

Deventer veilig op weg

Beleidsplan verkeersveiligheid 2011-2021

Juli 2011

Uitgave : Team Ruimte en Economie
Naam : R.M. Kager
Telefoonnummer : 0570-693884
Mail : rm.kager@deventer.nl

Inhoud

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Inleiding | 2 |
| 1.1 | Gemeentelijke activiteiten rond verkeersveiligheid | 2 |
| 1.2 | Aanleiding voor dit beleidsplan | 2 |
| 1.3 | Doelstelling | 2 |
| 1.4 | Kaderstelling, uitvoering en monitoring | 3 |
| 1.5 | Leeswijzer | 3 |
| 2 | Verkeersveiligheid in Deventer gemeten | 4 |
| 2.1 | Ongevallenlocaties | 4 |
| 2.2 | Ongevallenscore | 5 |
| 2.3 | Rapportage ongevallencijfers | 5 |
| 3 | Beleidskader verkeersveiligheid | 6 |
| 3.1 | Achttien keer Deventer verkeersveilig | 6 |
| 3.2 | Veilige hoofdwegen | 7 |
| 3.3 | Verkeersveiligheid binnen wijken | 9 |
| 3.4 | Verkeersveilig buitengebied | 11 |
| 3.5 | Educatie en voorlichting | 12 |
| 3.6 | Handhaving | 13 |
| 4 | Uitvoering | 14 |
| 4.1 | Jaarlijks uitvoeringsprogramma: Verkeersveiligheidsbrief | 14 |
| 4.2 | Onderwerpen in Verkeersveiligheidsbrief | 14 |
| 4.3 | Verschijningsdata Verkeersveiligheidsbrief | 14 |
| 5 | Monitoring verkeersveiligheid | 15 |
| 5.1 | In verkeersveiligheidsbrief | 15 |
| 5.2 | Ambtelijke monitoring van ernstige ongevallen | 15 |
| | Begrippenlijst | 16 |

1 Inleiding

De gemeente Deventer vindt het van groot belang dat het verkeer in de gemeente veilig is. Elk verkeersslachtoffer is er één te veel! Daarom werkt de gemeente samen met bewoners, politie, scholen en maatschappelijke organisaties aan zo veilig mogelijk verkeer. In dit beleidsplan staat beschreven hoe de gemeente dat doet, en welke prioriteiten zijn vastgesteld voor de komende jaren.

1.1 Gemeentelijke activiteiten rond verkeersveiligheid

Op verschillende manieren is verkeersveiligheid een belangrijke aandachtspunt van de gemeente:

- bij (groot) wegonderhoud;
- bij infrastructurele projecten (nieuwbouw woningen, bedrijven, wegenbouw);
- bij het dagelijkse wijkbeheer;
- bij de wijkaanpak: nogal wat bewonersinitiatieven hebben te maken met het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- de Gemeentelijk Verkeers- Veiligheidscoördinator (GVVC-er) levert een bijdrage aan verkeerseducatie en voorlichting over verkeersveiligheid. Hij onderhoudt ook de contacten met politie, hulpdiensten, omliggende gemeenten en maatschappelijke organisaties over verkeersveiligheid.

1.2 Aanleiding voor dit beleidsplan

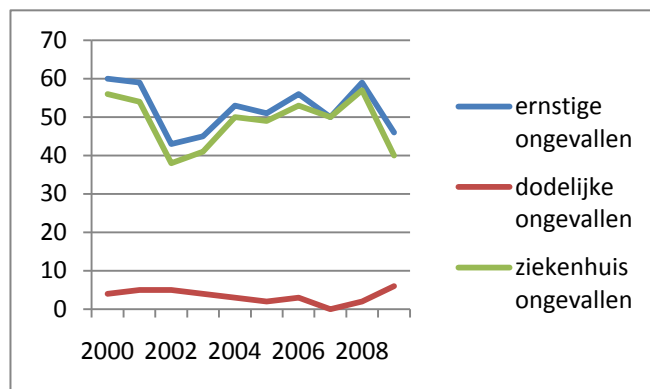
De hierboven genoemde activiteiten vonden tot nu toe los van elkaar plaats. Er was geen beleidsplan en geen gezamenlijke visie. Daardoor was het ook voor inwoners en betrokken organisaties onduidelijk wat de werkwijze, de inzet en de keuzes zijn van de gemeente bij het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit beleidsplan voorziet daarin.

Het beleidsplan komt voort uit de afspraken in de 'Intentieverklaring samenwerking verkeersveiligheid West-Overijssel' van december 2007¹. Onderdeel hiervan is het opstellen van een beleidsplan binnen de looptijd van de intentieverklaring (2008-2011).

1.3 Doelstelling

De algemene doelstelling van de gemeente Deventer met betrekking tot verkeersveiligheid is:

Het zo effectief mogelijk inzetten van de voor verkeersveiligheid beschikbare gelden met één doel: het zoveel mogelijk reduceren van het jaarlijks aantal ernstige verkeersongevallen (opname in ziekenhuis of met dodelijke afloop) op gemeentelijke wegen.



Figuur 1: Verkeersongevallen gemeente Deventer 2001-2010 (bron: ViaStat)

¹ Zie: http://www.rovo.nl/bestanden/Intentieverklaring_samenwerking_verkeersveiligheid_West_Overijssel.pdf. Ondertekenaars zijn de elf West-Overijsselse gemeenten, de provincie Overijssel, Rijkswaterstaat Oost-Nederland, Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Overijssel (ROVO), Openbaar Ministerie (OM), Politie IJsselland en Veilig Verkeer Nederland (VVN). De ondertekening vond 6 december 2007 plaats.

Figuur 1 toont het jaarlijks aantal ernstige ongevallen op gemeentelijke wegen in de gemeente Deventer tussen 2000 en 2009². Uit de statistiek blijkt geen duidelijke trend tussen 2000 en 2008. Het jaar 2009 toont een wisselend beeld: het aantal ziekenhuisongevallen nam sterk af, maar er was wel een zeer hoog aantal ongevallen met dodelijke afloop te betreuren (zes ongevallen met zeven dodelijke slachtoffers).

1.4 Kaderstelling, uitvoering en monitoring

Dit beleidsplan beschrijft de beleidsmaatregelen die de gemeente Deventer in de periode tot 2021 wil nemen om de verkeersveiligheid te vergroten. Het geeft in hoofdstuk 3 een helder beeld (kaderstelling) van wat de gemeente wil bereiken op het gebied van verkeersveiligheid.

De uitvoering van de maatregelen, de planning en de budgetten staan niet in dit beleidsplan, maar worden elke twee jaar beschreven in een uitvoeringsprogramma (zie hoofdstuk 4). Deze werkwijze maakt het mogelijk om rekening te houden met veranderde omstandigheden, nieuwe regels, extra subsidiemogelijkheden of afstemming met andere beleidsterreinen.

Om te onderzoeken of de verkeersveiligheid echt verbetert, worden de maatregelen geëvalueerd. In hoofdstuk 5 staat het systeem voor monitoring beschreven dat daarvoor is ontwikkeld.

