

***Verkeersveiligheidsplan
Gemeente Woudenberg
2005-2008***

rapportnr. TT04-054

Drs. Marc Bijlsma
Veenendaal, Traffic Test bv

Documentbeschrijving

Titel:	Verkeersveiligheidsplan Gemeente Woudenberg
Rapportnummer:	TT04-054
Status:	Definitief
Trefwoorden:	Verkeersveiligheid, Woudenberg
Projectnummer:	E2004-054
Auteur(s):	Drs. Marc Bijlsma
Datum:	30 maart 2005
Opdrachtgever:	Gemeente Woudenberg
Korte inhoud:	In dit verkeersveiligheidsplan wordt een beeld geschetst van de aard en de omvang van de verkeersonveiligheid in Woudenberg en wordt aangegeven welke maatregelen de gemeente Woudenberg de komende jaren zal nemen om de verkeersveiligheid te vergroten.

Traffic Test is een onderzoeks- en adviesbureau, dat wil bijdragen aan effectief verkeers- en vervoersbeleid van overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Vanuit de invalshoeken 'gedrag', 'beleid' en 'verkeerskunde' staat de mens in het verkeer daarbij steeds centraal. Veel voorkomende werkzaamheden zijn enquête-onderzoek, beleidsevaluaties, praktijkexperimenten, literatuur-studies, methodiekwikkeling, projectmanagement, detacheringen, panel-discussies en workshops.

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	1
1.1	Achtergrond.....	1
1.2	Doel project	1
1.3	Inhoud plan.....	1
2.	Landelijk en regionale ontwikkelingen	3
2.1	Landelijk verkeersveiligheidsbeleid	3
2.2	Regionaal verkeersveiligheidsbeleid	3
2.3	Demografische en mobiliteitsontwikkelingen	5
2.4	Infrastructurele ontwikkelingen.....	6
2.5	Ruimtelijke ontwikkelingen.....	7
3.	Objectieve verkeersonveiligheid in Woudenberg	8
3.1	Ontwikkeling verkeersonveiligheid 1996-2003	8
3.2	Verkeersveiligheid binnen bebouwde kom	13
3.3	Verkeersveiligheid buiten bebouwde kom.....	16
4.	Subjectieve verkeersonveiligheid.....	19
4.1	Onveilige locaties.....	19
4.2	Gehandicaptenplatform	21
4.3	Ouderenbonden	21
5.	Veiligheid school- en gymroutes	22
5.1	Veiligheid schoolroutes en schoolomgeving.....	22
5.2	Veiligheid gymroutes.....	22
6.	Beleidsvisie gemeente Woudenberg.....	25
6.1	Visie en doelen.....	25
6.2	Maatregelen.....	25
6.2.1	Duurzaam veilige infrastructuur	25
6.2.2	Educatie en gedragsbeïnvloeding	26
6.2.3	Handhaving.....	27
6.3	Infrastructurele aandachtspunten.....	28
6.3.1	Moorsterweg.....	28
6.3.2	Voskuilerweg	28
6.3.3	Voskuilerdijk	29
6.3.4	Kruising Maarsbergseweg – Ringelpoel.....	29
6.3.5	Kruising Maarsbergseweg – Laanzicht.....	30
6.3.6	Kruising Europaweg – Stationsweg West – Laan 1940-1945.....	30
6.3.7	Kruising Voorstraat – Burgwal – Vondellaan	31
6.3.8	Kruising Dorpsstraat – de Nieuwe Poort	31
6.4	Niet infrastructurele aandachtspunten	31
7.	Uitvoeringsprogramma	32
7.1	Maatregelen buiten bebouwde kom.....	32
7.2	Maatregelen binnen bebouwde kom	34
8.	Evaluatie veiligheidsbeleid Woudenberg	36
8.1	Verkeersveiligheidsdoelstelling vorige GVVP.....	36
8.2	Evaluatie maatregelen	36
8.2.1	Maatregelen black spots.....	36
8.2.2	Maatregelen onveilige wegvakken.....	37

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

De gemeente Woudenberg is gelegen in de provincie Utrecht en telt iets meer dan 11.000 inwoners. Eén van de taken van de gemeente Woudenberg is zorg te dragen voor een veilige verkeerscirculatie voor zowel inwoners als passanten.

