de focus van het aanpassen van infrastructuur naar het aanpassen van gedrag van weggebruikers te verleggen, kan extra geïnvesteerd worden in gedragsbeïnvloeding. Dit kan met behulp van de toolkit Permanente Verkeerseducatie, waarmee doelgroepgerichte activiteiten kunnen worden bepaald. Het besteden van meer aandacht aan ouderen die gebruik maken van een elektrische fiets kan bijvoorbeeld met behulp van een cursus die uit de toolkit Permanente Verkeerseducatie naar voren komt. Daarnaast is het van belang dat er een koppeling wordt gemaakt tussen het verkeersveiligheidsbeleid en het Actieprogramma Verkeersveiligheid van de Drechtsteden.

Op het gebied van communicatie zouden verbeterlagen gemaakt kunnen worden. Interne communicatie zou kunnen worden bevorderd door het opzetten van een kennisplatform binnen de GRD. Zowel interne als externe communicatie kan worden verbeterd middels een verkeersveiligheidsconvenant waarin alle afspraken binnen de GRD omtrent verkeersveiligheid duidelijk omschreven staan. Wat betreft het verbeteren van externe communicatie kan worden overwogen om burgers meer te laten participeren in besluitvormingsprocessen en door gebruik te maken van social media als communicatiemedium.

Kortom, door het benutten van de diverse afstemmingsmogelijkheden kan een verkeersveiligheidsbeleid voor de GRD worden gevormd dat door de deelnemende gemeenten kan worden ondersteund. Deze ondersteuning is gewaarborgd in het feit dat rekening is gehouden met de wensen en eisen van de zes gemeenten en een aantal keer terugkoppeling naar de gemeenten heeft plaatsgevonden.

In Hoofdstuk 1 is de doelstelling van dit onderzoek benoemd, te weten "Het aanbieden van mogelijkheden voor een vertaalslag van het huidige verkeersveiligheidsbeleid per gemeente naar een overkoepelend verkeersveiligheidsbeleid voor de GRD". Deze doelstelling is bereikt, omdat met behulp van de genoemde afstemmingsmogelijkheden een overkoepelend verkeersveiligheidsbeleid gevormd kan worden dat geldt voor alle deelnemende gemeenten binnen de GRD.

6 Aanbevelingen

Op basis van het uitgevoerde onderzoek kunnen een aantal aanbevelingen worden gedaan.

Allereerst is een aanbeveling aan de Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden om een verkeersveiligheidsbeleid op te stellen door het afstemmen van de wensen en eisen van de deelnemende gemeenten. Dit kan gebeuren middels de diverse afstemmingsmogelijkheden binnen de onderwerpen doelstelling, infrastructuur, gedragsbeïnvloeding en communicatie. Het opzetten van een verkeersveiligheidsbeleid voor de GRD is van belang, omdat dit zorgt voor meer uniformiteit, het een basis legt voor onder andere het Actieprogramma Verkeersveiligheid, het een onderbouwing is voor keuzes die gemaakt worden in besluitvormingsprocessen en het zorgt voor een sterke en herkenbare identiteit van de GRD. Daarnaast heeft het potentieel als extra voordeel dat het mogelijk is om subsidies aan te vragen bij hogere overheidsorganen voor verkeersveiligheidsacties en -projecten welke zijn gebaseerd op het geschreven beleid.

Een tweede aanbeveling aan de GRD is het uitbesteden van het opzetten van verkeersveiligheidsbeleid. Tijdens overleggen is aangegeven dat het maken van beleidsplannen vaak niet gebeurt in verband met gebrek aan tijd. Het maken van een verkeersveiligheidsplan zou bijvoorbeeld uitbesteed kunnen worden aan een organisatie die ervaring heeft met dergelijke opdrachten en tevens goede connecties heeft met de zes gemeenten. Het is ook van belang dat deze organisatie bekend is met de omgeving en op de hoogte is van ontwikkelingen in het desbetreffende gebied.

Bronnenlijst

- Bureau Drechtsteden (2003). *Mobiliteitsplan Drechtsteden: Verkeren in de Drechtsteden*. Dordrecht: Bureau Drechtsteden.
- CBS (2012). *CBS Statline*. Geraadpleegd op 7 juni 2012, <http://statline.cbs.nl>.
- CROW (1 maart 1998). *Publicatie 126: Eenheid in rotondes*. Ede: CROW.
- CROW (1 maart 2007). *Publicatie 244: Richtlijn verkeersplateaus*. Ede: CROW.
- CROW (10 april 2006). *Publicatie 230: Ontwerpwijzer fietsverkeer*. Ede: CROW.
- Gemeente Alblasserdam (2004). *Wegengebruiksplan: De gemeente Alblasserdam, Een Duurzaam Wegbeheer*. Alblasserdam: Gemeente Alblasserdam.
- Gemeente Alblasserdam (2012). *Wegencategoriseringplan Gemeente Alblasserdam*. Alblasserdam: Gemeente Alblasserdam.
- Gemeente Dordrecht (2005). *Mobiliteitsplan Dordrecht: Uitvoeringsagenda verkeer en vervoer 2006-2015*. Dordrecht: Gemeente Dordrecht.
- Gemeente Papendrecht (2010). *Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) Papendrecht 2010-2020: Een visie op een heldere weg naar de toekomst*. Papendrecht: Gemeente Papendrecht.
- Gemeente Sliedrecht (z.d.). *Concept Verkeersbeleidsplan: Een visie op het Sliedrechtseverkeersnetwerk 2010-2030*. Sliedrecht: Gemeente Sliedrecht.
- Goudappel Coffeng (2007). *Kwaliteit in mobiliteit: Verkeers- en vervoerplan Zwijndrecht 2006-2015*. Zwijndrecht: Gemeente Zwijndrecht.
- Horn, M.J. van der (juli 2008). *Doelrealisatie in de praktijk*. Utrecht: Universiteit Utrecht.
- iGO (2012). *Maak van de nul een punt*. Geraadpleegd op 5 juni 2012, <http://igo.nl/nieuws/actueel/artikel/6615/Maak-van-de-Nul-een-Punt>.
- Knegt, P. de (2005). *Sliedrecht: Verkeerscirculatieplan 2005*. Rotterdam: Adviesbureau RBOI.
- Meijers, P.H. (2007). *Startnotitie: Dóór met een verkeersveilig Dordrecht*. Dordrecht: Gemeente Dordrecht.
- Meijers, P.H. (2008). *Tussenbalans: Verkeersveiligheid in Dordrecht*. Dordrecht: Gemeente Dordrecht.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009). *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Provincie Utrecht (2011). *Convenant Provincie Utrecht verkeersveiliger*. Utrecht: Provincie Utrecht.
- Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Drechtsteden (2010). *Actieprogramma Verkeersveiligheid 2011-2013*. Dordrecht: Drechtsteden.

- Schultz van Haegen, M.H. (19 april 2011). *Cijfers verkeersdoden 2011*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- Tingvall, C. & Haworth, N. (1999). *Vision Zero – An ethical approach to safety and mobility*. Geraadpleegd op 5 juni 2012, <http://www.monash.edu.au/miri/research/reports/papers/visionzero.html>.
- ViaStat (2012). *ViaStat*. Geraadpleegd op 21 mei 2012, <https://web.viastat-online.com/nl/home.aspx>.
- VNG (2009). *Handboek Burgerparticipatie: Samen bereik je meer!* Den Haag: VNG.
- Wege, M. van de & Gent, A. van (2009). *GVVP Hendrik-Ido-Ambacht: Mobiliteitsvisie 2009-2020*. Amersfoort: DHV.

