

Meerjarenplan verkeersveiligheid 2010 – 2014
gemeente Doetinchem



Colofon:

Dit onderzoek is uitgevoerd door de afdeling fysieke ontwikkeling, team beleid.

Auteur en projectleider: Bart Teunissen

Werkgroep:

Wim Regenspurg, Mark Cornelissen en Jaap Alffenaar (verkeer)

Han Egberink en Pascal Verheij (wijkbeheer)

Erna Koolenbrander (handhaving)

Saar Veneman, Tamara Otten en Geert Wanders (wijkregie)

Meer informatie over het onderzoek kunt u opvragen bij

b.teunissen@doetinchem.nl

04 februari 2010

Voorwoord

Een visie kunnen wij niet kopen, maar moeten wij samen verdienen

Voor u ligt het nieuwe meerjarenplan verkeersveiligheid 2010 – 2014. Dit plan heb ik samen met vele partners (VVN, ANWB, fietsersbond, politie, onderwijsinstellingen, dorpsraden, etcetera) en burgers opgesteld en dient de verkeersveiligheid in onze gemeente verder te verhogen. Ik wil de partners en burgers hartelijk danken voor hun inzet bij het opstellen van het nieuwe plan en hun inspanningen om het verkeer zo veilig mogelijk te maken.

Het aantal slachtofferongevallen is tussen 2002 en 2008 met 40% afgenomen. Het is een uitdaging om deze dalende trend voort te zetten, want elk slachtoffer is er één te veel. Bij het bestuderen van de verkeersveiligheidsgegevens vielen mij een aantal zaken op. Veel ongevallen gebeuren door geen voorrang verlenen, onvoldoende afstand houden en de macht over het stuur verliezen. Een druk leven, je eigen 'ik' in het verkeer centraal stellen, stoer gedrag vertonen en te weinig rijervaring zijn enkele redenen van de voorgaande ongevaloorzaken. Degenen die te hard rijden en geen rekening houden met andere verkeersdeelnemers en dan vooral de kwetsbare doelgroepen (onder andere kinderen, fietsers en ouderen) pakken wij in het nieuwe plan hard aan. Want onverantwoord rijgedrag veroorzaakt veel leed. Daarnaast gaan wij de kwetsbare doelgroepen beter beschermen.

Wat mij ook opviel was dat veel ideeën van partners en burgers in het verlengde van de voornemens van de gemeente lagen. Dat was en is een stap in de goede richting. Veel ideeën zijn zodoende ook in het plan teruggekomen.

De gemeente kan niet alleen de verkeersveiligheid vergroten. Samen moeten wij ons verantwoordelijk voelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, want het is een zaak die iedereen aangaat. Daarom kunnen wij de visie 'het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers en het verhogen van de verkeersveiligheidsbeleving' niet alleen kopen, maar moeten wij die samen verdienen. In de enquête die is gehouden in november 2009 hebben veel burgers aangegeven dat zij zich vrijwillig willen inzetten voor de verkeersveiligheid in hun wijk of dorp. Ik hoop dat u ook actief wilt zijn. Als u ook mee wilt doen, kunt u contact opnemen met de mensen van het team verkeer van de gemeente Doetinchem via gemeente@doetinchem.nl of (0314) 377 377.

Nogmaals dank voor uw inzet bij het opstellen van dit plan.

Met vriendelijke groet,

Mevrouw. drs. L. van der Meijs,
wethouder verkeer en vervoer

Managementsamenvatting

Inleiding

De verkeersveiligheid in de gemeente Doetinchem heeft de afgelopen jaren een gunstige ontwikkeling doorgemaakt. Het aantal slachtofferongevallen is tussen 2002 en 2008 met 40% gedaald. Toch is er geen reden om tevreden achterover te leunen, want elk slachtoffer is er één te veel. Het vergt steeds meer inspanningen om de dalende trend in het aantal ongevallen voort te zetten. Het Rijk en de Provincie vragen de gemeente ambitieus te zijn op het gebied van verkeersveiligheid. Ook is er een maatschappelijke behoefte aan verkeersveiligheidsmaatregelen.

Op 12 juli 2007 heeft de gemeenteraad van Doetinchem het Mobiliteitsplan 2007 - 2020 en het bijbehorende uitvoeringsprogramma vastgesteld. Onderdeel van het uitvoeringsprogramma is het opstellen van een beleidsvisie verkeersveiligheid. Het laatste verkeersveiligheidsplan is van 21 mei 2002 en behoeft actualisering. Enerzijds om aan te sluiten op de jongste inzichten op het gebied van bovenlokale verkeersveiligheid (landelijke, provinciale en regionale doelstellingen) en anderzijds om te kunnen inspelen op nieuwe lokale en regionale omstandigheden en ontwikkelingen. Het afgelopen half jaar is in samenwerking met vele partners (VVN, ANWB, fietsersbond, politie, onderwijsinstellingen, dorpsraden, etcetera) en burgers gewerkt aan de opstelling van een nieuw verkeersveiligheidsplan.

Kern

Belangrijk uitgangspunt bij het opstellen van het verkeersveiligheidsplan was het kader dat u in het collegebesluit van 30 september 2009 had meegegeven, te weten:

'Het ontwikkelen van een realiseerbare beleidsvisie verkeersveiligheid die een goede basis en toetsingskader vormt voor de daadwerkelijke implementatie van beleid en uitvoering van projecten. De visie dient bij te dragen aan de landelijke, provinciale en regionale ambities ten aanzien van verkeersveiligheid.'

In het onderzoek stond de volgende hoofdvraag centraal:

'Op welke wijze kan de gemeente Doetinchem de verkeersveiligheid verbeteren?'

Analyse

Uit onderzoek is gebleken dat de landelijke en provinciale verkeersveiligheidsdoelstellingen in hoge mate overeenkomen. De landelijke doelstelling is in het gemeentelijke plan leidend. In 2010 mogen er landelijk niet meer dan 750 verkeersdoden (30% minder ten opzichte van 2002) en 17.000 ziekenhuisgewonden (7,5% minder ten opzichte van 2002) zijn. In 2020 mogen er landelijk niet meer dan 500 verkeersdoden (46% minder ten opzichte van 2002) en 12.250 ziekenhuisgewonden (33% minder ten opzichte van 2002) zijn.

De gemeente Doetinchem hanteert de landelijke visie Duurzaam Veilig voor het voorkomen van verkeersongevallen. De aankomende periode dient de gemeente met de volgende algemene ontwikkelingen rekening te houden: vergrijzing, afname kinderaantal, groei personen- en goederenvervoer, intensivering van de samenleving, schaalvergrotingen, toename individueel gedrag, internationalisering en technologie.

De objectieve verkeersveiligheidsanalyse toont aan dat onderregistratie van ongevallen veel voorkomt. Het aantal slachtofferongevallen is in de periode van 2002 - 2008 met 40% afgenomen. Hoog scorende slachtoffergroepen zijn: fietsers in de leeftijd van 12 - 15 jaar, bromfietsers 16 - 17 jaar, automobilisten 18 - 24 jaar, motorrijders 35 - 49 jaar en voetgangers

65 jaar en ouder. In het algemeen gebeuren de meeste ongevallen door geen voorrang verlenen, onvoldoende afstand houden en het verliezen van de macht over het stuur. Daarnaast kent de gemeente zes gemeentelijke blackspots: kruispunten Europaweg - Keppelseweg, Barlhammerweg - Liemersweg en Raadhuisstraat - Burgemeester Tenkinkstraat en wegvakken Europaweg (tussen Vancouverstraat - Liemersweg), Terborgseweg (tussen Wilhelminastraat - Wei van Ome Karel) en Varsseveldseweg (tussen Bachlaan en Mozartlaan). Hoofdoorzaken van de ongevallen op deze blackspots zijn: onvoldoende afstand houden, geen voorrang en doorgang verlenen en de macht over het stuur verliezen.