Om deze taak naar behoren te kunnen uitvoeren heeft de gemeente Woudenberg inzicht nodig in de huidige aard en omvang van de verkeersonveiligheid en in ruimtelijke, demografische en verkeerskundige ontwikkelingen die de verkeersveiligheid in de (nabije) toekomst beïnvloeden. In dit verkeersveiligheidsplan worden de bovenstaande ontwikkelingen in beeld gebracht en wordt op basis hiervan een voorstel gedaan voor het beleid dat de gemeente Woudenberg de komende jaren moet voeren om de verkeersonveiligheid in de gemeente terug te dringen.

1.2 Doel project

Het doel van het project luidt als volgt:

Het opstellen van een nieuw verkeersveiligheidsplan voor de gemeente Woudenberg waarin is weergegeven welk beleid de gemeente de komende jaren (2005-2008) zal voeren om de verkeersveiligheid in Woudenberg te vergroten

1.3 Inhoud plan

Dit GVVP is opgebouwd uit drie delen. In deel I wordt aandacht besteed aan de achtergronden die ten grondslag liggen aan het verkeersveiligheidsbeleid. Hierbij komen achtereenvolgens het landelijk en provinciaal verkeersveiligheidsbeleid aan de orde (hoofdstuk twee), de huidige aard en omvang van de verkeersonveiligheid binnen de bebouwde kom en daarbuiten (hoofdstuk drie), de subjectieve beleving van de verkeersonveiligheid door inwoners van Woudenberg (hoofdstuk vier) en de veiligheid van de school-thuisroutes en de school-gymroutes.

In deel II wordt het verkeersveiligheidsbeleid dat de gemeente Woudenberg de komende jaren voor ogen staat, uitgewerkt. In hoofdstuk zes wordt de beleidsvisie gepresenteerd (inclusief doelstellingen en maatregelen) waarna in hoofdstuk zeven het uitvoeringsprogramma wordt toegelicht waarin de kosten en de effecten van alle uit te voeren maatregelen worden belicht.

In deel III van het plan worden tenslotte het beleid en de maatregelen uit het vorige GVVP summier geëvalueerd. Hierbij wordt nagegaan hoe de verkeersveiligheid zich op de – ten tijde van het verschijnen van het vorige GVVP – meest onveilige locaties heeft ontwikkeld en welke maatregelen hieraan wel of niet hebben bijgedragen.

DEEL I: BELEIDSACHTERGROND

2. Landelijk en regionale ontwikkelingen

2.1 Landelijk verkeersveiligheidsbeleid

Het landelijk verkeersveiligheidsbeleid wordt beschreven in de Nota Mobiliteit die november vorig jaar door de Tweede Kamer is goedgekeurd.

Voor 2010 is het beleid erop gericht het aantal verkeersdoden en gewonden terug te brengen tot respectievelijk 900 en 17.000: een daling van 15% (doden) en 7,5% (ziekenhuisgewonden) ten opzichte van 2002. Tien jaar later, in 2020, moet dit zijn teruggebracht tot niet meer dan 640 doden en 13.500 ziekenhuisgewonden: een daling van respectievelijk 40% en 30% ten opzichte van 2002.

Het Rijk wil deze doelstellingen verwezenlijken door het continueren van het huidige (succesvolle) beleid. Dit houdt in: doorgaan met het inbedden van verkeersveiligheid in het wegenbeheer, het onderwijs en de rijopleiding, handhaving van regelgeving, voorlichting, vasthouden aan de veiligheidseisen die gelden voor voertuigen en het instandhouden van de APK. Daarnaast zijn aanvullende maatregelen nodig op het gebied van infrastructuur, gedragsbeïnvloeding, innovatieve voertuigmaatregelen en een goede inbedding van de verkeersveiligheid in relevante maatschappelijke sectoren.