Bijlagen

Bijlage 1: Vragenlijst gemeenten en politie Zuid-Holland Zuid

Bijlage 2: Verslagen gesprekken met gemeenten

Bijlage 3: Kamerbrief cijfers verkeersdoden 2011

Bijlage 1: Vragenlijsten gesprekken

Tijdens de gesprekken met de verschillende gemeenten is een vragenlijst gevolgd. Per gemeente is de vragenlijst aangepast afhankelijk van reeds bekende informatie, maar de basis was als volgt:

Vragenlijst gemeenten

Algemeen

Doelstellingen

1. Welke doelen streeft de gemeente na op het gebied van verkeersveiligheid?
 - a. Om welke reden is gekozen voor deze doelstellingen?
 - b. In hoeverre denkt u dat de doelen bereikt zullen worden?
 - c. Hoe toetst de gemeente of de doelen bereikt zijn?

Investeringsen

1. Hoeveel investeert de gemeente op jaarbasis in verkeersveiligheid?
 - a. Is verkeersveiligheid daarmee een vooropgesteld of achtergesteld onderwerp binnen de gemeente?
2. Worden problemen rondom verkeersveiligheid preventief of curatief aangepakt?
 - a. Waarom deze aanpak?

Prioriteiten

1. Welke onderwerpen krijgen binnen de gemeente prioriteit ter verbetering van de verkeersveiligheid?
 - a. Waarom die?

Specifiek

Infrastructuur

1. Hoe ver is de gemeente met de invoering van Duurzaam Veilig?
2. Vindt er onderzoek plaats naar de oorzaken van het ontstaan van knelpunten, black spots en/of verkeersongevallenconcentraties in de gemeente?
 - a. Wat voor soort onderzoek?
 - b. Hoe worden deze punten vervolgens aangepakt?
3. Zijn alle verblijfsgebieden ingericht als 30 km/uur zone of woonerf?
 - a. Zo nee, waarom niet?
4. Wordt er extra aandacht besteed aan het ontwerp van schoolzones?
 - a. Op welke manier?

5. Wanneer gaat de gemeente over tot het nemen van snelheidsremmende maatregelen zoals verkeersdrempels?
6. In hoeverre vindt er scheiding van verkeersstromen plaats, zoals de aanleg van aparte fietspaden?
7. Vindt er regelmatig onderhoud plaats aan de wegen, verkeersborden en belichting?
8. Zijn de rotondes binnen de gemeente uniform ingericht?
 - a. Welke voorrangregels gelden er?
 - b. Zijn deze binnen de gemeente overal hetzelfde?

Verkeerseducatie

1. Hoe pakt de gemeente verkeerseducatie aan (bv. met behulp van toolkit Permanente Verkeerseducatie)?
 - a. Op welke doelgroepen wordt het meest ingezet?
2. Worden nationale verkeersveiligheidcampagnes binnen de gemeente doorgevoerd?
 - a. Zo ja, welke?

Handhaving

1. Hoe vindt handhaving plaats in de gemeente?
2. Wordt er primair ingezet op de HelmGRAS-speerpunten?
 - a. Zo ja, op welke aspecten wordt het meest gecontroleerd?
 - b. Zo nee, via welke aanpak vindt handhaving dan plaats?

Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden

Doelstellingen

1. Welke doelstellingen zou u graag terug willen zien in een verkeersveiligheidsbeleid Drechtsteden?
 - a. Waarom die?

Eisen

1. Wat zou er volgens u niet mogen ontbreken in een verkeersveiligheidsbeleid Drechtsteden?

Prioriteiten

1. Welke onderwerpen verdienen naar uw mening prioriteit in een verkeersveiligheidsbeleid Drechtsteden?
 - a. Waarom die?

Uit de gesprekken met de gemeenten bleek dat de kennis op het gebied van handhaving zeer beperkt was. Daarom is er ook een gesprek gevoerd met de politie Zuid-Holland Zuid, waarbij de volgende vragenlijst is gehanteerd:

Vragenlijst politie Zuid-Holland Zuid

1. Op welke wijze wordt handhaving aangepakt in de zes deelnemende gemeenten van de Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden?
 - a. In hoeverre vindt er naast actieve handhaving (handhaving naar eigen waarneming) ook passieve handhaving plaats (op basis met klachten en meldingen)?
 - b. Wordt er vooral gecontroleerd op de HelmGRAS-speerpunten en/of zijn er andere prioriteiten in de zes gemeenten?
 - c. Zijn er verschillen tussen de gemeenten op het gebied van handhaving?
 - i. Welke reden heeft dit?
2. Wordt er overleg gevoerd met de zes gemeenten over de manier waarop wordt gehandhaafd?
 - a. Hoe vaak vindt zo'n overleg plaats?
 - b. Wat is het doel van een dergelijk overleg?
3. Hoe wordt er bepaald wat een knelpunt is waar handhaving nodig is?
 - a. Op welke manier wordt een dergelijk knelpunt vervolgens aangepakt?
4. Worden burgers betrokken bij handhaving om bijvoorbeeld draagvlak te creëren?
 - a. Op welke manier worden zij daarbij betrokken (bv. informatieverstrekking, verkeerseducatie, meenemen in de praktijk)?
5. Wat houdt de regionale campagne "Veilig Verkeer? Ik doe mee!" precies in?
 - a. Wat was de reden voor het opzetten van deze campagne?
 - b. Zijn er naast deze campagne nog meer projecten die in de regio lopen?
6. Wat zou u graag terug willen zien in een verkeersveiligheidsplan Drechtsteden
 - a. Hoe moet handhaving worden geïntegreerd in dit plan?

Bijlage 2: Gespreksverslagen gemeenten

Uit de gesprekken met de zes gemeenten resulteerde veel informatie. Hier volgt een uitgebreide omschrijving van de informatie die resulteerde uit de verschillende gesprekken.

Alblasserdam

Algemeen

Doelstellingen

In de gemeente Alblasserdam is geen sprake van een specifieke doelstelling voor verkeersveiligheid. De gemeente wil de verkeersveiligheid verbeteren en is daarmee op koers, aangezien de ongevalgegevens een dalende trend weergeven. Toetsing van de doelstelling vindt op regelmatige basis plaats met behulp van het internetplatform ViaStat.

Investeringsen

Het is niet bekend hoeveel er op jaarbasis wordt geïnvesteerd in verkeersveiligheid. In de gemeente Alblasserdam lift verkeersveiligheid mee op andere budgetten, zoals de budgetten voor het wegbeheer, de wijkschouw en het groot onderhoud. Verkeersveiligheid is binnen de gemeente wel een vooropgesteld onderwerp, omdat het al in een vroeg stadium bij ontwikkelingen en ontwerpen wordt meegenomen.

Prioriteiten

In de gemeente Alblasserdam wordt prioriteit toegekend aan zaken die in het heden spelen en zaken waar een aanleiding voor bestaat om deze te prioriteren. Ook vindt de gemeente het belangrijk dat zo vroeg mogelijk in het proces wordt onderzocht wat de beste aanpak is voor een bepaald probleem. Hierbij wordt dus bijvoorbeeld gekeken naar locatiekeuze van een ontwikkeling en stedenbouwkundige inrichting. De gemeente kent zeer weinig prioriteit toe aan verkeersregelingen en -borden en pakt deze daarom alleen aan als dat echt nodig is.

Specifiek

Duurzaam Veilig

Met de inrichting van de wegen conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig is de gemeente Alblasserdam redelijk ver. Vrijwel alles voldoet aan de eisen, maar op sommige plekken zijn nog kleine verbeteringen mogelijk. Alle verblijfgebieden zijn ingericht als 30

km/uur-zone of woonerf. Uitzondering hierop zijn de bedrijventerreinen, waarbij een juiste inrichting moeilijk is in verband met de hoeveelheid vrachtwagens die dagelijks gebruik maakt van deze gebieden. Ook de rotondes binnen de gemeente zijn allen op dezelfde wijze conform de richtlijnen van het CROW ingericht. Fietsers hebben op de rotondes in Alblasserdam voorrang.