De gemeente krijgt in de subjectieve verkeersveiligheidsanalyse van de respondenten van de webenquête een kleine voldoende (5,9) voor de verkeersveiligheid. Ruim de helft van de respondenten (55%) geeft aan dat zij wel eens harder rijden dan het maximum snelheid. De verkeersdeelnemers voelen zich onveilig op rotondes met twee richtingsfietspaden en 18 wegvakken en of kruispunten, namelijk: (1) kruispunt Bilderdijkstraat - Bezelhorstweg, (2) kruispunt Haareweg - Grevengoedlaan en Haareweg - Grootestraat, (3) wegvak Kruisbergseweg, (4) wegvak C. Missetstraat - Saap Roelofsbrug (fietsoversteek), (5) kruispunt Ds. van Dijkweg - Hofstraat, (6) kruispunt Rijksweg - Hoofdstraat, (7) kruispunt Liemersweg - Sportweg, (8) wegvak Raadhuisstraat (ter hoogte van de markt), (9) kruispunt J.F. Kennedylaan - Julianaplein, (10) kruispunt Plattenburgstraat - Slotlaan, (11) kruispunt Broekhuizerstraat - Weemstraat, (12) kruispunt Europaweg - Bedrijvenweg, (13) kruispunt C. Missetstraat - Ijsselkade, (14) kruispunt Terborgseweg - J.F. Kennedylaan, (15) kruispunt Liemersweg - Energieweg, (16) wegvak Willinkstraat, (17) Wegvak Kerkstraat en (18) kruispunt Barlhammerweg - Liemersweg.

Verkeersdeelnemers voelen zich veilig (1) in de binnenstad waar minder verkeer is, (2) in de wijk Dichteren, (3) waar verkeersdeelnemers gescheiden zijn, (4) waar kruispunten beveiligd zijn door middel van verkeerslichten en (5) op rotondes met eenrichtingsfietspaden.

Algemene conclusie is dat alle subjectieve verkeersonveilige locaties, objectief veilig zijn, behalve het kruispunt Barlhammerweg - Liemersweg (ook gemeente blackspot). De hoogst ongewenste situatie is dat mensen een locatie als subjectief verkeersveilig ervaren, terwijl deze locatie objectief verkeersonveilig is. Vijf gemeentelijke blackspots hebben deze status. Tevens blijkt uit de totale analyse dat subjectieve en objectieve onveiligheid beiden om een geheel eigen aanpak vragen.

Van analyse naar concreet beleid

De beleidsvisie van het meerjarenplan verkeersveiligheid 2010 - 2014 is gericht op het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers en het verbeteren van de verkeersveiligheidsbeleving. De gemeente conformeert zich aan de ambitieuze doelstelling van het Rijk. En vindt dat elke slachtoffer er één te veel is. De focus van het nieuwe beleid ligt op het aanpakken van de overtredders en het beschermen van de kwetsbare doelgroepen. Het nieuwe beleid heeft drie pijlers, namelijk:

1. preventief beleid: gericht op het voorkomen van verkeersongevallen;
2. subjectief beleid: gericht op de verbetering van de verkeersveiligheidsbeleving;
3. herstelbeleid: gericht op de aanpak van locaties waar veel ongevallen gebeuren.

Algemene maatregelen:

1. Verder uitwerken van Duurzaam Veilig in de gemeente Doetinchem. Daar waar van toepassing zal de gemeente volgens het wegencategoriseringsplan de verkeersstromen scheiden.
2. Bij groot onderhoud en nieuwbouw consequent een hoog ambitieniveau op het gebied van verkeersveiligheid na te streven, waardoor nieuwe onveilige locaties voorkomen kunnen worden.
3. Bij het inrichten van wegen rekening houden met belangrijke trends en ontwikkelingen uit hoofdstuk 2.
4. Cultuur bij de wegbeheerders creëren: 'ik maak enkel en alleen veilige oplossingen'.
5. De Commissie Openbare Ruimte (COR) dient een verkeersveiligheidsaudit uit te voeren bij het toetsen van bestemmingsplannen.

Ad 1. Het *preventieve beleid* zal de komende jaren gericht zijn op:

1. het aanpakken van (extreme) overtredders:
 - a. intensiveren snelheidscontroles door het inzetten van gemeentelijke bijzondere opsporingsambtenaren (wens aan de politie en justitie voorleggen);
 - b. het plaatsen van roodlicht-/snelheidscamera's op diverse locaties.
 - c. de burgemeester gaat één keer per maand een integraal handhavingoverleg voeren met alle handhavers, waaronder ook politie.
2. het beschermen van kwetsbare doelgroepen:
 - Ouderen:
 - a. het openbaar vervoer en de regiotaxi stimuleren onder ouderen;
 - b. ondersteunen VVN activiteiten: scootmobielcursussen, seniorenritten met de auto.
 - Fietsers (12 – 15 jaar):
 - c. communiceren herkenbaar scholenfietsnetwerk naar de basisschoolleerlingen van groep 8 uit diverse gemeenten door middel van een routekaart;
 - d. het scholenfietsnetwerk meer opnemen in het strooibeleid;
 - e. ondersteunen VVN activiteit: verkeersproef voor groep 7 en 8.
 - Jonge automobilisten (18 – 24 jaar):
 - f. jonge automobilisten die 1,5 jaar schadevrij rijden, maken kans op een prijs ter waarde van 150 euro. De gemeente verloot vier prijzen;
 - g. de autorijscholen van de prijswinnaars ontvangen ook een prijs, namelijk: de verkeersveiligheidaward.
 - Motorrijders (34 – 49 jaar):
 - h. aansluiten bij de campagne: 'Val op';
 - i. aanbieden motorrijvaardigheidstrainingen (georganiseerd door ROVG).
 - het intensiveren van de samenwerking met burgers en verschillende verkeersveiligheidpartners:
 - j. aanhouden website 'doe je zeg over de weg';
 - k. gedeelde opgaven zoeken en kennis uitwisselen met de verkeersveiligheidpartners.

Daarnaast leidt de aanleg van de Oostelijke Randweg tot het vergroten van de verkeersveiligheid in het centrum. De Randweg haalt een gedeelte van het verkeer uit het centrum. Oversteekplaatsen in het centrum zullen verkeersveiliger worden.

Ad 2. Het *subjectieve beleid* zal de komende jaren gericht zijn op:

1. het verhogen van de verkeersveiligheidsbeleving op de locaties door infrastructurele maatregelen en handhaving:

- a. rotondes (fietsveiligheid onderzoeken per rotonde);
- b. kruispunt Bilderdijkstraat - Marsmanstraat - Bezelhorstweg – Bevrijdingsstraat (aanpassen kruispunt door verkeersplateau);
- c. wegvak Haareweg en Kruisbergseweg (in april 2010 ontvangt de gemeenteraad een voorstel (inclusief dekking) voor het nemen van korte en (middel)lange verkeersveiligheidsmaatregelen ten aanzien van deze wegvakken);
- d. C. Missetstraat – Saap Roelofsbrug (aanleg fietstunnel in 2011);
- e. kruispunt Ds. van Dijkweg – Hofstraat (onveilige oversteek wordt aangepast met de reconstructie van de Hofstraat bij aanleg Ruimzichtlaan);
- f. wegvak Raadhuisstraat (realiseren zebrapad ter hoogte van de markt);
- g. kruispunt Plattenburgstraat – Slotlaan (voorrangssituatie aanpassen);
- h. kruispunt Broekhuizerstraat – Weemstraat (in overleg met de Provincie over het plaatsen van verkeerslichten);
- i. kruispunt Europaweg – Bedrijvenweg (roodlicht-/snelheidscamera's plaatsen);
- j. kruispunt C. Missetstraat – IJsselkade (roodlicht-/snelheidscamera's plaatsen);
- k. kruispunt Terborgseweg – J.F. Kennedylaan (roodlicht-/snelheidscamera's plaatsen);
- l. kruispunt Liemersweg – Energieweg (roodlicht-/snelheidscamera's plaatsen);
- m. wegvak Kerkstraat (instellen nader onderzoek en voorstel t.b.v. verbetering verkeersveiligheid in het derde kwartaal 2010 aan het college voorleggen).

Ad 3. Het *herstelbeleid* zal de komende jaren gericht zijn op:

1. het aantal blackspots (locaties waar veel (slachtoffer)ongevallen gebeuren) verminderen tot '0' door intensievere snelheidscontroles, infrastructurele maatregelen en nader onderzoek:

- a. wegvak Europaweg voor en tussen Vancouverstraat en Liemersweg (intensiveren snelheidscontroles; wens aan de politie voorleggen);
- b. wegvak Terborgseweg voor en tussen Wilheminastraat en Wei van Ome Karel (intensiveren snelheidscontroles; wens aan de politie voorleggen);
- c. wegvak Varsseveldseweg voor en tussen Bachlaan en Mozartlaan (intensiveren snelheidscontroles; wens aan de politie voorleggen);
- d. kruispunt Europaweg – Keppelseweg (plaatsen roodlicht-/snelheidscamera's en het kruispunt bij aanleg Ruimzichtlaan reconstrueren);
- e. kruispunt Liemersweg – Barlhammerweg (instellen nader onderzoek en voorstel t.b.v. verbetering verkeersveiligheid in het derde kwartaal 2010 aan het college voorleggen);
- f. kruispunt Burgemeester Tenkinkstraat – Raadhuisstraat (instellen nader onderzoek en voorstel t.b.v. verbetering verkeersveiligheid in het derde kwartaal 2010 aan het college voorleggen).