1.5 Leeswijzer

Dit rapport begint met een analyse van het aantal en de soort ongevallen op het gemeentelijk wegennet in hoofdstuk 2. Hoofdstuk 3 beschrijft vervolgens de 18 actiepunten volgens welke de gemeente Deventer de verkeersveiligheid de komende jaren wil vergroten. Hoofdstuk 4 benoemt hoe deze maatregelen voor verkeersveiligheid in een jaarlijks uitvoeringsprogramma ('verkeersveiligheidsbrief') in de praktijk worden gebracht. Hoofdstuk 5 beschrijft hoe de uitvoering van de maatregelen gemonitord zal worden. Aan het eind van dit rapport is een begrippenlijst opgenomen.

² De grafiek is gecorrigeerd voor de jaren 2000 tot 2005 incl. voormalige gemeente Diepenveen en Bathmen)

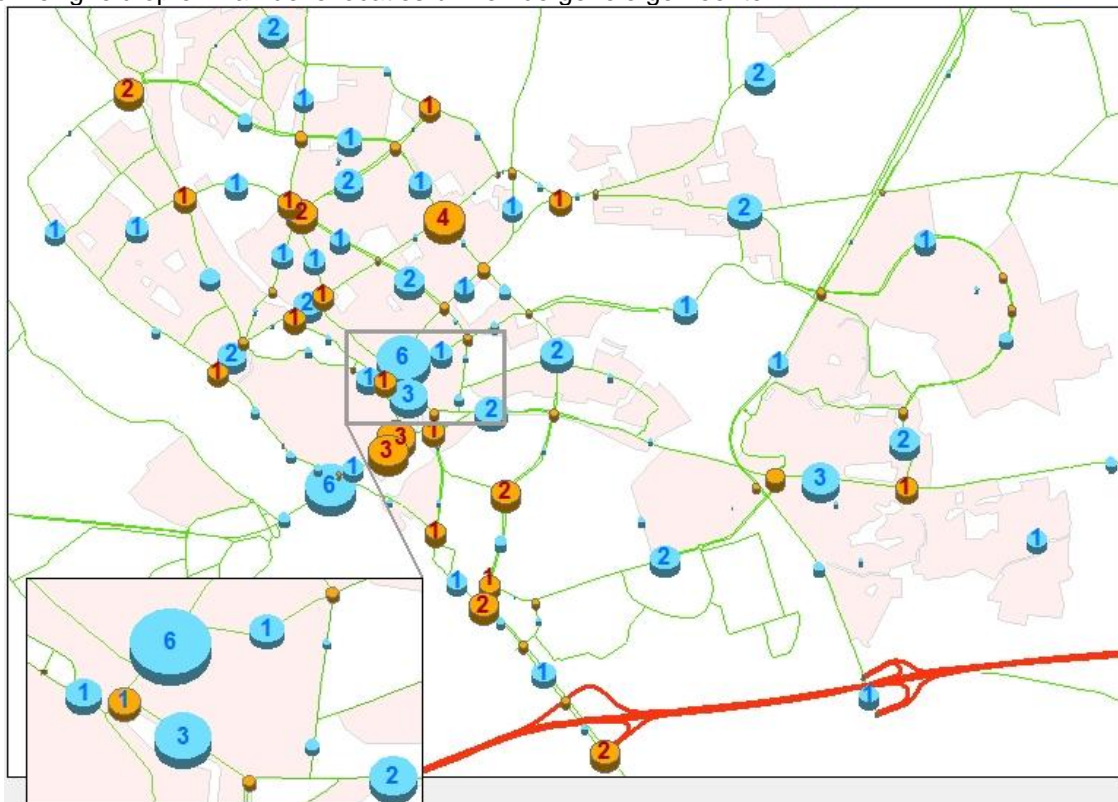
2 Verkeersveiligheid in Deventer gemeten

Uitgangspunt van dit beleidsplan is het zoveel mogelijk reduceren van het jaarlijks aantal ernstige verkeersongevallen. Daarbij maakt het in principe niet uit op welke locatie deze ongevallen plaatsvinden. Het kan immers niet zo zijn dat er eerst ongevallen dienen plaats te vinden vòòrdat een locatie aandacht kan krijgen vanuit verkeersveiligheid. De meeste maatregelen in dit beleidsplan zijn daarom geformuleerd vanuit algemene uitgangspunten, dus onafhankelijk van hoeveel ongevallen op een specifieke locatie in het verleden hebben plaatsgevonden.

Desondanks is het aantal ongevallen in het verleden, en zeker het aantal *ernstige* ongevallen, een indicator van de (on)veiligheid van een specifieke locatie. Waar in het verleden veel ongevallen hebben plaatsgevonden is ook de verwachting naar de toekomst dat daar -zonder aanpak van de locatie- meer ongevallen zullen blijven plaatsvinden dan elders. Om deze reden is als onderdeel van dit beleidsplan allereerst een inventarisatie gemaakt van het aantal geregistreerde ongevallen op een groot aantal locaties in de gemeente.

2.1 Ongevallenlocaties

Verkeersongevallen kunnen zich op nagenoeg elke locatie op het wegennet voordoen. Om overzicht te behouden is een keuze gemaakt tussen zo'n 200 locaties in de gemeente. Deze selectie bevat het gehele hoofdwegennet en een groot aantal locaties buiten het hoofdwegennet³. Figuur 2 en 3 tonen de onveiligheid op elk van deze locaties binnen de gehele gemeente.



Figuur 2: Ongevallenlocaties in Deventer (stad). Oranje = kruispunt, blauw = wegvak. Het cijfer is het aantal ongevallen met dodelijke slachtoffers of ziekenhuisopname in drie jaar (2007-2009). De grootte van de cirkel correspondeert met de ongevalscore in deze periode.

Zoals te zien is in figuur 2 gebeuren de meeste ongelukken op (of in directe aansluiting op) de drie hoofdroutes die Deventer doorkruisen⁴. Dit zijn:

³ De selectie van deze ongevallenlocaties staat in de begrippenlijst achterin dit rapport beschreven.

⁴ Zie ook de kaarten op p. 20 van het externe advies (zie: www.deventer.nl/veiligopweg).

- Hanzetracé (Zutphenseweg – Amstellaan - H. Dunantlaan - van Oldenielstraat – Margijnenenk – Lebuinuslaan - Overstichtlaan)
- N344 / as Binnenstad-Colmschate (Wilhelminabrug – Emmastraat – Kazernestraat – Mr. H.F. de Boerlaan – Snipperlingsdijk – Holterweg).
- Ceintuurbaan – Johannes van Vlotenlaan