Knelpunten

In de gemeente Alblasserdam wordt er onderzoek gedaan naar de oorzaken van knelpunten wanneer daar aanleiding toe is. Voor dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van het internetplatform ViaStat. De aanpak van knelpunten vindt naar voorkeur plaats in de vorm van herinrichting, eventueel aanhakend bij bijvoorbeeld groot onderhoud.

Schoolomgevingen

Er wordt extra aandacht besteed aan schoolomgevingen in de ruimtelijke inrichting en vormgeving van de weg. Er worden weinig tot geen speciale verkeersborden en palen geplaatst rondom scholen.

Snelheidsremmende maatregelen

De gemeente Alblasserdam gaat over tot snelheidsremmende maatregelen wanneer daar een aanleiding toe is, zoals bijvoorbeeld de V85-waarde die resulteert uit snelheidsmetingen.

Scheiding verkeersstromen

Bij gebiedsontsluitingswegen met een maximum snelheid van 50 km/uur worden vrijliggende fietspaden aangelegd. Wanneer dat niet mogelijk is worden fietsstroken aangelegd.

Onderhoud

In de gemeente Alblasserdam vindt regelmatig onderhoud aan wegen, verkeersborden en verlichting plaats.

Verkeerseducatie

Acties en projecten met betrekking tot verkeerseducatie worden vanuit de RPV Drechtsteden georganiseerd.

De gemeente doet mee met de nationale verkeersveiligheidcampagnes, zoals de campagne “De scholen zijn weer begonnen”.

Handhaving

Handhaving wordt gedaan door de politie en door de buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's). Hierbij wordt gehandhaafd op punten waar vragen en terechte klachten over zijn.

Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden: Het verkeersveiligheidsplan

De gemeente Alblaserdam zou graag willen zien dat de huidige verkeersveiligheid wordt behouden, maar bij voorkeur op een dalende trend van het aantal ongevallen wordt ingezet. De gemeente is tevreden met hoe het nu gaat, maar verbetering is altijd welkom.

Belangrijk wordt gevonden dat er aan het begin van het (ontwerp)proces meteen zo veel mogelijk in een keer goed gedaan wordt. Verkeersveiligheid moet dus meteen verweven worden in de ruimtelijke inrichting, omdat dat de meeste duurzame en effectieve oplossing is. Ook zijn extra verkeersregels en extra handhaving dan minder noodzakelijk.

Dordrecht

Algemeen

Doelstellingen

Ten behoeve van de verbetering van de verkeersveiligheid is door de gemeente Dordrecht de volgende doelstelling opgesteld: “Het behalen van de doelstellingen vanuit de Nota Mobiliteit en het Mobiliteitsplan door middel van een integrale aanpak van de verkeersveiligheid in Dordrecht.” De reden dat de gemeente de keuze voor een integrale aanpak heeft gemaakt, ligt in het feit dat de doelstellingen van de Nota Mobiliteit anders in gevaar zouden komen doordat uitschieters in ongevallencijfers minder worden voorkomen. De gemeente wil ervoor zorgen dat bewoners en bezoekers van Dordrecht zich veilig voelen en veilig kunnen verplaatsen. Om de doelstelling te bereiken, wil de gemeente inzetten op veilige inrichting van wegen en het aanbieden van voorlichting en verkeerseducatie. Hierbij wil de gemeente een duidelijke, eenduidige aanpak en uitvoering hanteren.

De gemeente is naar eigen zeggen momenteel op koers met het behalen van de doelstellingen. Er is een daling zichtbaar in het aantal ernstige ongevallen. Het aantal dodelijke ongevallen is moeilijker te beïnvloeden door de kleine aantallen. De aantallen fluctueren lichtelijk, maar zijn de afgelopen jaren relatief laag gebleven. Sturing hierop is moeilijk, omdat een enkel incident al zou kunnen leiden tot een verdubbeling van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers. Jaarlijks wordt via een monitor de balans opgemaakt, waarbij bekeken wordt hoeveel is geïnvesteerd in verkeersveiligheid en wat de ongevalcijfers zijn. Hierbij wordt een top 10 gemaakt van gevaarlijke locaties in Dordrecht. In Dordrecht zijn op het moment geen officiële black spots meer te vinden.

Investerings

Jaarlijks draagt iedere deelnemende gemeente van de GRD een klein bedrag per inwoner bij dat besteed wordt aan verkeersveiligheid. Dit verzamelbedrag wordt aangevuld door subsidies van de Provincie Zuid-Holland en vormt een bedrag van ongeveer €280.000,- dat door de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Drechtsteden kan worden besteed.

Verkeersveiligheid is in de gemeente Dordrecht noch een vooropgesteld noch een achtergesteld onderwerp. De gemeente vindt het belangrijk een balans te vinden tussen onder

andere bereikbaarheid en doorstroming, maar ook beeldkwaliteit en leefbaarheid. De beeldkwaliteit wordt meegenomen in keuzes omtrent de inrichting van een weg.

In Dordrecht wordt momenteel qua infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren meestal een curatieve aanpak gehanteerd. Behalve wanneer er nieuwe wegen worden aangelegd of er groot onderhoud plaatsvindt waarbij verkeersveiligheid in het ontwerp kan meegenomen, worden alleen ingrepen gedaan wanneer er een aanleiding toe is. Deze aanpak heeft te maken met het beperkte budget van de gemeente en de keuzes die daarmee gepaard gaan. Gedragsbeïnvloeding is echter wel altijd een preventieve maatregel om ervoor te zorgen dat mensen zich op de juiste manier gedragen in het verkeer.

Prioriteiten

De prioriteiten die de gemeente legt binnen de verkeersveiligheid, liggen bij de doelgroepen fietsers en scholen. De reden daarvoor is dat dit kwetsbare verkeersdeelnemers zijn en zij dus extra aandacht nodig hebben.

Specifiek

Duurzaam Veilig

De gemeente Dordrecht is nog niet geheel klaar met de invoering van Duurzaam Veilig. Alle verblijfsgebieden zijn aangewezen, maar kennen over het algemeen een sobere weg-inrichting. Hiervoor is gekozen vanwege beperkte budgetten, doelgroepenverkeer, trillingshinder of beperkte fysieke ruimte. Wanneer er bijvoorbeeld groot onderhoud aan het riool moet plaatsvinden, wordt de weg meteen aangepast aan de standaarden van Duurzaam Veilig. Ook bij de aanleg van nieuwe wegen wordt de inrichting meteen goed opgepakt. Er zijn in plaats van een sobere inrichting afspraken gemaakt met de politie over een minimale inrichting ten behoeve van de handhavingmogelijkheden.

Binnen de gemeente is sprake van een uniforme inrichting van rotondes, waarbij fietsers in de voorrang zijn. Echter is er wel het vraagstuk of fietsers ook op meerstrooksrotondes in de voorrang moeten blijven, in verband met een toenemende kans op ongevallen vanwege de beperkte zichthoeken. De regel dat fietsers in de voorrang zijn is afhankelijk van de betreffende rotonde bevorderlijk voor de verkeersveiligheid.

Knelpunten

Middels de jaarlijkse monitor komt naar voren wat de top 10 van knelpunten in de gemeente is. Van deze knelpunten wordt vervolgens onderzocht wat de oorzaken van ver-

keersonveiligheid zijn. Afhankelijk van de oorzaak van verkeersonveiligheid worden gedragsmaatregelen of infrastructurele maatregelen genomen. De gemeente probeert de verantwoordelijkheid wel steeds meer bij de burger te leggen, omdat de oorzaak niet altijd terug te brengen is tot de inrichting van de weg. Zo wordt bij problemen in schoolomgevingen meer betrokkenheid van de scholen verwacht om door middel van verkeerseducatie en voorlichting de leerlingen en ouders meer bij te brengen over de verkeersregels. Ook bij bijvoorbeeld klachten van burgers over snelheid wordt door middel van het betrekken van de burger bij snelheidscontroles meer bewustwording gecreëerd. Soms blijken klachten dan niet gegrond te zijn en slechts een onjuiste waarneming.