Om deze doelstellingen te realiseren stelt het Rijk dat alle wegbeheerders (waaronder dus ook gemeenten) een bijdrage moeten leveren. Hierbij gaat het o.a. om het inrichten van 30-kilometerzones, de aanleg van rotondes en fietspaden, de optimalisering van kruisingen en verkeersregelinstallaties, het beveiligen van bermen en overwegen, enzovoorts. De rijksoverheid zal vanaf 1 januari 2005 de bijdrage aan dit soort regionale en lokale maatregelen inbedden in de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) voor provincies en WGR-plusregio's.

2.2 Regionaal verkeersveiligheidsbeleid

De provincie Utrecht heeft haar verkeersveiligheidsbeleid verwoord in het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU) dat in december 2003 door Provinciale Staten unaniem is vastgesteld. Hierin is de doelstelling opgenomen om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers tussen 1998 en 2010 met 25% te reduceren (tot 47 in 2010) en het aantal ziekenhuisgewonden met 10% (tot 712 in 2010). Het verkeersveiligheidsbeleid in de provincie Utrecht kent drie pijlers: infrastructuur, educatie/voorlichting en handhaving.

Infrastructuur

De provincie Utrecht stelt dat het van belang is dat de verkeersinfrastructuur zodanig wordt ingericht en functioneert dat de kans op een ongeval drastisch wordt beperkt. Als zich toch een ongeval voordoet, dient de kans op ernstig letsel zoveel mogelijk te worden uitgesloten. De provincie Utrecht voert een preventief beleid dat gericht is op:

1. het beperken van het ongevalsrisico op specifieke onveilige wegvakken;
2. (her)inrichting van wegen volgens de principes van Duurzaam Veilig.

Bij het ontwikkelen en uitvoeren van infrastructurele maatregelen hanteert zij voorts de volgende uitgangspunten.

- o het autoverkeer wordt zoveel mogelijk gebundeld/geconcentreerd op relatief veilige wegen (stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen);
- o de ritten moeten zo kort mogelijk zijn. De kortste en de veiligste routes moeten zo veel mogelijk samenvallen;
- o de categorisering van wegen en de uitgevoerde maatregelen moeten als resultaat hebben dat verkeerskundige functie, inrichting en gebruik (intensiteit) 'kloppen';
- o langs gebiedsontsluitingswegen en (drukke) erftoegangswegen liggen vrijliggende fietspaden.

Educatie/voorlichting

Een tweede pijler van het verkeersveiligheidsbeleid van de provincie Utrecht is educatie. Infrastructurele maatregelen bereiken niet het gewenste effect als verkeersdeelnemers de maatregelen niet begrijpen of accepteren. De provincie Utrecht streeft op middellange termijn (2015) naar een systeem van permanente verkeerseducatie waarin de verkeersdeelnemer gedurende zijn hele leven de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie krijgt bijgebracht voor een veilige deelname aan het verkeer.

Handhaving

Hoewel de provincie Utrecht geen directe invloed heeft op prioriteitstelling van politie en justitie voor verkeershandhaving, werkt zij op dit gebied nauw samen met andere wegbeheerders en justitie. De provincie Utrecht streeft ernaar met politie en justitie zakelijke afspraken te maken over het handhavingsniveau dat afgestemd moet zijn op het ongevalsrisico op de betreffende weg/wegvak.

Verkeersonveiligheid Utrecht versus andere provincies

De provincie Utrecht scoort wat betreft verkeersveiligheid gemiddeld vergeleken met andere provincies. In de onderstaande tabel wordt per provincie het aantal verkeersslachtoffers weergegeven per 100.000 inwoners.