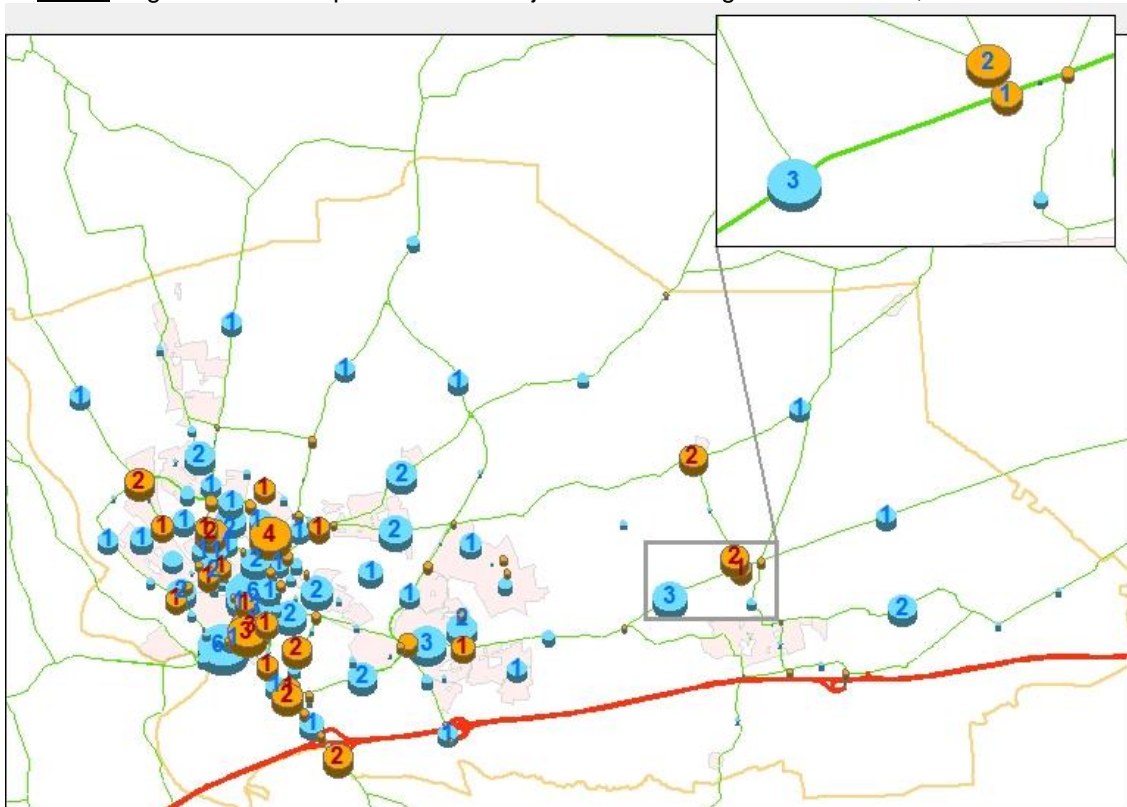
2.2 Ongevallenscore

Voor elke ongevallenlocatie is vervolgens bekeken hoeveel ongevallen hier geregistreerd zijn gedurende de afgelopen drie jaar. Bij het opstellen van deze beleidsnota waren de volledige gegevens van het jaar 2010 nog niet beschikbaar. Daarom zijn de jaartallen 2007, 2008 en 2009 gebruikt.

Het totaal aantal ongevallen is echter geen goede indicator van de onveiligheid van een kruispunt of wegvak. Bij veel ongevallen treedt uitsluitend materiële schade op (u.m.s.), terwijl andere ongevallen ernstiger van aard zijn. Daarom worden ernstiger ongevallen zwaarder meegewogen:

- Een ongeval met dodelijke slachtoffers of ziekenhuisopname krijgt gewicht 1
- Een ongeval met overig letsel (geen ziekenhuisopname) krijgt gewicht 0,1
- Een ongeval met uitsluitend materiële schade op (u.m.s.) krijgt gewicht 0,01

De gewogen optelsom van alle ongevallen op een locatie levert de ongevallenscore. Als voorbeeld: een ongevallenlocatie met 1 ongeval resulterend in ziekenhuisopname, 3 ongevallen met overig letsel en 12 u.m.s. ongevallen in een periode van drie jaar heeft als ongevallenscore: 1,42.



Figuur 3: Ongevallenlocaties in Deventer (gemeente). Oranje = kruispunt, blauw = wegvak. Het cijfer is het aantal ongevallen met dodelijke slachtoffers of ziekenhuisopname in drie jaar (2007-2009). De grootte van de cirkel correspondeert met de ongevallenscore.

2.3 Rapportage ongevallencijfers

Een gedetailleerd overzicht van de ongevallencijfers en ongevallenscores per ongevallenlocatie is beschikbaar in de 'Rapportage ongevallencijfers 2007-2009'. Deze rapportage is te downloaden op de website www.deventer.nl/veiligopweg.

3 Beleidskader verkeersveiligheid

3.1 Achttien keer Deventer verkeersveilig

Een onafhankelijk bureau heeft in opdracht van de gemeente Deventer onderzocht hoe de doelstelling op het gebied van verkeersveiligheid (paragraaf 1.3) te halen is. De vraag was:

Met welke beleidsmaatregelen kan op basis van de huidige voor verkeersveiligheid bestemde gelden een zo groot mogelijke reductie in het aantal slachtoffers bij ongevallen op gemeentelijke wegen worden gerealiseerd?

Dit leidde tot een advies, bestaande uit twee delen. Deel één analyseert de verkeersveiligheid in Deventer. Hierbij is de verkeers(on)veiligheid in Deventer vergeleken met landelijke statistieken en met trends in vergelijkbare gemeenten. Deel twee geeft een beleidsadvies met achttien actiepunten, verdeeld over vijf thema's: 'veilige hoofdwegen', 'verkeersveiligheid binnen wijken', 'verkeersveilig buitengebied', 'educatie en voorlichting' en 'handhaving'.

De gemeente neemt dit beleidsadvies op hoofdlijnen over. Het extern advies is als bijlage te downloaden op de website www.deventer.nl/veiligopweg.

Tabel 1 geeft een overzicht van de achttien actiepunten. Per maatregel staat de pagina genoemd waarop deze maatregel (in bijlage op website) aan de gemeente is geadviseerd. Paragraaf 3.2 geeft een korte samenvatting van elk deze achttien beleidsmaatregelen.