Schoolomgevingen

Bij de inrichting van schoolomgevingen wordt in de gemeente Dordrecht maatwerk toegepast. Er wordt per geval bekeken wat passend en logisch is, waarbij alleen de noodzakelijke maatregelen genomen worden. Wanneer een school vanaf de weg te zien is, wordt op het wegdek "schoolzone" aangegeven. Soms worden als extra aanduiding verkeersborden geplaatst om te waarschuwen voor de aanwezigheid van de school.

Snelheidsremmende maatregelen

Aan de start van Duurzaam Veilig werd per gebied bekeken waar verkeersdrempels konden worden aangelegd. Destijds zijn wel verkeersdrempels aangelegd, maar de laatste jaren wordt gezocht naar alternatieve oplossingen om niet voor een verkeersdrempel te hoeven kiezen, maar wel de snelheid te remmen. De gemeente Dordrecht kampt namelijk met een zwakke ondergrond, waardoor veel huizen trillingsgevoelig zijn. Daarom zijn verkeersdrempels vaak ongeschikt en vinden andere maatregelen plaats zoals fysieke en visuele wegversmallingen.

Scheiding verkeersstromen

In de gemeente Dordrecht is niet altijd voldoende fysieke ruimte voor scheiding van verkeersstromen mogelijk in de bestaande situaties. Wel wordt dan rekening gehouden met fietsers door bijvoorbeeld op gebiedsontsluitingswegen de rijbaan smaller te maken en fietsers meer ruimte te geven op hun eigen fietsstroken. In verblijfsgebieden worden geen aparte fietsstroken aangelegd en wordt de rijbaan door zowel auto's als fietsers benut. Dit heeft een gunstig effect op de gemiddelde snelheid, omdat auto's fietsers daar niet in kunnen halen.

Onderhoud

Er vindt dagelijks onderhoud plaats aan de wegen, verkeersborden en verlichting in de gemeente Dordrecht, waarbij elk gebrek zo snel mogelijk wordt verholpen.

Verkeerseducatie

Verkeerseducatie wordt regionaal geregeld vanuit de RPV Drechtsteden. Hierbij vindt soms aanvulling vanuit de gemeente plaats. De bijbehorende acties en projecten worden gezamenlijk georganiseerd door de RPV en de gemeenten zelf. Soms vindt hiervoor inhuur van externen plaats, zoals bij de projecten School op Seef en Totally Traffic.

Ook de posters langs de weg die de nationale verkeersveiligheidcampagnes representeren zijn uitbesteed en worden via de regio geregeld. Hierbij worden de landelijke campagnes gevolgd die momenteel in de media zijn, zodat dit overlapt.

Handhaving

In de Stuurgroep Verkeershandhaving worden locaties bepaald waarop handhaving gewenst is. Momenteel loopt een politieactie in de gemeente ("Veilig Verkeer? Ik Doe Mee!") waarbij als er een bepaald knelpunt is in een straat, langs de gehele straat handhaving plaatsvindt. Net als bij de "Bob jij of Bob ik?"-actie vindt er beloning plaats bij goed gedrag.

De politie bepaalt voor het grootste deel zelf waarop gehandhaafd wordt. De gemeente heeft hier maar voor een klein deel invloed op.

Handhaving is tegenwoordig wat passiever, omdat er meer wordt ingezet op bewustwording van de burger. Er vindt nu handhaving plaats op zowel objectief als subjectief onveilige punten.

Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden: Het verkeersveiligheidsplan

De gemeente zou de focus op infrastructuur willen verleggen naar de focus op gedragsbeïnvloeding in een verkeersveiligheidsplan Drechtsteden. Dus bij verkeersonveilige punten moet niet gelijk de infrastructuur aangepast worden, maar moet er juist vaker gekeken worden naar wat het effect van gedragsbeïnvloeding zou kunnen zijn.

Verder wil de gemeente ook graag het streven Vision Zero overnemen. Ook zou er permanente verkeerseducatie moeten zijn voor iedereen. Bovendien zou de eigen verantwoordelijkheid van de burger benadrukt moeten worden, want niet alle verantwoorde-

lijkheid ligt bij de overheid. De overheid moet juist de stimulans tot het nemen van deze eigen verantwoordelijkheid bieden.

Hendrik-Ido-Ambacht

Algemeen

Doelstelling

In het GVVP van Hendrik-Ido-Ambacht staat de volgende doelstelling voor verkeersveiligheid: “Het verzorgen van een voor alle verkeersdeelnemers verkeersveilig wegennet binnen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht”. De gemeente wil dat het wegennet voldoet aan de richtlijnen van het CROW en aan de kenmerken van Duurzaam Veilig. Ook wordt gekeken naar de trends in de ongevalcijfers. Om te toetsen of de doelstelling bereikt is, wordt gebruik gemaakt van het internetplatform ViaStat voor de ongevalcijfers en wat betreft de inrichting wordt bijgehouden hoeveel wegen al Duurzaam Veilig ingericht zijn. Omdat de doelstelling niet bepaald meetbaar is, is toetsing lastig.

Investeringsen

Er is in de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht elk jaar een bepaald bedrag beschikbaar dat gebruikt kan worden voor verkeer en vervoer. Voor verkeersveiligheid is geen apart budget beschikbaar, maar wordt de realisatie bekostigd vanuit de onderhoudsbudgetten voor wegen en openbaar vervoer of via aparte investeringen. Ook zijn er subsidies beschikbaar in de regio voor verkeersveiligheidsacties en –campagnes. Er is binnen de gemeente veel aandacht voor verkeersveiligheid; er wordt waar mogelijk een preventieve aanpak gehanteerd waarbij verkeersveiligheid bijvoorbeeld al in het ontwerp wordt meegenomen. Elke inwoner van de gemeente draagt jaarlijks ook een klein bedrag af aan de RPV Drechtsteden.

Prioriteiten

De prioriteiten van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht liggen bij schoolroutes en –omgevingen, gehandicapten(routes), fietsers en voetgangers. Voornamelijk omdat het hier kwetsbare verkeersdeelnemers betreft en/of kinderen die het relatief onbekend is hoe zij zich moeten gedragen in het verkeer.

Specifiek

Duurzaam Veilig

De Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet is in de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht nog niet voltooid. De nodige maatregelen zoals plateaus en andere snelheidsremmers zijn wel genomen, maar over het algemeen is de inrichting sober. Bij reconstruc-

ties en herbestrating wordt de juiste inrichting toegepast. Nog niet alle 30 km/uur-zones en woonerven zijn dus als zodanig ingericht en ook is er niet overal een maximum snelheidsaanduiding gegeven.

De rotondes in de gemeente zijn allen uniform vormgegeven, waarbij fietsers conform de richtlijnen van het CROW in de voorrang zijn. De fietsstroken zijn rood gemarkeerd.

Knelpunten

Omdat er delen van het gemeentelijke grondgebied van Hendrik-Ido-Ambacht onder andere wegbeheerders vallen (Rijkswaterstaat en de Waterschap), zijn de ongevalcijfers van het internetplatform ViaStat “vervuild”. Wanneer filtering plaatsvindt en dus alleen gekeken wordt naar de ongevalcijfers op het beheergebied van de gemeente, zijn er geen officiële black spots. Jaarlijks wordt er een gemeentelijke veiligheidsrapportage opgesteld waarin naast andere veiligheidskenmerken ook wordt gekeken naar de verkeersveiligheid in de gemeente in het afgelopen jaar. Hiermee worden de ongevalcijfers bijgehouden. Ook wordt op regionaal gebied jaarlijks per gemeente onderzoek gedaan naar alle verkeersongevallen. Als laatste is er nog input uit brieven van inwoners van de gemeente, waarin bijvoorbeeld gewezen wordt op (subjectief) verkeersonveilige locaties.