Tabel 2.1 Aantal letselslachtoffers per 100.000 inwoners per provincie	
Noord-Holland	280
Overijssel	271
Drenthe	261
Zeeland	260
Gelderland	251
Noord-Brabant	240
Utrecht	238
Flevoland	237
Groningen	233
Zuid-Holland	215
Limburg	213
Friesland	179

2.3 Demografische en mobiliteitsontwikkelingen

Het aantal inwoners van de gemeente Woudenberg is de afgelopen jaren licht gegroeid en zal tot 2015 toenemen tot ruim 11.500.

Tabel 2.2 Inwoners gemeente Woudenberg	
1996	10.616
1997	10.826
1998	10.872
1999	10.832
2000	10.914
2001	11.025
2002	11.019
2003	11.151
2004	11.228
.....
2015	11.569 ¹

Het autobezit is toegenomen van 39% in 1998 tot 43% in 2003. Opvallend is dan ook dat het aantal kilometers dat inwoners van Woudenberg met een auto afleggen sinds 1996 is teruggelopen: per dag legt een gemiddelde Woudenberger 17,6 kilometer af.

Tabel 2.3 Autobezit gemeente Woudenberg		
	absoluut aantal personenauto's	personenautobezit
1998	4.226	38,9%
1999	4.276	39,5%
2000	4.468	40,9%
2001	4.560	41,4%
2002	4.691	42,6%
2003	4.808	43,1%

Tabel 2.4 Afgelegde afstand per inwoner van Woudenberg per dag								
	auto (bestuurder)	auto (passagier)	trein	bus/tram/ metro	brom-/ snorfiets	fiets	lopen	overig
1995-1996	19,2	9,6	1,9	1,3	0,3	2,4	0,6	1,2
1996-1997	17,8	9,3	2,1	1,2	0,2	2,4	0,6	1,1
1997-1998	17,6	9,5	2,2	1,2	0,2	2,5	0,6	1,1
1998-1999	19,1	10,0	2,2	1,1	0,3	2,6	0,5	0,9
1999-2000	20,2	9,5	1,9	0,9	0,2	2,5	0,4	0,6
2000-2001	18,6	8,2	1,6	1,0	0,2	2,3	0,5	0,7
2001-2002	17,6	8,3	1,8	1,2	0,2	2,5	0,5	1,2

Uit modelberekeningen van de provincie Utrecht blijkt dat het verkeer op de provinciale wegen die de gemeente Woudenberg doorkruisen, tot 2015 verder zal toenemen. Met name op de N227 wordt een sterke verkeerstoename verwacht. De verkeerstoename op de N224 en N226 maakt een aanpak van de verkeersonveiligheid op deze wegen extra noodzakelijk.

¹ Bron: Toekomstvisie Woudenberg 2015

locatie	1998	2015	toename in %
N227	14.200	18.600	+31%
N224 West	11.400	13.200	+16%
N224 Oost	13.500	16.300	+21%
N226 Zuid	15.100	17.500	+16%
N226 Noord	12.300	13.400	+9%

2.4 Infrastructurele ontwikkelingen

Openstelling A30

In juli 2004 is de A30 tussen Ede en Barneveld definitief opengesteld. Door realisatie van deze autosnelweg heeft het verkeer de beschikking over een snelle noord-zuidverbinding. Uit modelberekeningen van de provincie Utrecht blijkt dat de ingebruikname van de A30 echter nauwelijks leidt tot een afname van de verkeersintensiteit op de N226 en de N224 door Woudenberg.

Verbreiding A12

In het kader van de Spoedwet wegverbreding – die in mei 2003 door de Eerste Kamer is aangenomen – wordt de A12 tussen Maarsbergen en Utrecht verbreed. Tussen Maarsbergen en Driebergen wordt voor het terugdringen van de files in beide richtingen een plusstrook aangelegd. Realisatie van deze extra strook is voorzien voor 2009. Voor Woudenberg kan dit tot gevolg hebben dat een deel van het doorgaand verkeer – dat nu vanwege de congestie op de A12 nog gebruik maakt van de parallel daaraan lopende N224 – terugvloeit naar de A12. Uit de modelberekeningen van de provincie Utrecht blijkt dat het verkeersaanbod op de N224 desondanks groeit tot 2015.