TABEL 1 ACHTTIEN ACTIEPUNTEN VERKEERSVEILIGHEID

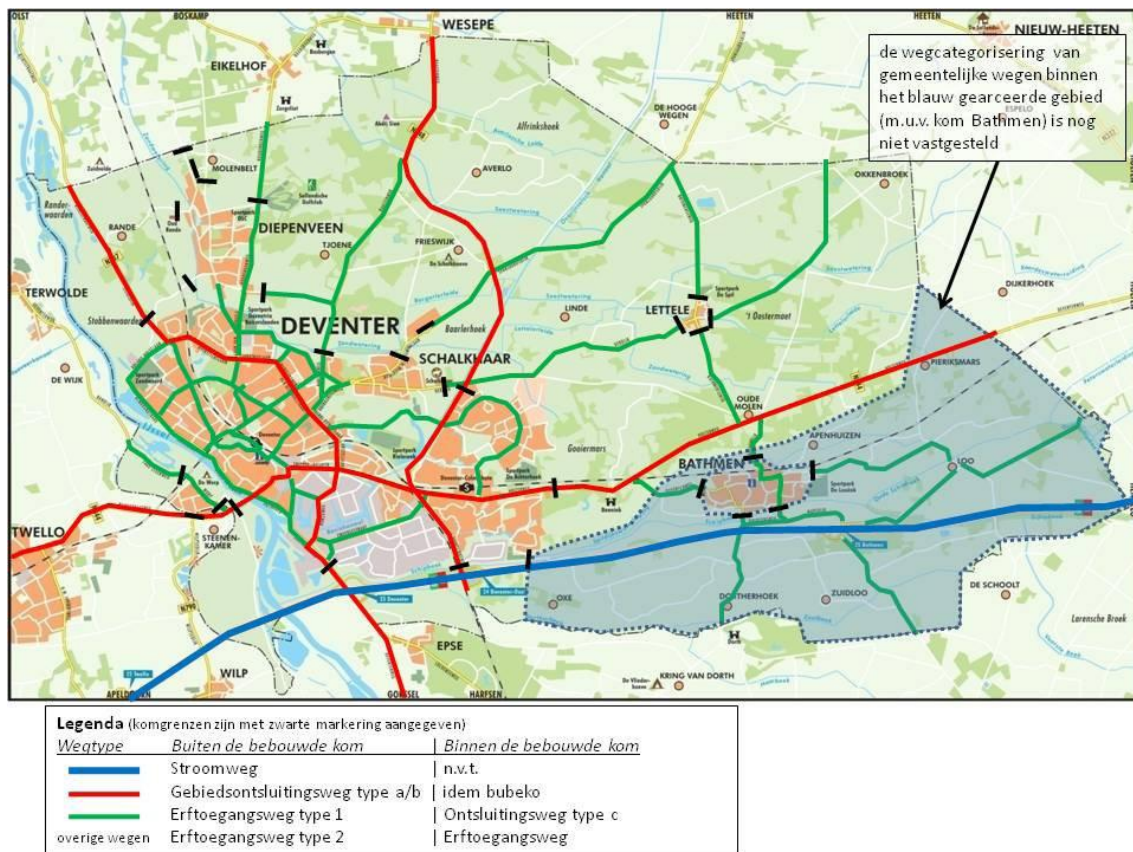
| Nr | Thema | Actiepunt | Pagina ⁵ |
|----|----------------------------------|--|---------------------|
| 1 | Veilige hoofdwegen | Structurele aanpak van grootste ongevallenlocaties | 8 (33) |
| 2 | Veilige hoofdwegen | Overige knelpunten op hoofdwegen verbeteren tijdens regulier onderhoud | 8 (34) |
| 3 | Veilige hoofdwegen | Evaluatie van aanpak ongevallenlocaties | 8 (34) |
| 4 | Veilige hoofdwegen | Effect op verkeersveiligheid bij grote projecten in kaart brengen | 8 (34) |
| 5 | Veilige hoofdwegen | Aanbrengen snelheidsremmende voorzieningen op belangrijke oversteeklocaties | 9 (34) |
| 6 | Veilige hoofdwegen | Dubbele markering of middenberm aanbrengen | 9 (35) |
| 7 | Verkeersveiligheid binnen wijken | Aanpassen wegprofiel van 11 wijkstraten | 9 (37) |
| 8 | Verkeersveiligheid binnen wijken | Onveiligheid gezamenlijk aanpakken met voorlichting en bewonersacties | 9 (37) |
| 9 | Verkeersveiligheid binnen wijken | Alleen fysieke maatregelen bij werkelijke knelpunten | 10 (37) |
| 10 | Verkeersveiligheid binnen wijken | Opstellen actieplan voor veilige schoolomgevingen | 10 (36) |
| 11 | Verkeersveilig buitengebied | Beheersing snelheid op Spanjaardsdijk, Deventerweg/Spitdijk en Holterweg | 11 (38) |
| 12 | Verkeersveilig buitengebied | Bij 60 km/u zones focussen op ongevallenlocaties, ontsluitingsroutes, schoolfietsroutes en oversteeklocaties | 11 (39) |

⁵ In de tabel staat het paginanummer in dit beleidsplan waarop het actiepunt verder wordt toegelicht. Tussen haakjes staat ook het paginanummer in extern verkeersveiligheidsadvies waarop het actiepunt is voorgesteld. Dit externe advies is te downloaden op www.deventer.nl/veiligopweg.

| Nr | Thema | Actiepunt | Pagina ⁵ |
|----|-----------------------------|---|---------------------|
| 13 | Verkeersveilig buitengebied | Alleen snelheidsremmende maatregelen op werkelijke knelpunten | 11 (39) |
| 14 | Educatie en voorlichting | Verkeerseducatie op alle scholen in Deventer | 12 (40) |
| 15 | Educatie en voorlichting | Initiatief voor Uitvoeringsnota Verkeerseducatie | 12 (41) |
| 16 | Handhaving | Betere afstemming tussen OM, politie, gemeente en provincie | 13 (42) |
| 17 | Handhaving | Meer controles van bromfietzers, snelheid en roodlichtnegatie | 13 (43) |
| 18 | Handhaving | Overleg met OM over effectieve aanpak van probleemgroepen | 13 (43) |

3.2 Veilige hoofdwegen

De meeste ernstige verkeersongevallen gebeuren in Deventer op de hoofdwegen: drukke wegen met doorgaand verkeer. Een overzicht van de hoofdwegen ten tijde van het opstellen van deze nota is te zien in figuur 4. De volgende actiepunten moeten leiden tot minder ongelukken op deze wegen.



Figuur 4: Categorisering wegennet (bron: Nota Hoofdwegenstructuur Deventer, dec 2001, in combinatie met Herijking Nota Hoofdwegenstructuur, jan 2007).

De rood en groen gemarkeerde wegen gelden als hoofdweg: een weg die minimaal als ontsluitingsweg type c (binnen de bebouwde kom) of erftoegangsweg type 1 (buiten de bebouwde kom) genoemd staat.

Actiepunt 1: Structurele aanpak van grootste ongevallenlocaties

Elke twee jaar bekijkt de gemeente op welke kruispunten of wegvakken drie of meer ernstige ongevallen zijn geweest. We analyseren de oorzaken en bepalen wat er op die plekken moet gebeuren om de situatie veiliger te maken. Implementatie gebeurt dan binnen vier jaar, tenzij het college gemotiveerd anders besluit.

Nauwkeurig gesteld gaat het hier om alle ongevallenlocaties waarvoor een ongevallenscore van 3 of hoger is vastgesteld (zie hoofdstuk 2) gedurende de afgelopen drie jaar. Bij het opstellen van deze beleidsnota (2011) zijn dit de volgende locaties op het hoofdwegenet:

- Wegvak Brinkgreverweg, tussen Handelskade en Ceintuurbaan/Veenweg
- Wegvak Wilhelminabrug/Emmastraat, tussen Emmaplein en Hoge Worp
- Kruispunt Herman Boerhaavelaan, Hoge Hondstraat, Margijnenenk, van Oldenielstraat
- Kruispunt Emmastraat, Kazernestraat, Bergkerklein en Houtmarkt (Emmaplein)
- Wegvak Holterweg tussen Zweedsestraat ('de Knoop') en Oostriklaan
- Wegvak Handelskade, tussen Brinkgreverweg en Snipperlingsdijk/Mr H.F. De Boerlaan

Actiepunt 2: Overige knelpunten op hoofdwegen verbeteren tijdens regulier onderhoud

Bij het regulier (groot) onderhoud van de hoofdwegen bekijkt de gemeente of wegvakken of kruispunten waar veel ongelukken gebeuren, kunnen worden aangepast. Onderzocht wordt of de verkeerskundige functie, vorm en gebruik beter op elkaar afgestemd kunnen worden. Dit gebeurt op het moment dat deze locaties volgens reguliere planning in aanmerking komen voor (groot) onderhoud.

Preciezer gesteld gaat het om al die ongevallenlocaties waarvoor een ongevallenscore van 1 of hoger is vastgesteld (zie hoofdstuk 2). De planning van het regulier (groot) onderhoud wordt in Deventer tweejaarlijks vastgesteld danwel bijgesteld middels het MJOP (MeerJaren Onderhoudsprogramma).

Actiepunt 3: Evaluatie van aanpak ongevallenlocaties

De maatregelen die zijn uitgevoerd om kruispunten en wegvakken veiliger te maken, worden binnen vier tot zes jaar geëvalueerd. Nieuwe veiligheidsstatistieken zijn daarbij de leidraad. Als de maatregelen niet tot een duidelijke verbetering hebben geleid, volgt nader onderzoek waarom een verbetering is uitgebleven.