Financiën

Hieronder staat de financiële onderbouwing van de maatregelen. Niet alle maatregelen hebben financiële gevolgen en of zijn opgenomen in andere programma's.

Nr	Maatregel	Wanneer?	Kosten	Budget
1	Intensiveren snelheidscontroles door het inzetten van boia's	2010 – 2014	PM	PM (aankomen begroting 2011)
2	Plaatsen roodlicht-/	2010 – 2014	€ 200.000,-	Krediet, nieuw beleid

	snelheidscamera's			begroting2010, project 72120
3	Openbaar vervoer en regiotali stimuleren onder ouderen	2010 – 2014	€ 750,- (jaarlijks)	Budget Verkeersveiligheid
4	Ondersteunen VVN activiteiten: scootmobielcursussen, seniorenritten en verkeersproef groep 7 en 8	2010 – 2014	€ 3.500,- (jaarlijks)	Budget Verkeersveiligheid
5	Scholenfietsnetwerk communiceren	2010 – 2014	€ 2.500,- (jaarlijks)	Budget verkeersveiligheid
6	Schadevrij rijden = kans maken op een prijs t.w.v. 150 euro (4x)	2010 – 2014	€ 600,-	Budget Verkeersveiligheid
7	Instellen verkeersveiligheidaward	2010 – 2014	€ 100,-	Budget Verkeersveiligheid
8	Aanhouden 'Doe je zeg over de weg'	2010 – 2014	€ 1.000,-	Budget Openbare orde
9	Rotondes onderzoeken en verkeersveiligheid verbeteren	2010	PM	Budget wegen en verkeer (zie motie bij begroting 2010) eventueel aangevuld met middelen uit realiseringsprogramma fiets (uitv. Programma 2010/2011 mobiliteitsplan)
10	Kruispunt Bilderdijkstraat (realiseren verkeersplateau)	2010 – 2011	p.l.m. € 150.000,-	Zie ook amendement bij begroting 2010, realiseringsprogramma fiets (uitv. Programma 2010/2011 mobiliteitsplan) of aanmelden begroting 2011
11	C. Missetstraat – Saap Roelofsbrug (fietsunnel aanleggen)	2011	€1.500.000,-	Ingenieursbureau (uitvoeringsprogramma 2011 mobiliteitsplan)
12	Kruispunt Rijksweg – Hoofdstraat (parkeren fysiek onmogelijk maken door enkele paaltjes)	2010	PM	Onderhoudsbudget BUHA
13	Wegvak Raadhuisstraat (aanleggen zebrapad)	2010	n.b.	Onderhoudsbudget BUHA

Grijs gearceerde maatregelen:

De provincie c.q. het ROVG subsidieert 75% van de kosten.

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	10
1.1	Aanleiding onderzoek.....	10
1.2	Doel onderzoek.....	10
1.3	Hoofdvraag.....	10
1.4	Verantwoording onderzoek.....	11
1.5	Opbouw onderzoeksrapport.....	12
2	Beleidskader en ontwikkelingen.....	13
2.1	Inleiding.....	13
2.2	Beleidskader.....	13
2.3	Ontwikkelingen en trends.....	15
2.4	Deelconclusie.....	17
3	Analyse.....	19
3.1	Inleiding.....	19
3.2	Objectieve analyse.....	19
3.3	Subjectieve verkeersveiligheid.....	26
3.4	Deelconclusie.....	28
4	Van analyse naar concreet beleid.....	29
4.1	Inleiding.....	29
4.2	Algemeen.....	29
4.3	Preventief beleid.....	29
4.4	Subjectief beleid.....	32
4.5	Herstelbeleid.....	34
4.6	Financiën.....	34
4.7	Monitoring.....	35

I Inleiding

1.1 Aanleiding onderzoek

Verkeersveiligheid is belangrijk voor de leefbaarheid van de gemeente. Onveiligheid leidt namelijk tot menselijk leed en grote maatschappelijke kosten. Verkeersveiligheid is een belangrijk speerpunt van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Vertrekpunt voor het gemeentelijk beleid is het concept Duurzaam Veilig. Daaruit is ook het in 2009 vastgestelde wegencategoriseringsplan gekomen (herkenbare profilering en indeling van wegen).

Mondiaal behoort Nederland tot de meest verkeersveilige landen ter wereld. Op lokaal niveau is het aantal slachtofferongevallen in de periode 2002 – 2008 met 40% gedaald. Deze positieve ontwikkeling willen wij maximaliseren. De nota mobiliteit (nationaal verkeers- en vervoersplan) vraagt lagere overheden ambitieus te zijn. Overheden zijn verantwoordelijk voor de veiligheid in de openbare ruimte. Verkeersveiligheid valt hieronder. Het Rijk verlangt dat provinciale, regionale en gemeentelijke overheden de verkeersveiligheid nog verder verbeteren. Het doel in wegverkeer is voor 2010 maximaal 750 doden en 17.000 ziekenhuisgewonden. Voor 2020 is het doel maximaal 580 doden en 12.250 ziekenhuisgewonden. Dit zijn geen einddoelen, maar tussendoelen die streven naar een permanente verbetering van de verkeersveiligheid.

Het laatste verkeersveiligheidsplan is van 21 mei 2002. Het document behoeft actualisering. Enerzijds om aan te sluiten op de jongste inzichten op het gebied van bovenlokale verkeersveiligheid (landelijke, provinciale en regionale doelstellingen) en anderzijds om te kunnen inspelen op nieuwe lokale en regionale omstandigheden en ontwikkelingen. Het ontwikkelen van een nieuwe verkeersveiligheidsvisie is onderdeel van het uitvoeringsprogramma mobiliteitsplan.

1.2 Doel onderzoek

De doelstelling van dit onderzoek is: *het ontwikkelen van een realiseerbare beleidsvisie verkeersveiligheid die een goede basis en toetsingskader vormt voor de daadwerkelijke implementatie van beleid en uitvoering van projecten.* De visie dient bij te dragen aan de landelijke, provinciale en regionale ambities ten aanzien van verkeersveiligheid.

1.3 Hoofdvraag

In dit onderzoek staat de volgende hoofdvraag centraal:

Op welke wijze kan de gemeente Doetinchem de verkeersveiligheid verbeteren?

De beantwoording van deze hoofdvraag vindt plaats door het beantwoorden van de volgende onderzoeksvragen:

1. Wat is het beleid ten aanzien van verkeersveiligheid?
2. Welke algemene ontwikkelingen zijn er op het gebied van verkeersveiligheid?
3. Welke onveilige verkeerslocaties bestaan er, hoe komt dat en hoe hoog is de ongevallenconcentratie?
4. Hoe ervaren burgers, bezoekers, werkers en groepen de verkeersveiligheid?
5. Welke maatregelen kan de gemeente nemen om de veiligheid te verbeteren?

1.4 Verantwoording onderzoek

Deze paragraaf beschrijft de methodologie waarmee het onderzoek is uitgevoerd. De methodologie is een verantwoording van het onderzoeksproces. Voor het beantwoorden van onderzoeksvraag één, twee en drie is bureauonderzoek gehanteerd, waarbij alle beschikbare gegevens zijn geraadpleegd. Kaders voor het rapport zijn de volgende documenten: nota mobiliteit 2004, strategisch plan verkeersveiligheid 2008 – 2020, Provinciaal verkeer- en vervoersplan 2, Gelders meerjarenplan verkeersveiligheid, Regionaal Programma Verkeersveiligheid 2004, gemeentelijk mobiliteitsplan 2007 en gemeentelijk verkeersveiligheidsplan 2002. De objectieve verkeersveiligheidsanalyse is gebaseerd op de ongevallenanalyses uit het programma Veras.

Bij de uitvoering van onderzoeksvraag vier is een grootschalige webenquête gehanteerd, omdat het inzetten van een dergelijk middel de mening en ideeën van veel burgers, werkers en bezoekers kan inventariseren. De vragenlijst stond van woensdag 4 november tot en met dinsdag 24 november 2009 online op <http://verkeersveilig.doetinchem.nl>. Voor de openstelling van de enquête hebben ruim 3400 willekeurige burgers (vanaf 12 jaar) een persoonlijke uitnodiging ontvangen voor het invullen van de webenquête. Degenen die geen internet hadden, konden de enquête op papier invullen. En degenen die geen persoonlijke uitnodiging hadden gekregen, konden de vragenlijst ook invullen. Door middel van persberichten zijn burgers, werkers en bezoekers op de hoogte gesteld van het online onderzoek.