Bundeling bovenregionaal verkeer N227

De provincie Utrecht heeft aangegeven het bovenregionaal verkeer tussen de Utrechtse Heuvelrug en het Eemland zoveel mogelijk te willen bundelen op de N227 en het verkeer dat toch van de N226 gebruikmaakt via de N224 naar de N227 te willen leiden (via o.a. de bebording). Bij deze keuze zijn veel aspecten meegewogen, zoals de bestaande vormgeving, de doorstromingskwaliteit, de verkeersveiligheid, het openbaar vervoer, de milieuhinder, de natuur- en landschapswaarden, ruimtelijke en infrastructurale ontwikkelingen en de herkomst en bestemming van het verkeer. Het tracé van de N226 is kronkelig en minder geschikt als gebiedsontsluitingsweg dan de N227. Ook zijn daar meer erfaansluitingen en heeft Woudenberg nu te maken met veel doorgaand verkeer, wat de veiligheid en de leefbaarheid in de kern aantast.

Om deze bundeling te stimuleren zal de provincie Utrecht snelheidsremmende voorzieningen aanbrengen op de N226 tussen Woudenberg en Leusden-Zuid en zullen op de N227 en een deel van de N224 maatregelen worden genomen om de doorstroming te bevorderen. Afwaardering van de N226 tot erftoegangsweg behoort vanwege de blijvend hoge verkeersintensiteit overigens niet tot de mogelijkheden.

²

In de modelberekeningen is uitgegaan van een verbreding van de A12 en de A28 naar twee keer drie rijstroken.

De gemeente Woudenberg steunt de plannen van de provincie Utrecht die kunnen leiden tot een sterke verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de dorpskern en is betrokken bij studies van de provincie Utrecht naar de toekomstige regionale netwerkstructuur.

2.5 Ruimtelijke ontwikkelingen

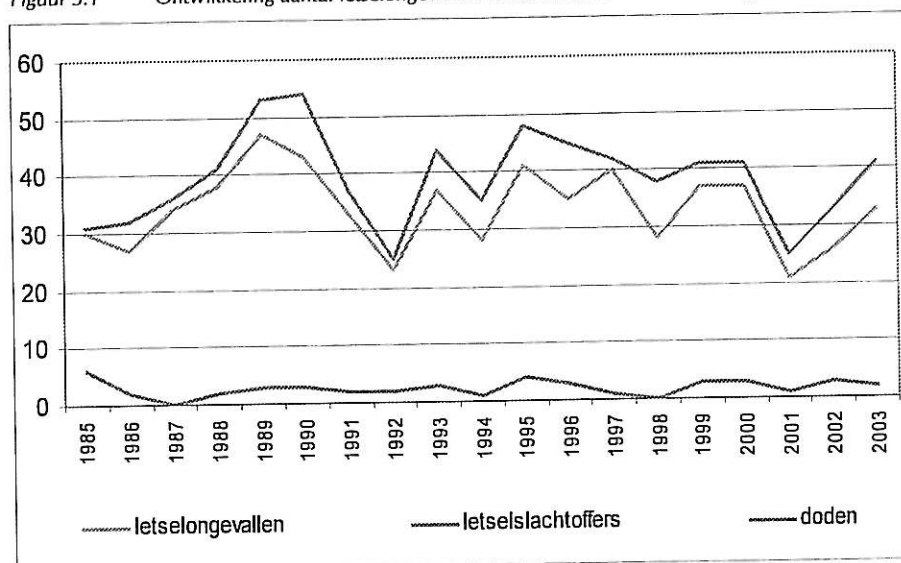
In Woudenberg worden tussen 2005 en 2015 500 extra woningen gebouwd. Een deel van deze woningen wordt gebouwd binnen het bestaand bebouwd gebied. Daarnaast worden aan de noordoostkant van de kern (nabij de Laan 1940-1945) 200 woningen gebouwd.