De gemeente gaat gegevens over verkeersongevallen zowel intern als publiekelijk beter onder de aandacht brengen, onder meer met de publicatie van de Verkeersveiligheidsbrief (zie hoofdstuk 3). Deze bevat een overzicht van het aantal ongevallen per kruispunt en wegvak. Dergelijke informatie verschijnt mogelijk ook op internet.

Voor de inhoudelijke uitwerking van dit actiepunt zoekt de gemeente samenwerking met het (verkeerskundig) onderwijs, bijvoorbeeld via de inzet van stagiaires.

Actiepunt 4: Effect op verkeersveiligheid bij grote projecten in kaart brengen

Grote infrastructurele of ruimtelijke projecten bieden een (vaak eenmalige) kans om onveilige verkeerssituaties op de betrokken hoofdwegen structureel aan te pakken. Maar het kan ook dat dergelijke projecten onbedoeld negatieve effecten hebben op de verkeersveiligheid.

Bij grote projecten wordt daarom tevoren expliciet onderzocht wat het te verwachten effect is op de verkeersveiligheid en welke mogelijkheden er zijn om de situatie veiliger te maken.

Actiepunt 5: Aanbrengen snelheidsremmende voorzieningen op belangrijke oversteeklocaties

Veel ongevallen vinden plaats op kruispunten. Juist hier is sprake van grote richtings- en snelheidsverschillen, en daarmee een grote kans op ongevallen. Beheersing van de snelheid is dus van groot belang op plaatsen waar veel fietsers en voetgangers oversteken: in de omgeving van scholen, winkelcentra en sportvoorzieningen en op belangrijke fietsroutes.

Op deze plekken bekijkt de gemeente of en welke maatregelen nodig zijn om de snelheid van het autoverkeer te beheersen of te verlagen. Dit sluit aan bij de inrichtingskenmerken zoals opgenomen in de nota Hoofdwegenstructuur Deventer van november 2001.

Actiepunt 6: Dubbele markering of middenberm aanbrengen

Volgens landelijke aanbevelingen hebben 50- en 70 km/u wegen bij voorkeur een middenberm of een dubbele as-streep. Daarom wordt de enkele markering op gebiedsontsluitingswegen van type a en b tijdens regulier onderhoud vervangen door een (ononderbroken) dubbele markering of klinkerstrookje.

3.3 Verkeersveiligheid binnen wijken

In wijken is het erg belangrijk dat fietsers en voetgangers veilig over straat kunnen. Dat vraagt om:

- a. zo min mogelijk doorgaand verkeer;
- b. niet te brede wegen;
- c. beperkte snelheid van het autoverkeer;
- d. een veilige schoolomgeving.

De hieronder genoemde actiepunten hebben betrekking op alle wegen binnen de bebouwde kom van gemeente Deventer die geen hoofdweg zijn.

Actiepunt 7: Aanpassen wegprofiel van 11 wijkstraten

Een aantal wegen in de wijken voldoet niet aan bovengenoemde voorwaarden a, b en c⁶. Overigens zijn er op deze wegen, evenmin als binnen de wijken in het algemeen, geen bijzondere concentraties van ongevallen. Daarom zal de gemeente de maatregelen voor verkeersveiligheid op deze wegen inplannen tijdens het reguliere onderhoud (zie ook actiepunt 2).

Het gaat om de volgende wegen:

- Somervaart
- De Braam
- Grote Ratelaar
- D. Wijnveldtweg
- Johan Wagenaarlaan
- Dreef (*)
- Het Vlier (*)
- Deltalaan/Oude Bathemenseweg
- Ludgerstraat/Splithofstraat (*)
- Rielerweg (fietsstraat)
- Boxbergerweg (*)

Voor de vier met een ster genoemde wegen is op het moment van opstellen van dit beleidsplan, begin 2011, een aanpak in ontwikkeling of in uitvoering⁷.

Actiepunt 8: Onveiligheid gezamenlijk aanpakken met voorlichting en bewonersacties

In het kader van de wijkaanpak vragen bewoners vaak aandacht voor probleemsituaties in de eigen wijk. Regelmatig wordt dan gevraagd om snelheidsbeheersing (het betreft dan andere dan de bij actiepunt 7 genoemde wegen). Het is echter onmogelijk en ook ongewenst om elke klacht over een te

⁶ Actiepunt 10 vraagt nadere aandacht voor veilige schoolomgevingen.

⁷ Het externe advies benoemt aanvullend een aantal wegen waarvoor een reconstructie inmiddels is opgeleverd en/of welke gecategoriseerd staan als hoofdweg: Brinkgreverweg, Veenweg (tunnel), Wechelerweg (deel binnen bebouwde kom Diepenveen), begin Zwolseweg/Noorderplein. Deze wegen zijn om deze redenen niet overgenomen bij dit actiepunt.

hoge snelheid te beantwoorden met fysieke maatregelen zoals verkeersdrempels. Daarbij zijn het in de wijken meestal de bewoners zelf die te hard rijden.

Bij dit soort verzoeken geeft de gemeente daarom de voorkeur aan niet-infrastructurele oplossingen, zoals gerichte voorlichting, het aanspreken van bewoners op hun gedrag en wijkacties (zoals recent de aanschaf van 'verkeersmaatjes'). Dit kan in samenwerking met bewoners, wijkaanpak, VVN, de wijkbeheerder en de wijkagent. Het in de loop van 2011 door het ministerie van Infrastructuur en Milieu en het VVN te introduceren *Buurtlabel Veilig Verkeer* kan als instrument worden ingezet.

Actiepunt 9: Alleen fysieke maatregelen bij werkelijke knelpunten

In de voorgaande actiepunten is een prioriteit aangebracht in locaties waar een aanpak naar verwachting het grootste effect op een betere verkeersveiligheid zal hebben. De gemeente is terughoudend met (nieuwe) verkeersmaatregelen op andere locaties, zoals wijkstraten die niet genoemd zijn bij actiepunt 7 en wijkwegen met een beperkte verkeersfunctie.

Verzoeken tot aanpassingen en verkeersdrempels op deze overige locaties worden daarom alleen in behandeling genomen als aan tenminste twee van de volgende criteria wordt voldaan:

- De rijsnelheid (v_{85})⁸ ligt boven de 37 km/uur;
- Er is sprake van een structureel onoverzichtelijke verkeerssituatie (zie toelichting hieronder);
- Er is sprake van relatief (ten opzichte van andere plaatsen in de directe omgeving) veel fietsers, kinderen of oudere voetgangers;
- Er zijn twee of meer ongevallen met letsel (ongeacht de ernst) gebeurd in een aaneengesloten periode van drie jaar.

Het tweede criterium ('er is sprake van een onoverzichtelijke verkeerssituatie') verdient uitleg. In het dagelijks taalgebruik wordt het begrip vaak gehanteerd bij *tijdelijke* situaties als gevolg van werkzaamheden, omleidingsroutes of weersinvloeden. Dit criterium doelt echter op een *structurele* onoverzichtelijkheid. Een structureel onoverzichtelijke situatie bestaat uit een combinatie van twee of meer van de volgende factoren:

- Veel afleiding door de directe verkeersomgeving (zoals door een complexe bebording of door andere afleidende prikkels);
- slecht overzicht over kruisende wegen en paden, veroorzaakt door korte zichtlijnen ten opzichte van de geldende maximumsnelheid;
- slecht overzicht over het wegverloop door scherpe bochten of hoeken ten opzichte van de geldende maximumsnelheid;
- nabijheid van voorzieningen met regelmatig haal-, breng- of laad- en losverkeer zoals een school, buurtcentrum, ouderencentrum of winkelcluster.