In totaal hebben 1304 burgers, werkers en bezoekers de vragenlijst geopend. Uiteindelijk zijn er 844 vragenlijsten volledig ingevuld. Uit het onderzoek blijkt dat de leeftijdsgroepen 25 tot en met 69 jaar sterk vertegenwoordigd zijn (samen 86,7%). Ook het aantal respondenten boven de 70 jaar is hoog (7,5%). Het aantal respondenten tot en met 24 jaar is ondervertegenwoordigd (slechts 5,8%). Door het inzetten van aantrekkelijke prijzen had de gemeente op een hogere respons gehoopt onder jongeren. De wijken Noord (18,7%), De Huet (17,7%), Centrum (12,9%) en de dorpen Gaanderen (10,3%) en Wehl (8,8%) zijn het sterkst vertegenwoordigd in het onderzoek. De meeste respondenten (62,6%) zijn op de vragenlijst geattendeerd via de persoonlijke uitnodiging. De overige respondenten hebben de aankondiging gelezen in de huis-aan-huisbladen (16,2%) en op de gemeentelijke website (8,69%). De helft van de respondenten (50%) maakt gebruik van een fiets. 43% van de respondenten maakt gebruik van een auto.

Veelal gaven de respondenten meerdere veilige en onveilige locaties door in de vragenlijst, terwijl de gemeente om één veilige en één onveilige locatie vroeg. Overige onveilige locaties kon men op de digitale kaart plaatsen (zie hieronder). Ten behoeve van de kwaliteit van het onderzoek heeft de gemeente de eerste aangegeven veilige en onveilige locatie verwerkt, omdat deze locatie(s) als eerste door de respondenten werden genoemd.

Op <http://verkeersveilig.doetinchem.nl> konden burgers, werkers en bezoekers tevens op een digitale kaart een onveilige locatie en hun idee voor het oplossen van de onveilige plek aangeven. Deze digitale kaart stond ook tussen 4 en 25 november 2009 online. Op de kaart zijn 72 ideeën geplaatst. Daarnaast kon men stemmen op de ideeën.

Tot slot heeft de gemeente voor het beantwoorden van onderzoeksvraag vier op woensdag 11 november 2009 het verkeersveiligheidcongres georganiseerd voor belanghebbende groepen (onder andere politie, VVN, ANWB, zorginstellingen, onderwijsinstellingen, dorpsraden, autorijdscholen, ondernemersverenigingen, fietsersbond). Middels verschillende werksessies hoopte de gemeente de veilige en onveilige verkeerssituaties binnen de gemeente nog beter in

kaart te brengen en ideeën op te doen voor passende oplossingen, zodat dit kon worden meegenomen in de totstandkoming van de nieuwe verkeersveiligheidsvisie. Ruim 70 belanghebbenden waren aanwezig.

Na de precisering van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid heeft een werkgroep bestaande uit beleidsambtenaren van verkeer, wijkbeheer, handhaving en wijkregie doelen en instrumenten bepaald voor het beantwoorden van onderzoeksvraag vijf. Vervolgens zijn de hoofdlijnen uitgewerkt in maatregelen.

1.5 Opbouw onderzoeksrapport

De verkenning vindt plaats in het volgende hoofdstuk. Dit hoofdstuk omschrijft het beleid ten aanzien van verkeersveiligheid en de ontwikkelingen en trends. In hoofdstuk drie staat de objectieve en subjectieve verkeersveiligheidsanalyse. Tot slot staat in hoofdstuk vier de vertaling van de verkeersveiligheidsanalyse naar concreet beleid voor de aankomende jaren.

2 Beleidskader en ontwikkelingen

2.1 Inleiding

Hoofdstuk twee geeft antwoord op de eerste twee onderzoeksvragen: wat is het beleid van ten aanzien van verkeersveiligheid en welke algemene ontwikkelingen zijn er op het gebied van verkeersveiligheid? De tweede paragraaf geeft het beleidskader weer. Paragraaf drie beschrijft de ontwikkelingen en trends. Tot slot omschrijft paragraaf vier de belangrijkste bevindingen van dit hoofdstuk.

2.2 Beleidskader

Het beleidskader voor het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Doetinchem is op nationaal niveau het nationaal verkeers- en vervoersbeleid tot 2020, vastgelegd in de Nota Mobiliteit 2004, het strategisch plan verkeersveiligheid 2008 – 2020 en de landelijke visie Duurzaam Veilig. Op provinciaal niveau is het verkeers- en vervoersbeleid vastgelegd in het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2 en het Gelders Meerjarenplan Verkeersveiligheid van het Regionaal Overleg Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG). In het regionale programma verkeersveiligheid (2004) staan de verkeerstaakstellingen voor de regio Achterhoek. In 2007 heeft de gemeente het mobiliteitsplan vastgesteld. Het laatste gemeentelijke verkeersveiligheidsplan dateert van 2002.

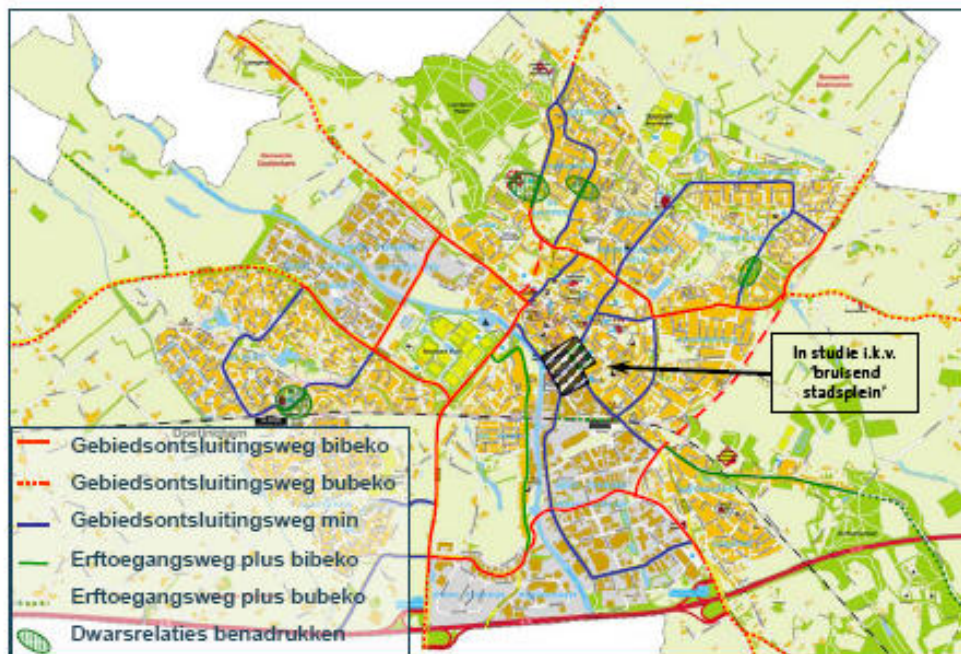
Nederland is wereldkampioen op het gebied van verkeersveiligheid. Toch vielen er in 2008 landelijk 750 verkeersdoden en 9.310 ziekenhuisgewonden. Het Rijk vraagt overheden ambitieus te zijn. In 2010 mogen er niet meer dan 750 verkeersdoden (30% minder ten opzichte van 2002) en 17.000 ziekenhuisgewonden (7,5% minder ten opzichte van 2002) zijn. In 2020 mogen er niet meer dan 500 verkeersdoden (46% minder ten opzichte van 2002) en 12.250 ziekenhuisgewonden (33% minder ten opzichte van 2002) zijn. De Provincie Gelderland formuleert in het PVVP2 het voornemen om te streven naar een verdere reductie van het aantal verkeersslachtoffers: 30% minder verkeersdoden en 25% minder ziekenhuisgewonden in 2010 ten opzichte van 2002. Zoals uit het bovenstaande blijkt, hanteert de Provincie andere percentages. Het landelijke percentage is in dit rapport leidend.

De landelijke visie Duurzaam Veilig gaat uit van een samenhangend beleid dat gericht is op bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Het doel van Duurzaam Veilig is om (ernstige) ongevallen te voorkomen. De mens is daarbij het uitgangspunt: zijn fysieke kwetsbaarheid, maar ook wat hij kan en wil (mensen maken nu eenmaal fouten en houden zich niet altijd aan regels). Wegen worden Duurzaam Veilig ingericht naar de volgende principes: (1) functie, vormgeving en gebruik van de weg zijn op elkaar afgestemd; (2) handelingen van de verkeersdeelnemer, de snelheid en de omgeving zijn met elkaar in balans; (3) onzeker gedrag wordt omgezet in 'voorspelbaar gedrag', afhankelijk van: (3a) een herkenbare en eenvoudige ingerichte verkeerssituatie en (3b) een vormgeving in overeenstemming met de verkeersfunctie.