De knelpunten worden voornamelijk aangepakt met infrastructurele maatregelen zoals een andere vormgeving van de weg en soms wordt er een extra verkeersbord geplaatst.

Schoolomgevingen

De inrichting van schoolomgevingen is in de gemeente maatwerk, er wordt per school bekeken welke maatregelen passend en nodig zijn. Recent is een kiss&ride zone aangelegd bij een nieuwe school, maar het blijkt erg afhankelijk van het gedrag van ouders of deze op een juiste manier gebruikt wordt. Ondanks de nabijgelegen parkeergarage kiezen veel ouders er toch voor hun auto te parkeren in de kiss&ride zone en hun kind naar binnen te brengen. Hierdoor ontstaat veel overlast en is er extra handhaving nodig.

Snelheidsremmende maatregelen

Er worden snelheidsremmende maatregelen genomen waar dat nodig blijkt. Deze locaties worden bepaald door resultaten uit V85-metingen, soms naar aanleiding van klachten. De maatregelen die de gemeente neemt, moeten passend zijn en er niet toe leiden dat de weg een soort hindernisbaan wordt. Wel worden bij kruisingen plateaus of punaises

aangelegd. Op wegvakken worden maatregelen zoals drempels, straatjuwelen of andere visuele maatregelen genomen.

Scheiding van verkeersstromen

In principe worden verkeersstromen gescheiden bij gebiedsontsluitingswegen met een snelheidslimiet van 50 km/uur, maar het blijft afhankelijk van de beschikbare ruimte. Soms is er in plaats van een volledig vrijliggend fietspad een compromis zoals fietsstromen of een vrijliggend tweerichtingsfietspad. Het blijft maatwerk per locatie, waarbij onder andere ook rekening moet worden gehouden met kabels en leidingen.

Onderhoud

Elk jaar vindt er een wegenschouw plaats waarbij alle wegen worden geïnspecteerd en de schades worden opgenomen. De aanpak van de schadepunten wordt geprioriteerd en lange termijn projecten worden in een onderhoudsprogramma opgenomen. Zoveel mogelijk punten worden tegelijk aangepakt met reconstructies en herbestrating. Schades die hoge prioriteit hebben gekregen, worden binnen korte termijn aangepakt. Naast deze wegenschouw vindt er elke vier jaar een verkeersbordeninventarisatie plaats waarbij bekeken wordt of deze er allemaal nog staan en of ze onbeschadigd zijn. De straatverlichting wordt elke zes weken geschouwd.

Verkeerseducatie

De gemeente zet zelf in op het organiseren van verkeersexamens op basisscholen. Daarnaast wordt verkeerseducatie door de RPV Drechtsteden geregeld middels acties, projecten en met behulp van verkeersleerkrachten. Ook worden er door de regio organisaties ingehuurd zoals de ANWB en VVN voor projecten als ANWB Streetwise en de BROEM-cursus voor senioren. De acties en projecten van de RPV Drechtsteden worden deels door deze projectgroep gesubsidieerd, maar de gemeente moet hier ook aan meebetalen. Het ophangen van campagneborden en meedoen met acties met betrekking tot de nationale verkeersveiligheidcampagnes is door de gemeente uitbesteed aan VVN.

Handhaving

Handhaving is de taak van de politie en de buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's). Elke zes weken vindt er een overleg plaats tussen gemeente, politie en boa's over de prio-

riteiten. Bij de handhaving wordt er in de gemeente extra gelet op het vrijhouden van routes voor hulpdiensten.

Tegenwoordig nemen de boa's veel taken van de politie over, waardoor de politie vaak niet meer inzetbaar is om te handhaven op zaken als parkeerproblematiek.

Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden: Het verkeersveiligheidsplan

Het verkeersveiligheidsplan Drechtsteden moet ervoor zorgen dat er tussen de gemeenten een soort kennisplatform wordt gevormd naast al bestaande regionale overleggen.

Gewerkt moet worden aan uniforme maatregelen, vormgeving en verkeersregels, maar er moet indien nodig ruimte blijven voor een onderbouwde afwijking hiervan. Ook zou de jaarlijkse regionale verkeersmonitor moeten worden doorgezet als controle van de verkeersveiligheid in de regio.

Papendrecht

Algemeen

Doelstellingen

Er is in de gemeente Papendrecht naast de algemene doelstellingen ten aanzien van Duurzaam Veilig, geen specifieke doelstelling voor verkeersveiligheid. De gemeente volgt op dit gebied wel het Actieprogramma Verkeersveiligheid van de RPV Drechtsteden. De gemeente zet in op de Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet en gedragsbeïnvloeding.

Investeringsen

In de gemeente Papendrecht is verkeersveiligheid net zo belangrijk als bijvoorbeeld bereikbaarheid en doorstroming. Omdat er jaarlijks een bedrag beschikbaar is voor verkeer en vervoer in het algemeen, moet dit verdeeld worden over alle soorten verkeersmaatregelen. Er is geen apart budget voor verkeersveiligheid. Er vindt zowel een preventieve als curatieve aanpak plaats als het op verkeersveiligheid aankomt, dus het wordt zoveel mogelijk in het ontwerp meegenomen, maar soms ontstaan achteraf alsnog gebreken die hersteld moeten worden.

Prioriteiten

De prioriteiten in de gemeente Papendrecht liggen bij school-thuisroutes, kwetsbare verkeersdeelnemers en gedragsbeïnvloeding. Gedragsbeïnvloeding vindt vooral vanuit de RPV Drechtsteden plaats, via projecten als School op Seef en Totally Traffic.

Specifiek

Duurzaam Veilig

De gemeente Papendrecht is al redelijk ver met de inrichting van het wegennet conform de eisen van Duurzaam Veilig, maar er zijn nog wel een aantal grijze wegen.

Ook de vormgeving van rotondes is voor zover mogelijk uniform in de gehele gemeente, waarbij op elke rotonde dezelfde voorrangsregels gelden. Fietsers zijn in de voorrang, waarbij de kluifrotonde in de gemeente geen uitzondering is. Niet elke rotonde voldoet volledig aan de richtlijnen van het CROW, omdat deze in een later stadium zijn aangepast naar de voorrangsregeling waarbij fietsers in de voorrang zijn.

Knelpunten

Er zijn geen officiële black spots in de gemeente, maar er zijn wel knelpunten. Deze knelpunten worden aangepakt door middel van infrastructurele maatregelen of door het plaatsen van extra verkeersborden ter verhoging van het attentieniveau.

Schoolomgevingen

Er is door de gemeente een lijst opgesteld met criteria waaraan een schoolomgeving grotendeels moet voldoen alvorens er speciale maatregelen worden genomen. De criteria zijn als volgt:

1. Meerdere schoollocaties bij elkaar, of een school met meer dan 200 leerlingen.
2. In de directe omgeving van een 50 km/h weg.
3. De scholen hebben permanente verkeerseducatie (bij voorkeur School op Seef) ingebed in hun lesprogramma.

Per locatie is er sprake van maatwerk, waarbij bijvoorbeeld gebruik wordt gemaakt van "Octopus"-straatmeubilair, oversteekplaatsen en andere attentieverhogende maatregelen.

Snelheidsremmende maatregelen

Er wordt bij het nemen van snelheidsremmende maatregelen rekening gehouden met de wegcategorisering. Zo worden er op gebiedsontsluitingswegen met een snelheidslimiet van 50 km/uur geen snelheidsremmende maatregelen genomen. Wel worden daar soms fietsstroken op aangelegd, zodat de weg visueel versmald wordt en de snelheid dus geremd wordt. In 30 km/uur-zones worden wel snelheidsremmende maatregelen genomen als dat nodig is.

Scheiding van verkeersstromen

Wanneer er genoeg ruimte voor is, worden naast gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom vrijliggende fietspaden aangelegd. Als dit niet mogelijk blijkt te zijn in verband met kabels en leidingen, beperkte ruimte of andere redenen, worden er bijvoorbeeld fietsstroken aangelegd.