Traditioneel denken mensen bij fysieke maatregelen binnen wijken snel aan de aanleg van (nieuwe) drempels. Om een wildgroei aan drempels tegen te gaan, moeten veiligheidverhogende maatregelen hier bij voorkeur gezocht worden in een *aanpassing van het wegontwerp of weginrichting*. Dit betekent dat de gemeente drempels in wijken alleen overweegt als zij aanpassing van wegontwerp of weginrichting ongewenst of te duur vindt, of denkt dat dit onvoldoende helpt.

Actiepunt 10: Opstellen actieplan voor veilige schoolomgevingen

De gemeente neemt het initiatief voor een actieplan 'verkeersveilige schoolomgevingen'. De gemeente moedigt betrokken partijen aan en ondersteunt hen om tot een gemeenschappelijke aanpak te komen.

Hoewel er gelukkig weinig ongevallen plaatsvinden rondom scholen, zijn er wel veel klachten over de verkeersveiligheid. Het thema 'schoolomgeving' is bij uitstek geschikt voor een brede aanpak:

⁸ v_{85} is de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden.

gemeente, scholen, ouders, VVN en politie kunnen per school samen nagaan hoe de veiligheid op en rond scholen en schoolroutes beter kan. Met bijzondere aandacht voor kinderen die (zelfstandig) te voet of te fiets naar school komen. Samen zoeken de partners oplossingen en maatregelen, zoals aanpassen van de infrastructuur, educatie en voorlichting, fietsveiligheid en handhaving.

Met dit actiepunt volgt de gemeente het advies van het Rijk aan decentrale overheden op, dat omschreven is in het Actieprogramma Verkeersveiligheid⁹.

3.4 Verkeersveilig buitengebied

De hieronder genoemde actiepunten gelden voor alle wegen buiten de bebouwde kom, zowel hoofd- als andere wegen (zie paragraaf 2.2).

Actiepunt 11: Beheersing snelheid op Spanjaardsdijk, Deventerweg/Spitdijk en Holterweg

Het buitengebied is relatief veilig. De knelpunten wat betreft verkeersonveiligheid zijn te vinden op de ontsluitingswegen. Deze hebben waarschijnlijk vooral te maken met snelheid. Voor de Spanjaardsdijk, Deventerweg/Spitdijk en Holterweg streeft de gemeente daarom naar snelheidsbeheersing. Deze maatregelen moeten passen bij het karakter van de weg en het oorspronkelijke landschap. De maatregelen worden op logische plaatsen, zoals oversteekpunten en bochten, uitgevoerd. De gemeente combineert de maatregelen met het regulier (grootschalig) onderhoud en bekijkt samen met de politie ook of intensievere handhaving van de maximumsnelheid mogelijk is.

Actiepunt 12: Bij 60 km/u zones focussen op ongevallenlocaties, ontsluitingsroutes, schoofietsroutes en oversteeklocaties

In de meeste delen van het buitengebied geldt een maximum snelheid van 60 km/u. De subjectieve en objectieve verkeersveiligheid in deze zones is veelal goed. Eventuele maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren vinden tegelijk plaats met regulier onderhoud. Om te bepalen of en welke maatregelen nodig zijn, kijkt de gemeente naar:

- Ongevallenlocaties (met een hogere ongevallenscore dan de omgeving gedurende de afgelopen drie jaar, zie hoofdstuk 2)
- doorgaande routes (beheersen snelheid en bermversteving);
- schoofietsroutes en drukke oversteekpunten.

Actiepunt 13: Alleen snelheidsremmende maatregelen op werkelijke knelpunten

Voor overige wegen en locaties in het buitengebied stelt de gemeente zich terughoudend op, zeker als het gaat om plaatsing van verkeersdrempels of snelheidsremmers.

Voor locaties in het buitengebied (anders dan de bij actiepunt 11 en 12 genoemde wegen) overweegt de gemeente alleen maatregelen als aan tenminste twee van de volgende criteria is voldaan:

- De rijsnelheid (v_{85})¹⁰ ligt boven de 67 km/uur;
- Er is sprake van een onoverzichtelijke verkeerssituatie (zie toelichting bij actiepunt 9);
- Er is sprake van relatief (ten opzichte van andere plaatsen in de directe omgeving) veel fietsers, kinderen of oudere voetgangers;
- Er zijn twee of meer ongevallen met letsel (ongeacht de ernst) geweest in een aaneengesloten periode van drie jaar.

⁹ (toenmalig) Ministerie Verkeer en Waterstaat, *Actieprogramma Verkeersveiligheid 2009-2010*, november 2009, pag.19, pag.26

¹⁰ v_{85} is de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden.

3.5 Educatie en voorlichting

De gemeente Deventer wil dat elke verkeersdeelnemer, van jong tot oud, zich veilig kan verplaatsen over de weg. Dat vraagt om kennis, vaardigheden en motivatie van de weggebruiker. Educatie en voorlichting helpen hierbij, zowel bij kinderen en jongeren als bij volwassenen. Oftewel: permanente verkeerseducatie.

Bij dit onderwerp zijn diverse partijen betrokken. De gemeente Deventer wil dat verkeerseducatie een vaste plek krijgt bij alle betrokken partijen. De rol van de gemeente is initiëren, stimuleren en (financieel) ondersteunen.

Voor wat betreft educatie en voorlichting heeft de gemeente Deventer samen met andere partijen de 'Intentieverklaring verkeersveiligheid West-Overijssel' ondertekend. De belangrijkste afspraken zijn:

- De gemeenten stellen een GVVC-er¹¹ aan, conform het ROVO-functieprofiel¹².
- De gemeenten bespreken jaarlijks hun inzet voor het komende jaar met het ROVO-team, die deze vervolgens een plaats geeft in de samenwerkingsagenda.
- De gemeenten dienen jaarlijks een activiteitenplan in bij de provincie Overijssel. Het ROVO-team adviseert hen over de projecten die een bijdrage zouden kunnen leveren aan het oplossen van hun verkeersveiligheidsproblemen.
- Aan het eind van de looptijd van deze intentieverklaring heeft het activiteitenplan een minimale eigen bijdrage van € 0,50 per inwoner (wanneer hier projecten tegenoverstaan die 75% subsidie ontvangen gaat het dus om een totaalbedrag van € 2,- per inwoner)
- De gemeenten zijn op lokaal niveau verantwoordelijk voor de uitvoering van de campagnes van de landelijke campagnekalender.

Actiepunt 14: Verkeerseducatie op alle scholen in Deventer

De gemeente wil dat elke leerling in Deventer verkeersles krijgt. In het bijzonder moet er aandacht zijn voor het onderwerp *veilig fietsen voor kinderen*.¹³ Dit actiepunt wordt uitgewerkt in de Uitvoeringsnota Verkeerseducatie (zie actiepunt 15).