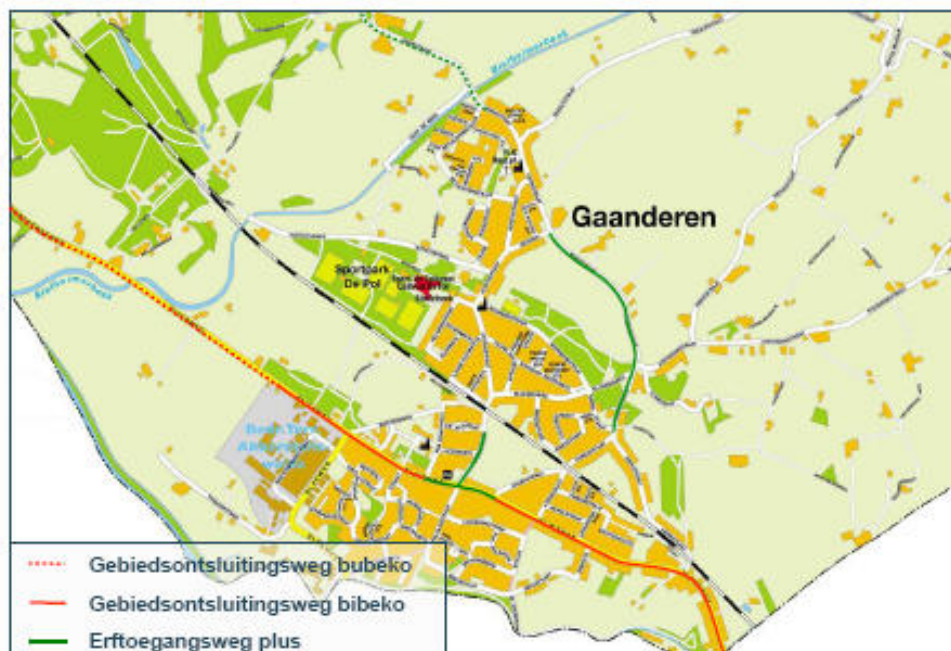
Duurzaam Veilig kent slechts drie categorieën wegen, namelijk: (1) stroomwegen, dit zijn de autowegen en de autosnelwegen; (2) gebiedsontsluitingswegen, dit zijn binnen de bebouwde kom de 50 of 70 km/uur wegen en buiten de bebouwde kom de 80 km/uur wegen; (3) erftoegangswegen, dit zijn binnen de bebouwde kom de 30 km/uur gebieden en buiten de bebouwde kom de 60 km/uur wegen. De hoofdstructuur van het Doetinchemse wegennet is vastgelegd in het gemeentelijke wegencategoriseringsplan 2009.

Op de volgende kaarten is het categoriseringsplan per kern weergegeven:

Categoriseringsplan Doetinchem



Categoriseringsplan Gaanderen





2.3 Ontwikkelingen en trends

2.3.1 Landelijk

Bij enkele landelijke ontwikkelingen en trends staan Doetinchemse voorbeelden.

Vergrijzing

Het aantal ouderen boven de 65 jaar zal in de periode van 2010 – 2025 in Doetinchem met 35% toenemen.¹ Door de vergrijzing stijgt het aandeel automobilisten in deze leeftijdsgroep fors. Ook neemt het aantal slachtoffers toe, omdat deze groep fysiek kwetsbaarder is. Een slechte dekking van het openbaar vervoer stimuleert dat ouderen langer dan verantwoord in hun auto blijven doorrijden. Tevens neemt het aantal scoot- en brommobielen toe.

Afname kinderaantal

Het kinderaantal (tot 19 jaar) neemt in de periode van 2010 – 2025 in Doetinchem met 25% af.² Dit effect is positief voor de verkeersveiligheid, omdat kinderen een kwetsbare groep zijn.

Groei personen- en goederenvervoer

Het personenvervoer zal landelijk tot 2020 met ongeveer 20% toenemen en het goederenvervoer tussen 15 en 80%.³ De groei komt onder andere door de 'auto-brengcultuur' en de aanschaf van twee auto's bij tweeverdieners. Deze trend is nadelig voor de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers als voetgangers, fietsers en ouderen.

¹ Cijfer gebaseerd op de bevolkingsgroei van het Rijkinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM)

² Cijfer gebaseerd op de bevolkingsgroei van het Rijkinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM)

³ Cijfers komen uit de nota Mobiliteit

Intensivering van de samenleving

Door een 'drukker' leven, nemen slaapproblemen en vermoeidheid in de auto toe. De kans op ongevallen stijgt hierdoor. Stress kan bijvoorbeeld leiden tot onvoorzichtig en onveilig verkeersgedrag.

Schaalvergrotingen

De reizigerskilometers en het aantal verplaatsingen nemen door het vergroten van bijvoorbeeld scholen en winkelcentra toe.

Individueel gedrag

Verkeersdeelnemers prevaleren steeds meer hun eigen belang boven dat van de andere weggebruiker.

Internationalisering

Door het openstellen van de grenzen neemt het aantal buitenlandse verkeersdeelnemers in Nederland toe. Deze deelnemers zijn relatief onbekend met de Nederlandse fietscultuur. Dit kan soms vervelende gevolgen hebben.

Technologie

Autotechnologie verbetert de verkeersveiligheid van auto's. Voorbeelden zijn: ADAS (Advanced Driver Assistance Systems), Adaptive Cruise Control, Lane Keeping Support en Lane Departure Warning Assistant.

2.3.2 *Lokaal (ontwikkelingen tot 2014)*

De volgende lokale ontwikkelingen hebben invloed op de verkeersstructuur van de gemeente Doetinchem:

Oostelijke randweg

De MER voor de oostelijke randweg is inmiddels afgerond en ter visie gelegd. Dit geldt ook voor het voorontwerp bestemmingsplan. In 2010 wordt het ontwerp- en het definitieve bestemmingsplan voor de oostelijke randweg afgerond en vastgesteld en worden verdere voorbereidingen getroffen voor de uitvoering. Het tracé loopt vanaf de nieuwe rotonde in de Terborgseweg langs de bebouwing naar de Zelhemsseweg.

Ruimzichtlaan

Om de westzijde van het centrum (inclusief Slingeland Ziekenhuis) bereikbaar en leefbaar te houden, zijn maatregelen nodig om de doorstroming te verbeteren en de Hofstraat te ontlasten. De start van de uitvoering van dit project is afhankelijk van ruimtelijke ordeningsprocedures voor het bestemmingsplan 't Lookwartier. De verwachting is dat in 2010 gestart kan worden met de uitvoeringswerkzaamheden. Tegelijk zal er een reconstructie plaatsvinden tussen de Hofstraat en Rozengaardseweg.

Kruisbergseweg – Haareweg

Het college van burgemeester en wethouders is van plan de gemeenteraad een voorstel voor te leggen over het verbeteren van de verkeerssituatie in Doetinchem-Noord op korte termijn en lange termijn. De raad kan daarover in april 2010 een besluit nemen.

Wijzigen rotonde Europaweg-Varkensweide in kruising

Ten gevolge van de uitbreiding van parkeerdek Varkensweide en de ontsluiting daarvan op de Europaweg, moet de rotonde worden gewijzigd in een geregelde kruising.

Reconstructie binnenstad

In 2010 zal na besluitvorming over de gewenste verkeerscirculatie in Hamburgerbroek Noord en stadhuisomgeving een doorvertaling moeten worden gemaakt naar een voorlopig en definitief ontwerp om aansluitend tot uitvoering te komen.

Vergroten capaciteit Weemstraat deel aansluiting A18 tot Kemnadeweg

Afhankelijk van de ontwikkeling van het RBT en Wehl-Zuid dienen de Weemstraat en de op- en afritten A18 (ten zuiden van het spoor) te worden opgewaardeerd.

Parkeergarages

In 2008 is de parkeernota vastgesteld. Hieruit volgt dat aan een aantal overdekte parkeerlocaties wordt gewerkt. Werkzaamheden zullen voornamelijk betrekking hebben op de bouw, uitbreiding en ontsluiting van de parkeerlocaties. Het betreft de volgende parkeergarages: Lookwartier (410 nieuwe parkeerplaatsen), Catharinastraat (uitbreiding 60 openbare parkeerplaatsen) en Varkensweide (realiseren parkeerdek voor totaal 900 parkeerplekken).