Onderhoud

De gemeente heeft een afdeling Beheer en Onderhoud. Deze afdeling regelt het onderhoud, waarbij gestreefd wordt naar een Integraal Beheer van de Openbare Ruimte (IBOR). In de gemeente is veel onderhoud aan de weg nodig, maar er is slechts een be-

perkt budget. Voor grote onderhoudswerken en herinrichting wordt daarom vaak aangehaakt op de vervanging van de riolering.

Verkeerseducatie

De RPV Drechtsteden regelt namens de gemeente acties en projecten omtrent verkeerseducatie in de gemeente Papendrecht. Ook het volgen van de nationale verkeersveiligheidscampagnes is regionaal uitbesteed.

Handhaving

Er is regelmatig overleg met de politie en het Openbaar Ministerie om de handhaving planmatiger te laten verlopen. Er is een prioriteitenlijst met knelpunten waarop gehandhaafd moet worden. Middels het regionale project "Veilig Verkeer? Ik doe mee!" wil de politie bereiken dat er meer maatschappelijk draagvlak voor handhaving ontstaat en dat de burger beter geïnformeerd is over het nut van handhaving.

De politie heeft elk jaar een bepaald speerpunt waar ze specifiek op handhaven. Er wordt over het algemeen veel op snelheid gecontroleerd. Ook heeft de gemeente buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's), maar het is onduidelijk waar ze wel en niet op mogen handhaven. Wel trekken de boa's en politie meer naar elkaar toe om de handhaving in goede banen te leiden.

Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden: Het verkeersveiligheidsplan

De gemeente Papendrecht zou graag een algemene visie zien met een meetbare doelstelling, voortbordurend op het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020.

Ook moet omschreven zijn op welke manier deze doelstelling bereikt gaat worden.

Binnen de regio moet meer eenduidigheid bereikt worden. In het plan moet er ruimte blijven voor eigen inbreng en er mogen geen locatiespecifieke maatregelen genoemd worden. Wel kunnen knelpunten benoemd worden, maar er mogen geen specifieke oplossingen voor worden aangedragen, want dat wil de gemeente zelf bepalen. Er moet dus wel een duidelijk onderscheid tussen regionaal en lokaal behouden blijven.

Ook zou er in het plan meer aandacht voor oudere verkeersdeelnemers moeten zijn nu de elektrische fiets zijn intrede heeft gemaakt.

Sliedrecht

Algemeen

Doelstellingen

De gemeente probeert de doelstellingen van de RPV Drechtsteden en het landelijk beleid te volgen. Er is een meer algemeen beleid op het gebied van verkeer en vervoer in Sliedrecht. Omdat het aantal ongevallen zodanig laag ligt dat een enkel incident al tot verdubbeling kan leiden, zijn er weinig mogelijkheden tot sturing. Jaarlijks is er regionaal een monitor waarmee gekeken wordt hoe het er voor staat met de verkeersveiligheid voor bepaalde doelgroepen. Er wordt bij deze monitor niet gekeken naar onveilige locaties.

Investeringsen

Jaarlijks draagt iedere inwoner van de gemeente Sliedrecht een klein bedrag bij aan verkeersveiligheid, dat door de RPV Drechtsteden wordt besteed. Voor Duurzaam Veilig is een (eindig) bedrag van ongeveer €30.000 per jaar beschikbaar binnen de gemeente. Het kleine budget dat de gemeente heeft voor verkeer en vervoer is breed bedoeld en dus niet alleen voor verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid is hiermee dus een onderwerp dat in balans moet zijn met o.a. bereikbaarheid en doorstroming.

De aanpak van verkeersproblemen vindt in de gemeente Sliedrecht op zowel preventieve als curatieve wijze plaats. Er wordt zoveel mogelijk in de ontwerpfase rekening gehouden met verkeersveiligheid, maar soms blijken er dan alsnog knelpunten te zijn die vervolgens curatief worden aangepakt.

Prioriteiten

In de gemeente Sliedrecht heeft de fietser prioriteit, omdat dit een kwetsbare verkeersdeelnemer is. Bovendien speelt de kwestie over de voorrangsregeling op rotondes nog altijd binnen de RPV Drechtsteden. Het is namelijk zo dat de gemeente Sliedrecht de fietser uit de voorrang wil houden in verband met verkeersveiligheid, terwijl de andere deelnemende gemeenten de fietser juist in de voorrang willen hebben.

Specifiek

Duurzaam Veilig

Het Duurzaam Veilig inrichten van de wegen binnen de gemeente Sliedrecht is nog niet afgerond. De wegencategorisering is bekend en overal zijn snelheidsaanduidingen geplaatst. Echter is de inrichting op sommige plaatsen nog te sober en dat brengt de moge-

lijkheden tot handhaving in het geding. Er zijn wel uitritconstructies geplaatst bij elke entree van een 30 km/uur-zone, maar nog niet elke weggebruiker lijkt de voorrangsregeling bij een dergelijke constructie te begrijpen.

In principe zijn de rotondes binnen de gemeente Sliedrecht uniform ingericht, waarbij de fietsers uit de voorrang zijn gehaald. Echter is er een afwijkende rotonde, waarbij de fietsers wel in de voorrang zijn. Deze rotonde ligt ver buiten de kern van Sliedrecht en dicht tegen de grens van Papendrecht aan. Hierover is destijds flinke discussie geweest, maar uiteindelijk heeft Papendrecht de kosten van de rotonde op zich genomen en de voorrangsregels mogen bepalen.

Knelpunten

Er zijn momenteel geen officiële black spots te vinden in de gemeente Sliedrecht. Wel wordt er jaarlijks bekeken wat de ongevalcijfers zijn. Als deze op een bepaalde locatie zijn toegenomen, wordt met behulp van het internetplatform ViaStat bekeken wat de oorzaken hiervan waren. Om de knelpunten aan te pakken worden niet altijd meer infrastructurele maatregelen genomen, maar wordt de focus ook gelegd op voorlichting en verkeerseducatie wanneer de infrastructuur al aan de richtlijnen voldoet.

Schoolomgevingen

In de gemeente Sliedrecht worden schoolomgevingen meestal niet op een speciale manier ingericht. Alleen wanneer het echt nodig blijkt om attentieverhogende maatregelen te nemen, wordt ad hoc gehandeld.

Snelheidsremmende maatregelen

Vanwege het dijklint is het vaak niet mogelijk om wegversmallingen te plaatsen en verkeersdrempels aan te leggen, aangezien de huizen te dicht op de weg staan. Wel wordt er gebruik gemaakt van punaises en plateaus op kruisingen.

Scheiding verkeersstromen

Scheiding van verkeersstromen vindt sowieso plaats bij rotondes waarbij de fietser een apart fietspad op wordt geleid, maar verder is het in de gemeente afhankelijk van de ruimte of er scheiding van verkeersstromen plaatsvindt. Soms is de ruimte zo beperkt dat de fietser op de weg moet rijden.

Onderhoud

Om het onderhoud van wegen, verkeersborden en straatverlichting gestructureerd te laten verlopen, is er een regulier onderhoudsprogramma opgesteld. Het budget voor de uitvoering van de werkzaamheden die behoren bij dit programma staat echter flink onder druk. Gebreken worden altijd zo snel mogelijk aangepakt.

Verkeerseducatie

Vanuit de RPV Drechtsteden worden acties en projecten geregeld op het gebied van verkeerseducatie. Hiervoor is een actieprogramma opgesteld, waarin de educatieve maatregelen beschreven staan. Ook het verzorgen van de borden die behoren bij de nationale verkeersveiligheidcampagnes wordt regionaal geregeld, maar de borden worden wel door de gemeente zelf geplaatst. Hierbij worden de landelijke campagnes gevolgd, maar vooral de campagne “De scholen zijn weer begonnen” wordt in de gemeente benadrukt.