Actiepunt 15: Initiatief voor Uitvoeringsnota Verkeerseducatie

De gemeente Deventer neemt het initiatief voor een Uitvoeringsnota Verkeerseducatie. In dit plan staat hoe de permanente verkeerseducatie in de gemeente vorm krijgt. Samen met de politie, ROVO, VVN, het basis- en voortgezet onderwijs en rij scholen wordt geïnventariseerd wat de bestaande activiteiten zijn en welke mogelijkheden er zijn voor verbetering. De nota beschrijft ook de voorwaarden voor een structurele inbedding. Onderstaande lijst is een voorbeeld van maatregelen en activiteiten die in de Uitvoeringsnota kunnen staan.

Basisonderwijs:

- controle fietsverlichting in najaar (samen met politie en fietshandelaren);
- aandacht dode hoek (samen met transportbedrijven);
- verkeersouders (samen met ouders);
- verkeersexamen (samen met ouders en vrijwilligers).

Voortgezet onderwijs:

- controle fietskwaliteit en -verlichting in najaar (samen met politie en fietshandelaren);
- verkeersmarkt;
- verkeerscoördinator op scholen;
- inventariseren gevaarlijke routes;
- kruispuntdebatten (Team Alert);
- Veilig uitgaan – Veilig thuiskomen.

¹¹ GVVC-er = Gemeentelijk VerkeersVeiligheid Coördinator

¹² ROVO = Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Overijssel

¹³ Deze ambitie komt voort uit het Fietsbeleidsplan 2010-2015, *Deventer Fietst!*

Bromfietzers;

- voorlichting over risico's;
- leerstraf 49 cc (leerstraf in plaats van boete).

Jonge Automobilisten:

- RIS (Rijopleiding in Stappen);
- rijvaardigheidtrainingen;
- leerstraf.

3.6 Handhaving

Handhaving als onderwerp in een gemeentelijke beleidsnota lijkt een vreemde eend in de bijt, omdat dit een verantwoordelijkheid is van het OM en de politie. Maar onze achterliggende doelen zijn gelijk, namelijk een structurele afname van de verkeersonveiligheid. Daarin passen de volgende actiepunten.

Actiepunt 16: Betere afstemming tussen OM, politie, gemeente en provincie

De gemeente Deventer wil goede informatieuitwisseling tussen OM, politie, provincie Overijssel en de gemeente in handhaving, zodat ieders activiteiten optimaal op elkaar aansluiten. De aandacht van de gemeente gaat primair uit naar:

- 1) specifieke doelgroepen die volgens de jaarlijkse ROVO-monitor als 'kwetsbare groepen' benoemd zijn én
- 2) de ongevallenlocaties waarbij (onjuist) gedrag een aanwijsbare rol speelt (zoals door rood rijden).

Het aantal verzoeken voor automatische snelheidscontroles is al lange tijd groter dan de beschikbare capaciteit bij het OM en/of de politie. De gemeente overweegt daarom de aanschaf van en het beheer over een apparaten-pool voor geautomatiseerde snelheidshandhaving.

Actiepunt 17: Meer controles van bromfietzers, snelheid en roodlichtnegatie

De verkeersveiligheid in de gemeente Deventer kan verbeteren door meer controles uit te voeren op bromfietzers, snelheid (buiten de kom) en het negeren van rood licht. Op locaties waar verkeer structureel door rood of te hard rijdt én dat werkelijk nadelig consequenties heeft voor de verkeersveiligheid, overlegt de gemeente met het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) over het plaatsen van roodlicht-/snelheidscamera's.

Actiepunt 18: Overleg met OM over effectieve aanpak van probleemgroepen

Er zijn goede ervaringen met projecten waarbij het OM niet alleen bestraffend optreedt, maar ook educatief. Bijvoorbeeld met het opleggen van een leerstraf aan bromfietzers die herhaaldelijk de fout in gaan. Dit onderwerp wordt in overleg met het OM uitgewerkt in de bij actiepunten 15 genoemde Uitvoeringsnota Verkeerseducatie.

4 Uitvoering

De uitvoering van de in hoofdstuk 3 beschreven actiepunten gebeurt volgens een jaarlijks op te stellen uitvoeringsprogramma. Dit jaarlijkse plan stelt de gemeente in staat om in te spelen op veranderende omstandigheden, een gewijzigde begroting of extra subsidiekansen.

4.1 Jaarlijks uitvoeringsprogramma: Verkeersveiligheidsbrief

Vanaf 2012 stelt de gemeente elk jaar een uitvoeringsprogramma samen: de Verkeersveiligheidsbrief. Deze vervangt het huidige, jaarlijkse 'Actieprogramma Verkeersveiligheid' dat zich beperkte tot educatie en voorlichting. De Verkeersveiligheidsbrief is breder opgezet en zal ook de overige aspecten van verkeersveiligheid omvatten.

Veel van de inhoudelijke maatregelen uit hoofdstuk 3 zijn gerelateerd aan het gecombineerde MeerJaren Onderhoudsprogramma en Meerjaren Investeringsprogramma (Infrastructuur) Deventer (MJOP/MIND). Dit document wordt telkens voor een periode van vier jaar opgesteld. Herijking en aanvulling van de programmering gebeurt elke twee jaar. Voorgesteld wordt om de Verkeersveiligheidsbrief te laten aansluiten bij deze tweejaarlijkse cyclus (vaststelling of herijking) van het MJOP/MIND. Eens per twee jaar zal daarom een uitgebreide Verkeersveiligheidsbrief worden opgesteld.

Voor tussenliggende jaren geldt een beperkte Verkeersveiligheidsbrief, zonder de onderdelen (groot) wegonderhoud en investeringen infrastructuur. De verantwoordelijk portefeuillehouder in het college van burgemeesters en wethouders stelt de Verkeersveiligheidsbrief jaarlijks vast.

4.2 Onderwerpen in Verkeersveiligheidsbrief

De onderwerpen welke in de verkeersveiligheidsbrief aan de orde komen zijn de volgende.

Voor de reguliere (jaarlijkse) verkeersveiligheidsbrief zijn dit:

- Planning en monitoring van alle actiepunten in tabelvorm
- Activiteiten Educatie en Voorlichting (actiepunten 14 en 15)
- Samenvatting en analyse recente rapportages ROVO voor Deventer (overzicht focusgroepen, VOC-lijst)
- Verslaglegging en verantwoording ernstige ongevallen in afgelopen jaar.

De uitgebreide (tweejaarlijkse) Verkeersveiligheidsbrief voegt hier aan toe

- Herijken ongevallenlocaties over afgelopen drie jaar (actiepunt 1,2)
- Planning infrastructurele maatregelen verkeersveiligheid (actiepunt 1,2,5,6,7)
- Evaluatie van in het verleden uitgevoerde aanpak van ongevallenlocaties (actiepunt 3)

4.3 Verschijningsdata Verkeersveiligheidsbrief

De uitgebreide Verkeersveiligheidsbrief wordt tegelijkertijd opgesteld met ofwel een nieuw (vierjaarlijks op te stellen) MJOP/MIND, danwel met de (tweejaarlijkse) herijking van dit document.

De reguliere verkeersveiligheidsbrief wordt opgesteld halverwege deze termijnen, of op basis van het beschikbaar komen van volledige ongevallencijfers over het afgelopen jaar (meestal rond april)

De Verkeersveiligheidsbrieven zullen op de gemeentelijke website, www.deventer.nl/veiligopweg gepubliceerd worden.