Rotondes

In verband met de autonome groei van motorvoertuigen dient de capaciteit van de volgende rotondes in 2012 of later te worden vergroot: Bedrijvenweg – Doetinchemsweg, Bedrijvenweg– Havenstraat en Liemersweg – Edisonstraat.

2.4 Deelconclusie

In dit hoofdstuk zijn de volgende onderzoeksvragen behandeld: *wat is het beleid ten aanzien van verkeersveiligheid? En welke algemene ontwikkelingen zijn er op het gebied van verkeersveiligheid?* De belangrijkste resultaten zijn:

Beleid:

- De landelijke en provinciale verkeersveiligheidsdoelstellingen komen in hoge mate overeen.
- In 2010 mogen er landelijk niet meer dan 750 verkeersdoden (30% minder ten opzichte van 2002) en 17.000 ziekenhuisgewonden (7,5% minder ten opzichte van 2002) zijn.
- In 2020 mogen er landelijk niet meer dan 500 verkeersdoden (46% minder ten opzichte van 2002) en 12.250 ziekenhuisgewonden (33% minder ten opzichte van 2002) zijn.
- De gemeente Doetinchem hanteert de landelijke visie Duurzaam Veilig. Het doel van Duurzaam Veilig is het voorkomen van (ernstige) ongevallen. De mens staat centraal in deze visie. Doetinchem is ingericht in drie typen wegen: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Algemene ontwikkelingen:

- Vergrijzing;
- Afname kinderaantal;
- Groei personen- en goederenvervoer;

- Intensivering van de samenleving;
- Schaalvergrotingen;
- Individueel gedrag;
- Internationalisering;
- Technologie.

3 Analyse

3.1 Inleiding

Het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid voor de komende jaren is gebaseerd op een objectieve en subjectieve verkeersveiligheidsanalyse. In de objectieve analyse (paragraaf twee en onderzoeksvraag drie) komt naar voren: (1) welke wegvakken en kruispunten onveilig zijn, (2) wat de mate van onveiligheid op deze wegvakken en kruispunten is, (3) welke kenmerken deze wegvakken en kruispunten hebben en (4) welke kenmerken de ongelukken hebben. In de subjectieve analyse (paragraaf drie en onderzoeksvraag vier) staan de meestgenoemde onveilige en veilige locaties. De mate van onveiligheid is belangrijk voor de prioritering van de maatregelen. Het volgende schema laat het verschil tussen objectief (on)veilig en subjectief (on)veilig zien.

	Objectief verkeersveilig	Objectief verkeersonveilig
Subjectief verkeersveilig	Gewenste situatie	HOOGST ongewenst: schijnveiligheid
Subjectief verkeersonveilig	Vooraf klachten	Ongewenste situatie

De hoogst ongewenste situatie is dat mensen een locatie subjectief verkeersveilig ervaren, terwijl deze locatie objectief verkeersonveilig is. In paragraaf vier staan de belangrijkste bevindingen van dit hoofdstuk.

3.2 Objectieve analyse

De objectieve verkeersveiligheid bepaalt de gemeente door het feitelijk aantal geregistreerde dodelijke ongevallen, letselongevallen en materiële schades. Het aantal verkeersslachtoffers is hoger dan blijkt uit de registraties van de politie. De registratiegraad verschilt naar mate de ernst van het letsel. De politie registreert ruim 90% van de verkeersdoden. De definitie van een verkeersdode is dat hij of zij binnen dertig dagen overlijdt als gevolg van het ongeval. Circa 55% van het aantal ziekenhuisgewonden registreert de politie. Een slachtoffer is een ziekenhuisgewonde als hij of zij minimaal één nacht in het ziekenhuis is opgenomen, maar niet binnen dertig dagen is overleden. De politie registreert circa 10 tot 15% van het aantal gewonden bij spoedeisende hulp. Bij de laatste categorie vervoerd de ambulance de gewonde naar het ziekenhuis, maar wordt hij of zij niet opgenomen. Daarnaast kan de politie niet alle omstandigheden en gebeurtenissen registreren die voor de analyse van belang zijn. Men kan bijvoorbeeld denken aan de motieven van de verplaatsingen en de rijervaring van bestuurders.

In het algemeen gebeuren veel ongevallen door menselijk falen (tussen 64 – 93%). Op de tweede plaats staat de weg en de omgeving (tussen 12 – 34%). Op de derde plaats staat het voertuig (tussen 4 – 13%). In bepaalde gevallen komen meerdere ongevaloorzaken voor (CROW, 2008:38).

Ontwikkeling (slachtoffer)ongevallen in de gemeente Doetinchem

De tabel hiernaast laat zien dat het aantal ongevallen tussen 2002 en 2008 met 53% is afgenomen. Het aantal slachtofferongevallen is tussen 2002 en 2008 met 40% afgenomen. De gemeentelijke herindeling – in 2005 – heeft in het algemeen niet tot meer (slachtoffer)ongevallen geleid. De daling van het aantal (slachtoffer)ongevallen is mede terug te voeren op belangrijke verkeersmaatregelen. Enkele belangrijke successen zijn: (1) het categoriseren van wegen, (2) het inrichten van meer 30km- en 60 km- gebieden, (3) invoering van Duurzaam Veilig, (4) invoering van gordelplicht achterin en kinderbeveiligingsmiddelen, (5) diverse campagnes gericht op voorlichting en gedrag, (6) voorrang van rechts voor alle verkeer en (7) bromfiets op de rijbaan.

Jaar	Ongevallen	Slachtoffer-ongevallen
2002	893	132
2003	618	118
2004	646	108
2005	675	108
2006	563	103
2007	528	107
2008	422	78
Totaal	4345	754

Vergelijking andere gemeenten

In dit rapport is er voor gekozen om de gemeentelijke objectieve verkeersveiligheidssituaties te vergelijken met de referentiegemeenten Harderwijk, Oss en Zutphen. Deze gemeenten zijn geselecteerd op basis van hun grootte en centrumfunctie. In de onderstaande tabel staat de vergelijking. Tevens zijn de objectieve cijfers van de Provincie Gelderland en Nederland in de vergelijking opgenomen.

	2002			2003			2004			2005			2006			2007			2008		
	doden	ziekenhuisgewonden	tootaal	doden	ziekenhuisgewonden	tootaal	doden	ziekenhuisgewonden	tootaal	doden	ziekenhuisgewonden	tootaal	doden	ziekenhuisgewonden	tootaal	doden	ziekenhuisgewonden	tootaal	doden	ziekenhuisgewonden	tootaal
Doetinchem	2	33	35	1	37	38	5	34	39	3	53	56	0	45	45	5	35	40	1	28	29
Harderwijk	2	29	31	7	24	31	1	38	39	0	39	39	0	38	38	1	43	44	2	42	44
Oss	3	10	13	8	17	25	2	13	15	4	12	16	1	18	19	7	39	46	3	30	33
Zutphen	2	33	35	2	29	31	4	45	49	0	32	32	3	37	40	2	36	38	0	29	29
Gelderland	125	1.523	1.648	147	1.503	1.650	125	1.379	1.504	109	1.362	1.471	121	1.187	1.308	106	1.273	1.379	111	1.224	1.335
Nederland	987	11.018	12.005	1.028	10.596	11.624	804	9.487	10.291	750	9.401	10.151	730	9.051	9.781	709	9.683	10.392	677	9.310	9.987

Ontwikkeling doden en ziekenhuisgewonden van referentiegemeenten, Provincie en Nederland

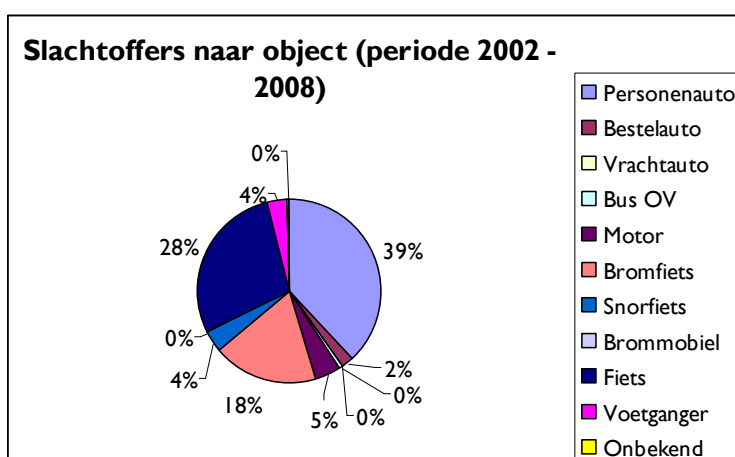
	Gemiddeld aantal slachtoffers	Per 1000 inwoners	Per 1 km weglengte	Per 1 km2
Doetinchem	42,5	0,76	0,09	0,53
Harderwijk	41,25	0,95	0,16	1,07
Oss	28,5	0,37	0,04	0,28
Zutphen	34,75	0,74	0,13	0,85
Gelderland	1.373	0,69		
Nederland	10.078	0,61		