Handhaving

Handhaving wordt zoveel mogelijk aan de politie overgelaten. Af en toe vindt er een regionale selectie plaats waarbij een lijst van de gevaarlijkste knelpunten in de regio wordt vastgesteld, waarop meer gehandhaafd zou moeten worden. Bij grote problemen vindt afstemming tussen de gemeente en politie plaats.

Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden: Het verkeersveiligheidsplan

In het verkeersveiligheidsplan Drechtsteden zou volgens de gemeente Sliedrecht vooral moeten worden ingezet op gedragsbeïnvloeding en dan met name bij de jeugd. Deze groep is het gemakkelijkst te bereiken via scholen. Er zouden educatieprojecten en campagnes kunnen worden opgezet om deze groep te beïnvloeden.

Ook zou er meer aandacht moeten worden besteed aan senioren, maar deze doelgroep is moeilijker te bereiken. Er zijn wel projecten die gericht zijn op deze doelgroep, maar de opkomst is relatief zeer klein. Het overtuigen van senioren dat ze vanwege hun leeftijd kwetsbaarder zijn in het verkeer en mogelijk functiestoornissen kunnen hebben, blijkt moeilijk te zijn.

Zwijndrecht

Algemeen

Doelstellingen

In het Verkeer- en vervoersplan Zwijndrecht staat de volgende doelstelling:

“In 2015 is het jaarlijks aantal verkeersongevallen afgenomen, ondanks de toegenomen mobiliteit. Het wegennet is ingericht volgens de principes van Duurzaam Veilig.”

De reden dat gekozen is voor het in 2015 bereiken van een afname van het jaarlijks aantallen ongevallen, is omdat er niet de capaciteit is om jaarlijks een monitor te doen. Daarom wordt in 2015 pas getoetst in hoeverre de doelstelling behaald is. De gemeente verwacht wel dat er een afname van het aantal ongevallen zal zijn, maar er is geen streven in exacte cijfers. Ook wordt er verwacht dat er een afname zal zijn van het aantal black spots.

Investeringsen

Er wordt jaarlijks zo'n €30.000 tot €40.000 besteed aan verkeer en vervoer, waarbij vooral geïnvesteerd wordt in bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Aan verkeersveiligheid wordt het grootste bedrag besteed, waarmee het een vooropgesteld onderwerp is binnen de gemeente. Bij de besteding worden maatregelen zo veel mogelijk gecombineerd in projecten in verband met het beperkte budget. Bij verkeersproblemen vindt er een preventieve aanpak plaats, want nog voor er een ontwerp wordt gemaakt, wordt overleg gevoerd met bewoners en de buitendienst over hoe verkeersveiligheid het beste in te passen is. Er is veel ruimte voor inspraak, waarbij soms met burgers om tafel wordt gezeten om een schetsontwerp te maken.

Prioriteiten

Lastige (kruis)punten bij fietsroutes en scholen krijgen prioriteit in de gemeente Zwijndrecht, in verband met kwetsbare verkeersdeelnemers die hier gebruik van maken.

Specifiek

Duurzaam Veilig

In de gemeente Zwijndrecht zijn bijna overal verkeersborden geplaatst om de maximum snelheid aan te geven en er zijn meestal bijpassende snelheidsremmende maatregelen getroffen. Vanwege het beperkte budget is de inrichting nog niet overal conform de richtlijnen. Verwachting is dat het wegennet in de gemeente in 2020 op de juiste manier is inge-

richt, maar nu blijft het vaak nog bij verkeersborden. Het project waarin de Duurzaam Veilige inrichting van de gemeente Zwijndrecht is opgenomen, kan binnenkort aflopen vanwege het grote bedrag dat aan inspraak opgaat waardoor er steeds slechts een relatief klein bedrag overblijft voor infrastructurele maatregelen.

De inrichting van de rotondes in Zwijndrecht is sinds kort aangepast. Voorheen waren fietsers uit de voorrang in de gemeente, maar dit is na een raadsbesluit in twee weken tijd infrastructureel gewijzigd waardoor fietsers nu in de voorrang zijn. Hierbij is al het asfalt voor fietsers rood gemaakt en de borden en markeringen zijn aangepast. De inrichting van de rotondes is echter nog niet compleet volgens de CROW-richtlijnen, maar binnen de gemeente Zwijndrecht wel uniform.

Knelpunten

Er zijn in de gemeente Zwijndrecht nog drie officiële black spots. Deze worden aangepakt in projecten, waarbij vooral infrastructurele maatregelen worden genomen. Het aanpakken van knelpunten door het beïnvloeden van gedrag is in de gemeente Zwijndrecht nog niet gebruikelijk. Bij de knelpunten vindt vaak een ad hoc aanpak plaats.

Schoolomgevingen

Er wordt in de gemeente Zwijndrecht wel aandacht besteed aan schoolomgevingen, maar er zijn geen standaard maatregelen die genomen worden. Wanneer een school langs een drukke weg staat, zullen er bijvoorbeeld maatregelen als oversteekplaatsen genomen worden en zullen weggebruiker geattendeerd worden op de aanwezigheid van de school. Ook wordt ervoor gezorgd dat scholieren niet in een keer van het schoolplein een drukke weg op kunnen rijden.

Snelheidsremmende maatregelen

In plaats van de focus op verticale snelheidsremmende maatregelen zoals drempels te leggen, wordt er bij de gemeente Zwijndrecht meer gericht op horizontale maatregelen. Hierbij kan worden gedacht aan maatregelen zoals landschapsinrichting waardoor de weg smaller lijkt. Bij de entree van een 30 km/uur zone wordt wel een uitritconstructie geplaatst en bij (gevaarlijke) kruisingen wordt een plateau neergelegd.

Scheiding verkeersstromen

Bij 50 km/uur wegen worden standaard vrijliggende fietspaden aangelegd in asfalt. Dit is echter alleen mogelijk wanneer er geen essentiële kabels en leidingen onder de geplande fietspaden liggen.

Onderhoud

Elk jaar worden er uitgebreide wegininspecties gedaan, waarbij het complete wegennetwerk binnen de gemeente wordt geschouwd. Vervolgens worden schadebeelden geïmporteerd in het beheersysteem, waaraan maatregelen kunnen worden gekoppeld. Deze maatregelen worden vervolgens geprioriteerd.

Verkeerseducatie

Acties en projecten met betrekking tot verkeerseducatie worden vanuit de RPV Drechtsteden georganiseerd. Wel wordt er vanuit de gemeente voorlichting gegeven/gecommuniceerd wanneer er infrastructurele wijzigingen gaan plaatsvinden. Ook het meedoen met de nationale verkeersveiligheidcampagnes is regionaal uitbesteed, waarbij ook het ophangen van de bijbehorende borden niet door de gemeente hoeft te worden gedaan.

Handhaving

Maandelijks is er overleg met een woordvoerder van de politie. De woordvoerder krijgt input van de wijkagenten binnen de gemeente. Tijdens de maandelijkse overleggen wordt gesproken over knelpunten en handhavingverzoeken. Deze handhavingverzoeken worden wel eerst getoetst door de gemeente. Er is ook regelmatig direct contact tussen de gemeente en wijkagenten.

In de gemeente Zwijndrecht wordt vooral gehandhaafd op fout parkeren, zicht parkeren, doorgang blokkeren etc. Vanwege de sobere inrichting van de wegen is het moeilijk om op snelheid te handhaven.

Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden: Het verkeersveiligheidsplan

In het verkeersveiligheidsplan moeten volgens de gemeente Zwijndrecht doelstellingen beschreven zijn die niet specifiek op een locatie gericht zijn, maar meer algemeen beschreven zijn en daardoor makkelijker zijn te implementeren in projecten. Met voorkeur wordt zoveel mogelijk werk gecombineerd in een project.