5 Monitoring verkeersveiligheid

5.1 In verkeersveiligheidsbrief

De Verkeersveiligheidsbrief laat zien wat de effecten zijn van het verkeersveiligheidsbeleid zijn (zie hoofdstuk 3). Een tabel in de brief laat de voortgang zien van de 18 actiepunten uit hoofdstuk 3.

Daarnaast maakt de gemeente elke twee jaar een update van de knelpuntenlijst in verkeersveiligheid (actiepunt 1). De meest actuele verkeersongevallenregistraties zijn in deze lijst verwerkt, zodat blijkt of er wijzigingen zijn in de met prioriteit aan te pakken ongevallenlocaties. Als de aanpak effectief is, staan er steeds minder knelpunten in de tabel.

5.2 Ambtelijke monitoring van ernstige ongevallen

Naast deze jaarlijkse monitoring zal de gemeente ook volgens een vaste procedure aandacht geven aan ernstige ongevallen. Dit zijn ongevallen met dodelijke slachtoffers of ernstig letsel (ziekenhuisopname).

De werkwijze hierbij is:

- De gemeentelijk verkeersveiligheidscoördinator (GVVC-er) vraagt de ongevallenrapporten op bij de politie.
- Tijdens het regulier verkeersadviesoverleg met (onder anderen) de politie kunnen, als daar aanleiding voor is, deze ongevallen worden besproken. Uit deze bespreking en/of eigen analyse van de GVVC-er moet duidelijk worden of snel te treffen maatregelen het risico op herhaling kunnen voorkomen.
- Als snelle maatregelen niet effectief of haalbaar waren, kan grootschaliger aanpak van een onveilige situatie worden overwogen.
- De eerstvolgende Verkeersveiligheidsbrief maakt melding van het geval en geeft verantwoording van de gemaakte afweging (zie hoofdstuk 4.2)

Begrippenlijst

| | |
|-----------------------------------|--|
| Extern verkeersveiligheidsadvies | het rapport 'advies voor een Beleidsplan Verkeersveiligheid Deventer' dat in opdracht van de gemeente Deventer in 2009/2010 is opgesteld door een onafhankelijk bureau. De analyse en de aanbevelingen in dit rapport liggen ten grondslag aan dit beleidsplan. Het rapport is te downloaden op www.deventer.nl/veiligopweg . |
| GVVC-er | Gemeentelijk VerkeersVeiligheid Coördinator |
| Hoofdweg | een weg die minimaal als ontsluitingsweg type c (binnen de bebouwde kom) of erftoegangsweg type 1 (buiten de bebouwde kom) genoemd staat in de <u>vigerende wegencategorisatie</u> . In figuur 4 staat een afbeelding van alle hoofdwegen in de gemeente. |
| Kruispunt (als ongevallenlocatie) | een kruising van twee of meer <u>hoofdwegen</u> die als afzonderlijke <u>ongevallenlocatie</u> beschouwd wordt. Bij <u>ongevallenlocaties</u> die niet op een <u>hoofdweg</u> liggen (zie ongevallenlocaties) is per locatie gekozen of een bepaalde kruising van wegen het beste op zichzelf, dus als afzonderlijk <u>kruispunt</u> of juist gezamenlijk met andere weggedeelten en/of kruisingen als afzonderlijk <u>wegvak</u> beschouwd dient te worden. |
| MJOP (/MIND) | MeerJaren OnderhoudsProgramma en Meerjaren Investeringsprogramma (Infrastructuur) Deventer. Dit betreft het gecombineerde investerings en onderhoudsprogramma voor infrastructuur en openbare ruimte. Het MJOP/MIND wordt vierjaarlijks vastgesteld, en halverwege herijkt. Zie http://www.deventer.nl/mjop . |
| OM | Openbaar Ministerie |
| Ongevallenconcentratie | een <u>ongevallenlocatie</u> met een verhoogd aantal ongevallen ten opzichte van de (directe) omgeving gedurende de afgelopen drie jaar. In verkeersveiligheid wordt ook wel de (vaak nauwkeurig gedefinieerde) term verkeersongevallenconcentratie gebruikt, zie <u>VOC</u> |
| Ongevallenscore | een gewogen optelsom van het aantal ongevallen tijdens de afgelopen drie kalenderjaren op een <u>ongevallenlocatie</u> . Elk ongeval met dodelijke slachtoffers of resulterend in ziekenhuisopname telt als 1, een ongeval met overig letsel als 0,1 en een ongeval met <u>u.m.s.</u> als 0,01. Als voorbeeld: een <u>ongevallenlocatie</u> met 1 ongeval resulterend in ziekenhuisopname, 3 ongevallen met overig letsel en 12 <u>u.m.s.</u> ongevallen in een periode van drie jaar heeft als ongevallenscore: 1,42. |
| Ongevallenlocatie | <u>Kruispunt</u> of <u>wegvak</u> op een <u>hoofdweg</u> waarop één of meerdere ongevallen geregistreerd zijn tijdens de afgelopen drie jaar. Als ongevallenlocatie zijn ook enkele kruispunten en wegvakken buiten het hoofdwegennet beschouwd, zoals geadviseerd in het <u>extern verkeersveiligheidsadvies</u> , op basis van meldingen bij het gemeentelijk Meldpunt Openbare Ruimte, of op basis van verkeersveiligheidsgerelateerde projecten in de wijkaanpak. |
| ROVO | Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Overijssel |

| | |
|--------------------------------|---|
| u.m.s. | uitsluitend materiële schade. meestal gebruikt voor een licht ongeval waarbij geen slachtoffers of overig letsel te betreuren zijn, doch uitsluitend schade aan de betrokken voertuigen. |
| Verkeersveiligheidsbrief | Jaarlijks op te stellen uitvoeringsprogramma ten behoeve van de uitvoering in monitoring van dit beleidsplan, zie hoofdstuk 4 en 5 |
| Vigerende wegencategorisatie | Een gemeentelijk beleidsstuk waarin benoemd staat welke wegen als <u>hoofdweg</u> gelden. Ten tijde van het opstellen van dit beleidsplan is dit de Nota Hoofdwegenstructuur Deventer (dec 2001), in combinatie met de Herijking Nota Hoofdwegenstructuur (jan 2007). Zie figuur 4 voor een overzicht. |
| VOC | verkeersongevallenconcentratie. In Nederland worden verschillende definities gebruikt voor wat exact een VOC is. In Overijssel hanteert het <u>ROVO</u> een norm van minimaal 12 ongevallen tijdens de afgelopen drie jaar, ongeacht de ernst. Regelmatig stelt het ROVO een overzicht op van VOC-locaties in Overijssel, zie www.rovo.nl . De meest recente VOC-lijst ten tijde van het opstellen van dit beleidsplan staat op www.rovo.nl/bestanden/VOC-lijst_2008.pdf |
| VVN | Veilig Verkeer Nederland |
| V ₈₅ | de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden. |
| Wegvak (als ongevallenlocatie) | een aaneengesloten stuk <u>hoofdweg</u> tussen twee <u>kruispunten</u> die als afzonderlijke <u>ongevallenlocatie</u> beschouwd wordt (of tot gemeentegrens, begin- of eindpunt van een weg). Een wegvak kan dus meerdere kruisingen omvatten, bijvoorbeeld voor zover dit kruisingen zijn met kleine wegen (geen hoofdwegen). Bij ongevallenlocaties buiten een hoofdweg kan hiervan worden afgeweken (zie <u>ongevallenlocatie</u> en <u>kruispunt</u>). |