Uit de tabel hiernaast blijkt dat Doetinchem gemiddeld het hoogste aantal slachtoffers kent. Deze tabel geeft ook een indicatie per 1000 inwoners aan van het risico om in een bepaalde gemeente slachtoffer te worden van een verkeersongeval. Harderwijk scoort op deze indicatie slechter dan Doetinchem. In 1993 was het gemiddeld aantal slachtoffers per 1000 inwoners voor Doetinchem: 3,55. Dit is afgenomen tot 0,76. Per 1 kilometer weglengte scoort Doetinchem beter dan Harderwijk en Zutphen. Ditzelfde geldt voor de indicatie per 1 vierkante kilometer grondgebied. Opvallend is dat Oss in alle vergelijkingen het beste scoort. Echter zij stellen grotere budgetten beschikbaar voor verkeersveiligheid. Enkele voorbeelden: voor niet

infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen stellen zij per jaar 200.000 euro beschikbaar, de begroting voor beleidsontwikkeling verkeersveiligheid is bijna drie keer groter dan Doetinchem. De voorgaande vergelijkingen zijn alleen een indicatie. Het aantal doden en ziekenhuisgewonden hangt af van het aantal betrokken personen bij een ongeval. De voorgaande ontwikkeling van het aantal (slachtoffer)ongevallen geeft een beter beeld weer.

Slachtoffers naar type object

Onderstaand figuur laat zien dat 39% van het aantal slachtoffers tussen 2002 en 2008 in een personenauto zat. 28% van het aantal slachtoffers zat op een fiets en 18% zat op een bromfiets.



Onderstaande tabel geeft het aantal slachtoffers tussen 2002 – 2008 naar type object en leeftijd aan. De volgende groepen scoren hoog (willekeurige volgorde): (1) automobilisten tussen 18 en 24 jaar, (2) motorrijders tussen 35 en 49 jaar, (3) bromfietzers tussen 16 en 17 jaar, (4) fietsers tussen 12 – 15 jaar en (5) voetgangers ouder dan 65 jaar.

Slachtoffers naar type object en leeftijd (periode 2002 - 2008)											
Type object	Leeftijd slachtoffers										Totaal
	00 t/m 03 jaar	04 t/m 11 jaar	12 t/m 15 jaar	16 t/m 17 jaar	18 t/m 24 jaar	25 t/m 34 jaar	35 t/m 49 jaar	50 t/m 64 jaar	65+	Onbekend	
Personenauto	2	5	3	5	82	79	74	44	39	11	344
Bestelauto	0	0	0	1	3	4	6	1	4	1	20
Vrachtauto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bus OV	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	3
Motor	0	0	0	0	3	6	22	9	1	0	41
Bromfiets	0	0	5	93	34	13	11	6	3	0	165
Snorfiets	0	0	0	5	9	5	4	5	6	0	34
Brommobiel	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2
Fiets	3	9	51	25	22	24	42	45	33	2	256
Voetganger	2	8	1	1	2	2	4	2	11	1	34
Onbekend	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Totaal	7	22	60	131	156	133	164	113	100	15	901

*Kenmerken hoog scorende groepen:*⁴

Beginnende bestuurders (automobilisten 18 – 24 jaar en bromfietzers tussen 16 en 17 jaar):

- Zijn cognitief nog volop in ontwikkeling. Ontwikkeling bewustzijn en impulscontrole zijn pas rond het vijftiengste levensjaar afgerond.
- Accepteren risico's;
- Overschatten zichzelf;
- Hebben een gebrekkige risicoperceptie;
- Gedragen zich stoer;
- Herkennen niet alle gevaren;
- Bij bromfietzers: zijn instabieler en wendbaarder.

Fietzers 12 – 15 jaar:

- Zijn onbeschermd in het verkeer;
- Gaan met een geringe snelheid door het verkeer;
- Bewegen zich als een massa door het verkeer;
- Krijgen door fysieke en hormonale veranderingen heftige emoties en bravouregedrag;
- Houden zich minder aan de regels. Zij conformeren zich echter aan de leeftijdsgenoten;
- Krijgen met veel nieuwe veranderingen te maken. Voorbeelden: nieuwe schoolroute; andere en verdere bestemmingen, etcetera.

Motorrijders 35 – 49 jaar:

- Zijn slecht zichtbaar in het verkeer;
- Zitten in een stabiele levensfase;
- Hebben en nemen meer verantwoordelijkheid onder andere op het werk;
- Zijn gewend zich zelfstandig in het verkeer te begeven;
- Nemen meer risico's op het gebied van rijsnelheid en rijden onder invloed;
- Rijden op routine.

Voetgangers 65 jaar en ouder:

- Compenseren verminderde competenties vaak met voorzichtig gedrag;
- Zijn fysiek kwetsbaarder;
- Hebben meer vrije tijd en mogelijkheden om hun reizen en ritten naar eigen keuze in te vullen;
- Kunnen moeite hebben met informatieverwerking.

⁴ CROW, 2008:330-335

Manoeuvre ongevallen

Onderstaande tabel toont aan dat de meeste ongevallen eenzijdig gebeuren. Deze ongevallen gebeuren veelal door: (1) het verliezen van de macht over het stuur, (2) in de slip te raken en (3) fout door de bocht te rijden. Op de tweede plaats staat de categorie flank ongevallen. Deze ongevallen gebeuren veelal door: (1) het niet verlenen van voorrang, (2) het niet verlenen van doorgang en (3) foutief andere verkeersdeelnemers inhalen. Op de derde plaats staat de categorie kop – staartongevallen. Deze ongevallen gebeuren veelal door onvoldoende afstand te houden.

Manoeuvre	Dodelijk	Letsel	Ums	Totaal
Eenzijdig	3	146	927	1076
Kop-staart ongevallen	0	115	935	1050
Flank ongevallen	7	281	789	1077
Met voetgangers	3	31	8	42
Parkeerongevallen	0	33	385	418
Met Dieren	0	2	107	109
Frontaal	1	79	256	336
Overige ongevallen	1	52	184	237
Totaal	15	739	3591	4345

Toedracht ongevallen

In de onderstaande tabel staat dat de meeste (slachtoffer)ongevallen gebeuren door geen voorrang verlenen (21,45% ongevallen; 28,38% slachtofferongevallen). Op de tweede plaats staat: onvoldoende afstand (19,65% ongevallen; 11,67% slachtofferongevallen). Op de derde plaats staat: macht over het stuur verliezen (8,40% ongevallen; 11,67% slachtofferongevallen). Zoals eerder aangegeven komt onderregistratie van ongevallen voor. Dit kan men ook uit de tabel herleiden bij 'anders' (21,45% ongevallen; 10,61% slachtofferongevallen).

Toedrachten	Ongevallen %	Slachtoffergevallen %
Geen voorrang verlenen	21,45	28,38
Geen doorgang verlenen	6,51	12,60
Onvoldoende afstand	19,65	11,67
Negeren rood licht	2,16	4,51
Geen richting aangeven	0,25	0,13
Fout door bocht	4,97	3,05
Fout parkeren	0,41	0,00
Te veel rechts rijden	1,68	1,86
Onvold. Rechts rijden	3,45	3,32
Fout in-/uitvoegen	0,90	1,19
Fout inhalen/snijden	4,05	3,85
Foutieve rijbaan/weg	0,46	0,80
Fout oversteken	0,44	1,59
Slippen	2,88	3,85
Te hoge snelheid	0,39	0,93
Macht over stuur verliezen	8,40	11,67
Verlies lading	0,23	0,00
Slaap vermoeidheid	0,12	0,00
Onwel worden/ziekte	0,05	0,00
Schuld van derden	0,09	0,00
Zelfmoord (poging tot)	0,00	0,00
Anders	21,45	10,61
Onbekend	0,00	0,00
Totaal in %	100,00	100,00

Blackspots

Een blackspot is een locatie waar relatief veel (slachtoffer)ongevallen gebeuren. De gemeente Doetinchem hanteert de algemene definitie: 'een blackspot is een locatie waar in drie jaar zes of meer slachtofferongevallen of twaalf of meer materiële schades zijn gebeurd'. Uitgaande van de (slachtoffer)ongevallencijfers van de jaren 2006 – 2008 zijn er in de gemeente Doetinchem zes gemeentelijke blackspots. Hieronder staan de blackspots op de gemeentelijke kaart. Het totaal aantal blackspots is hoger, omdat enkele blackspots zich op provinciale en rijkswegen bevinden.