3. Objectieve verkeersonveiligheid in Woudenberg

3.1 Ontwikkeling verkeersonveiligheid 1996-2003³

Vanaf 1996 (het jaar waarin het vorige GVVP is vastgesteld) is het aantal letselongevallen in de gemeente Woudenberg redelijk stabiel gebleven: na een sterke daling van het aantal letselongevallen in 2001 is het aantal ongevallen weer toegenomen tot 33 in 2003 (zie tabel 3.2). Het aantal verkeersslachtoffers vertoont een vergelijkbare ontwikkeling. De doelstelling die in het oude GVVP was geformuleerd (een reductie van het aantal verkeersslachtoffers in 2000 van 25% ten opzichte van het aantal in 1985) is niet gehaald: het aantal verkeersslachtoffers lag in 2000 zelfs hoger dan in 1985. Voor een uitgebreide evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid in Woudenberg wordt verwezen naar deel III van dit plan.

Figuur 3.1 Ontwikkeling aantal letselongevallen en slachtoffers in Woudenberg



Het merendeel van de letselongevallen (60%) vindt plaats op provinciale wegen⁴. Op gemeentelijke wegen gebeurt 36% van de letselongevallen. Opvallend is wel dat zich in 2003 meer letselongevallen op gemeentelijke wegen hebben voorgedaan dan op provinciale wegen. Dit is voornamelijk te wijten aan het grote aantal letselslachtoffers op de Moorsterweg (5), Voskuilerweg (4) en Voskuilerdijk (4) in 2003.

De cijfers maken duidelijk dat het verbeteren van de verkeersveiligheid in Woudenberg een taak is van zowel de provincie Utrecht als de gemeente Woudenberg.

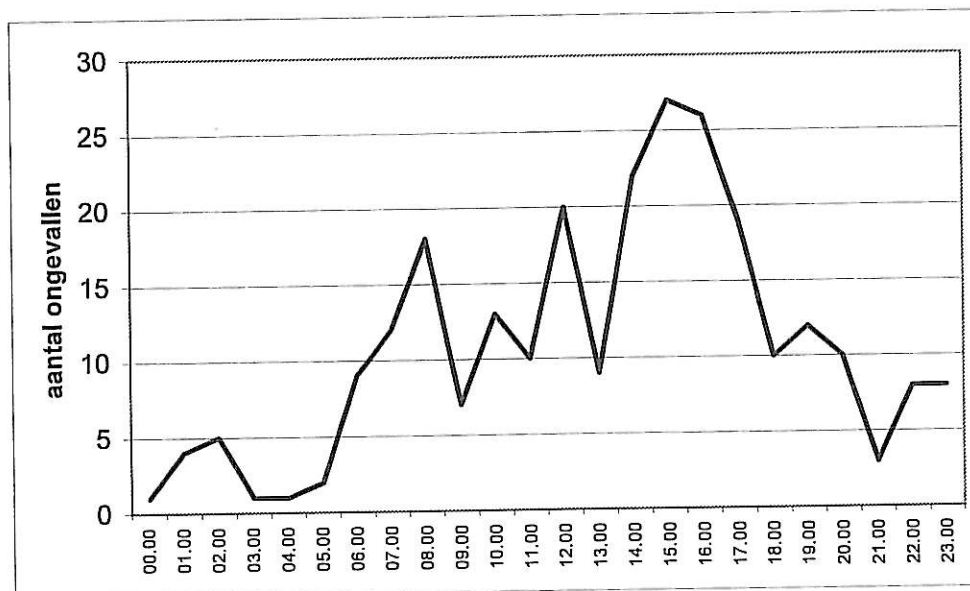
³ Bij de gepresenteerde cijfers moet worden opgemerkt dat het werkelijk aantal verkeersslachtoffers hoger ligt doordat niet alle verkeersongevallen geregistreerd worden. De registratiegraad ligt voor dodelijke slachtoffers op 93%, voor ziekenhuisgewonden op 61% en voor lichtgewonden op 15%. De registratiegraad is in de loop der jaren ongeveer gelijk gebleven.