Er moet een filosofie omschreven worden in het verkeersveiligheidsplan die geldt voor elke deelnemende gemeente. Dit kan bijvoorbeeld door het gebruik van een beeldenboek,

waarin exact omschreven is hoe een wegversmalling, plateau en dergelijke maatregelen eruit moeten komen te zien. Hierbij moet aangegeven zijn waar van afgeweken zou kunnen worden, zodat daar wel ruimte voor blijft. De gemeente Zwijndrecht vindt het belangrijk dat er veel aandacht is voor de weggebruiker.

Bijlage 3: Kamerbrief cijfers verkeersdoden 2011

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-4560000
F 070-4561111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/53959

Datum 19 april 2012
Betreft Cijfers verkeersdoden 2011

Geachte voorzitter,

Hierbij informeer ik u over de cijfers van de verkeersdoden in 2011. De daling van het aantal verkeersdoden heeft zich in 2011 niet doorgezet. Het aantal is toegenomen van 640 in 2010 tot 661 in 2011 (+3,3%). Een vergelijkbaar beeld zien we bij de ons omringende landen. België kende een toename van 3,8% en Duitsland van 7%. Hoewel het aantal in 2011 hoger ligt dan in 2010, dat een relatief grote daling te zien gaf (-11%), houd ik vast aan mijn ambitie om het aantal verkeersdoden in 2020 te reduceren tot een maximum van 500. Nederland blijft een van de meest verkeersveilige landen ter wereld. Toch beschouw ik dit als een belangrijke waarschuwing. Een continue verbetering van de verkeersveiligheid is geen vanzelfsprekendheid.

Het valt op dat er een groot aantal oudere fietsers is omgekomen. Verder is er een afname in het aantal verkeersdoden op rijkswegen ten opzichte van het vorige jaar. In 2011 viel 12% van het aantal verkeersdoden op een rijksweg. Dit in vergelijking met de gemeenten (63%), de provincies (22%) en de waterschappen (3%). Positieve ontwikkelingen zijn de verdere afname van het aantal verkeersdoden onder het aantal jonge bestuurders (18-24 jaar) en een daling van het aantal verkeersdoden in een personenauto en op de motor.

In de loop van 2011 heeft de politie sinds de start van het experiment één dodelijk verkeersslachtoffer geregistreerd op de acht trajecten met een (dynamische) maximumsnelheid van 130 km/h. Het betrof een voetganger die zich op de snelweg begaf. Dit cijfer sluit aan bij het beeld dat er geen opvallende ontwikkelingen in relatie tot de snelheidsverhoging zijn waargenomen. Op dezelfde wegvakken tijdens dezelfde periode vielen in de vier jaren daarvoor gemiddeld 5 doden. In de bijlage van deze brief treft u meer gegevens over het aantal verkeersdoden, verdeeld naar leeftijdsgroep, vervoerwijze, maximale snelheid van de weg en wegbeheerder.

Ik blijf mij volledig inzetten om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. Zo heb ik het afgelopen jaar aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen genomen, zoals 2toDrive, recidiveregeling (puntenrijbewijs) en het alcoholslotprogramma. Bijzondere aandacht gaat uit naar de ouderen. Hiervoor is het programma Blijf Veilig Mobiel gecontinueerd, dat de verkeersveiligheid van ouderen beoogt te

Pagina 1 van 4

verbeteren. Ter verbetering van de fietsveiligheid heb ik vorig jaar samen met het Fietsberaad een publicatie 'Samen werken aan een veilige fietsomgeving' uitgegeven met handvatten voor wegbeheerders om de fietsveiligheid aan te pakken. Als gevolg hiervan lopen er nu vier proeven in gemeenten gericht op veilig fietsen en het blijkt dat andere gemeenten hierdoor gestimuleerd worden ook aan de slag te gaan. De Nationale Onderzoeksagenda Fietsveiligheid – waarin IenM een van de initiatiefnemers is – gaat ons de komende jaren verder helpen om kennis te bundelen en te ontwikkelen voor een betere fietsveiligheid.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/53959

De problematiek van ouderen en fietsers ligt met name op het onderliggende wegennet. Vooral de gemeenten en provincies dragen hier de verantwoordelijkheid voor. Ik heb de decentrale overheden, maatschappelijke organisaties, kennisinstututen en marktpartijen samengebracht om in beeld te brengen hoe we samen de veiligheid van fietsers en ouderen kunnen verbeteren als aanvulling op het huidige strategische plan. Ik streef er naar met de andere overheden goede afspraken te maken in het Bestuurlijk Koepel Overleg en informeer u na de zomer over de resultaten in de update van het strategisch plan verkeersveiligheid.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Bijlage: ontwikkelingen met betrekking tot de verkeersdoden

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/53959

Tabel 1. Verdeling naar leeftijdsgroepen (2007 – 2011)

Leeftijdsklasse	2007	2008	2009	2010	2011
0-4	4	5	2	4	5
5-11	14	7	8	7	5
12-15	21	18	17	9	17
16-17	31	28	23	18	11
18-24	138	107	128	98	89
25-29	56	55	49	42	36
30-39	95	96	83	69	58
40-49	85	89	69	78	73
50-59	88	95	68	72	67
60-64	32	36	37	34	31
65-79	138	133	129	115	143
80+	89	81	107	94	126
Totaal	791	750	720	640	661

Tabel 2. Verdeling naar vervoerswijzen (2007 – 2011), inclusief de meest opvallende veranderingen naar leeftijdsgroep

Vervoerswijze	2007	2008	2009	2010	2011
Personenauto	317	317	296	246	231
<i>w.v. 18 - 24 jaar</i>	77	77	79	57	52
Fiets	189	181	185	162	200
<i>w.v. 65+</i>	99	93	104	93	128
Voetganger	91	62	68	72	74
<i>w.v. 65+</i>	32	27	28	29	36
Motor/scooter	65	67	70	63	52
Bromfiets & snorfiets	66	54	52	39	43
<i>w.v. 16 - 17 jaar</i>	15	13	12	7	4
Gemotoriseerd invalidervoertuig	11	21	15	23	31
<i>w.v. 65+</i>	11	16	10	13	25
Bestelauto	36	28	24	22	18
Overig en onbekend	8	6	6	7	8
Vrachtauto	7	11	4	5	4
Bus	1	3	0	1	0
Totaal	791	750	720	640	661

Tabel 3. Verdeling naar maximum snelheid van de weg (2007 – 2011)

Maximum snelheid (weg) (geregistreerde aantallen) ¹	2007	2008	2009	2010	2011
15 km	1	1	2	2	5
30 km	42	33	30	32	25
50 km	224	213	196	162	200
60 km	69	68	82	56	53
70 km	18	12	20	15	17
80 km	243	239	216	174	166
90 km	2	3	3	4	0
100 km	39	35	35	31	14
120 km	58	60	48	33	28
130 km					1
Onbekend	13	13	12	28	37
Totaal	709	677	644	537	546

Tabel 4. Procentuele verdeling naar wegbeheerder (2007 – 2011)

Wegbeheerder (geregistreerde aantallen)	2007	2008	2009	2010	2011
Rijk	14%	16%	16%	15%	12%
Provincie	22%	24%	24%	25%	22%
Gemeente	61%	58%	57%	56%	63%
Waterschappen	3%	2%	3%	4%	3%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%

¹ Bij de verdeling naar wegtypen en wegbeheerder is het totaal aantal doden 115 lager dan bij de verdeling naar leeftijd en vervoerwijzen. Oorzaak hiervan is dat voor de cijfers naar wegtype alleen gebruik kan worden gemaakt van de politieregistratie, terwijl voor de cijfers naar leeftijd en vervoerwijze gebruik wordt gemaakt van de zogenaamde Werkelijke Omvang Verkeersdoden (politieregistratie aangevuld met cijfers uit de CBS-doodsoorzakenstatistiek).