⁴ Bij deze conclusie moet wel worden opgemerkt dat ongevallen op kruispunten tussen gemeentelijke wegen en provinciale wegen worden toegerekend aan provinciale wegen. Het is dus niet noodzakelijkerwijs zo dat de gemeente Woudenberg geen rol heeft in het terugdringen van deze onveiligheid.

	rijk	provincie	gemeente	totaal
1996	1	20	14	35
1997	2	18	20	40
1998	0	23	5	28
1999	2	23	12	37
2000	3	25	9	37
2001	1	13	7	21
2002	1	17	8	26
2003	1	15	17	33
Totaal	11	154	92	257

Het merendeel van de letselongevallen vindt plaats tussen 14.00 uur en 18.00 uur. Bij ongevallen binnen deze tijdsperiode zijn relatief veel schoolgaande kinderen en jongeren betrokken maar ook automobilisten lopen in de middaguren een groter risico om gewond te raken bij een verkeersongeval.

Figuur 3.3 Letselongevallen in Woudenberg tussen 1996 en 2003 naar tijdstip



De meeste letselslachtoffers zijn automobilisten maar ook bromfietzers en fietsers zijn relatief vaak betrokken bij ernstige ongevallen betrokken.

	auto	brom- fiets	fiets	motor/ scooter	bestel- auto	lopen	snorfiets	vracht- auto	overig vvm	totaal
1996	29	6	9	1	1	2	0	0	0	48
1997	17	9	9	3	4	0	1	0	0	43
1998	22	7	3	3	0	1	2	0	0	38
1999	22	7	5	6	1	2	1	0	0	44
2000	20	7	3	4	6	2	0	0	2	44
2001	12	5	3	1	4	1	0	0	0	26
2002	23	5	5	1	0	1	0	1	0	36
2003	19	7	7	2	5	3	0	0	0	43
Totaal	164	53	44	21	21	12	4	1	2	322

Met name personen tussen de 18 en 24 jaar lopen een groot risico slachtoffer te worden van een verkeersongeval. Ook jongeren tussen de 12 en 17 jaar zijn relatief vaak betrokken bij ernstige verkeersongevallen. Bij de eerstgenoemde groep gaat het vooral om automobilisten terwijl het bij de tweede groep voornamelijk bromfietzers betreft.

Jonge kinderen blijken ondanks hun kwetsbaarheid in het verkeer relatief weinig risico te lopen in het verkeer.

	0 - 11	12 - 17	18 - 24	25 - 29	30 - 39	40 - 49	50 - 59	60 - 74	75 +	totaal
1996	3	7	10	3	9	9	3	4	0	48
1997	1	5	12	7	6	2	5	2	3	43
1998	2	1	15	4	6	4	3	3	0	38
1999	0	5	14	5	7	5	3	1	4	44
2000	0	10	6	3	7	8	5	1	2	42
2001	0	5	5	3	11	0	1	1	0	26
2002	1	5	13	1	6	3	3	2	2	36
2003	4	7	12	2	4	4	8	1	1	43
Totaal	11	45	87	28	56	35	31	15	12	320
Aantal inwoners ⁵	1.904	858	924	750	1.704	1.563	1.423	1.243	538	10.907
Slachtoffer- risico ⁶	1%	5%	9%	4%	3%	2%	2%	1%	2%	3%

⁵ Gemiddeld aantal inwoners in deze leeftijd tussen 1996 en 2003

⁶ Het weergegeven slachtofferisico heeft betrekking op het risico om de laatste 9 jaar bij een letselongeval betrokken te zijn geweest. Daarnaast wordt aangenomen dat alle slachtoffers uit Woudenberg afkomstig zijn terwijl in de praktijk een groot aantal verkeersslachtoffers afkomstig is uit andere kernen. Het slachtofferisico geeft echter wel een indicatief beeld van leeftijdsgroepen die relatief veel risico lopen slachtoffer te worden van een verkeersongeval.