Tabel gemeentelijke blackspots:

Locatie	Aantal materiële schades	Aantal letsel-ongevallen	Hoofdoorzaak toedracht
Kruispunt Europaweg – Keppelseweg	17	0	Macht over het stuur, rood licht negeren, onvoldoende afstand
Wegvak Europaweg (tussen Vancouverstraat en Liemersweg)	15	2	Onvoldoende afstand
Wegvak Terborgseweg (tussen Wilhelminastraat en Wei van Ome Karel)	13	2	Onvoldoende afstand
Kruispunt Barlhammerweg – Liemersweg	8	4	Geen voorrang en doorgang verlenen
Wegvak Varsseveldseweg (tussen Bachlaan en Mozartlaan)	11	1	Onvoldoende afstand
Kruispunt Raadhuisstraat – Burgemeester Tenkinkstraat	0	6	Geen voorrang en doorgang verlenen

Kenmerken gemeentelijke blackspots:

Kruispunt Europaweg – Keppelseweg:

- Kent een intensiteit van plusminus 25.000 motorvoertuigen per etmaal;
- Is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom:
 - Verkeersfunctie dominant;
 - 50 km/h;
 - Gescheiden fietspaden door middel van tussenberm.

Wegvak Europaweg (tussen Vancouverstraat en Liemersweg):

- Kent een intensiteit van plusminus 31.000 motorvoertuigen per etmaal;
- Is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom:
 - Verkeersfunctie dominant;
 - 50 km/h;
 - Gescheiden fietspaden door middel van tussenberm.

Wegvak Terborgseweg (tussen Wilhelminastraat en Wei van Ome Karel):

- Kent een intensiteit van plusminus 10.000 motorvoertuigen per etmaal;
- Is een gebiedsontsluitingsweg min:
 - Verkeersfunctie prioriteit;
 - 50 km/h;
 - Fietsers op fietsstroken en – paden.

Kruispunt Barlhammerweg – Liemersweg:

- Kent een intensiteit van plusminus 17.000 motorvoertuigen per etmaal;
- Barlhammerweg is een erftoegangsweg plus buiten de bebouwde kom:
 - Beperkte regionale functie;
 - 60 km/h.
- Liemersweg is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom:
 - Sterke regionale functie;
 - 80 km/h;
 - Gescheiden fietspaden.

Wegvak Varsseveldseweg (tussen Bachlaan en Mozartlaan):

- Kent een intensiteit van plusminus 11.000 voertuigen per etmaal;
- Is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom:
 - Verkeersfunctie dominant;
 - 50 km/h;
 - Gescheiden fietspaden door middel van tussenberm.

Kruispunt Raadhuisstraat – Burgemeester Tenkinkstraat:

- Kent een intensiteit van plusminus 9.000 voertuigen per etmaal;
- Is een gebiedsontsluitingsweg min:
 - Verkeersfunctie prioriteit;
 - 50 km/h;
 - Fietsers op fietsstroken en – paden.

3.3 Subjectieve verkeersveiligheid

Het SWOV hanteert de volgende definitie voor subjectieve verkeersveiligheid:

‘Bij subjectieve verkeersveiligheid gaat het om de andere dimensie uit de definitie: het gevoel veilig zijn. Het gaat dus om de beleefde verkeersveiligheid en de beleefde verkeersonveiligheid. Dit kan de beleving van een enkele persoon zijn, maar het kan ook over de beleving van groepen gaan. De beleving kan plaats- en tijdsgebonden zijn.’

Uit de webenquête blijkt dat de gemeente overal een kleine voldoende (5,9) krijgt voor de verkeersveiligheid. Ruim de helft van de respondenten (55%) rijdt wel eens harder dan de maximum snelheid. Een kwart van de respondenten is van mening dat zij geen verkeersregels overtreden. Fout parkeren staat op de derde plaats met 11%. Daarna volgen onder andere geen gordel dragen (9%) en geen voorrang verlenen (9%). Uit het onderzoek blijkt verder dat bijna 40% van de respondenten bereid is zich vrijwillig in te zetten voor de verkeersveiligheid in hun wijk, dorp of stad.

De uitkomsten van de ingevulde vragenlijsten, digitale kaart en de werksessie over veilige en onveilige locaties komen overeen. De meestgenoemde locaties staan in dit hoofdstuk.

3.3.1 Waar voelen de verkeersdeelnemers zich onveilig?

De burger, werker of bezoeker voelt zich onveilig op de volgende locaties:

1. Rotondes;
2. Oversteekplaatsen (onoverzichtelijk en druk);
3. Kruisingen met verkeerslichten;
4. Overig.

Ad 1. Rotondes

Doetinchem kent meerdere rotondes met tweerichtingsfietspaden. In het algemeen vinden respondenten alle rotondes met tweerichtingsfietspaden subjectief onveilig. In het bijzonder vinden de respondenten de rotondes (1) Ondernemingsweg – Terborgseweg, (2) Energieweg – Zaagmolenpad en (3) Liemersweg – Edisonstraat subjectief onveilig. Tevens blijkt uit de knelpuntenanalyse schoolfietsroutes, uitgevoerd in opdracht van de Provincie Gelderland, dat scholieren de rotonde Ondernemingsweg – Terborgseweg ook onveilig vinden. Respondenten ervaren schijnveiligheid op rotondes: *‘andere verkeersdeelnemers horen fietsers voorrang te geven, maar doen dit niet’*. De respondenten pleiten voor een eenduidige situatie van de voorrang voor fietsers op rotondes door heel Nederland. Andere suggesties zijn: het fietspad breder maken; het inrichten van een eenrichtingsrotonde en fietsers juist geen voorrang geven.

Ad 2. Oversteekplaatsen

De volgende oversteekplaatsen komen in de inventarisatie als knelpunten naar voren:

- Kruispunt Bilderdijkstraat – Marsmanstraat – Bezelhorstweg – Bevrijdingsstraat: respondenten (waaronder fietsers) geven aan dat zij tijdens drukke spitsen op deze locatie moeilijk kunnen oversteken. Uit de knelpuntenanalyse schoolfietsroutes blijkt dat scholieren dit ook een onveilige locatie vinden.
- Kruispunt Haareweg – Grevengoedlaan en Haareweg – Grootestraat: respondenten geven aan dat zij vanuit de Grevengoedlaan en Grootestraat moeilijk de weg op kunnen komen, omdat de bocht onoverzichtelijk is.

- Wegvak Kruisbergseweg: respondenten geven aan dat de Kruisbergseweg een drukke weg is en ervaren problemen ter hoogte van het Slingeland Ziekenhuis en het Rietveld Lyceum door overstekende fietsers en auto's. Automobilisten negeren volgens de respondenten het stopbord bij het Slingeland Ziekenhuis.
- C. Missetstraat – Saap Roelofsbrug: fietsers vinden de oversteek bij het spoor subjectief onveilig. Deze oversteek komt ook terug in de knelpuntenanalyse schoolfietsroutes.
- Kruising Ds. van Dijkweg – Hofstraat: respondenten vinden de oversteek voor fietsers op deze kruising gevaarlijk.
- Kruispunt Rijksweg – Hoofdstraat – Vulcaanstraat: respondenten vinden dit kruispunt onoverzichtelijk en ingewikkeld. Dit komt met name door parkerende auto's en de verwijdering van de verkeerslichten.
- Kruispunt Liemersweg – Sportweg – Wolborgenmate: fietsers en voetgangers vinden de oversteek richting het Sportpark onveilig, omdat de Liemersweg een drukke weg is.
- Wegvak Raadhuisstraat (ter hoogte van de markt): respondenten geven aan dat zij onterecht voorrang nemen. Hierdoor kunnen onveilige situaties ontstaan.
- Kruispunt J.F. Kennedylaan – Julianaplein: fietsers en voetgangers voelen zich op dit kruispunt onveilig, omdat het volgens deze verkeersdeelnemers een druk en onoverzichtelijk kruispunt is.
- Kruising Plattenburgstraat – Slotlaan: respondenten geven aan dat door het ontbreken van duidelijke bebording automobilisten onterecht voorrang nemen. Automobilisten horen fietsers komende van rechts uit de Slotlaan voorrang te geven.
- Kruising Broekhuizerstraat – Weemstraat: respondenten zijn van mening dat op deze straat (te) hard wordt gereden. Daarnaast geven ze aan dat slecht zicht hier een probleem vormt bij het oversteken.

Ad 3. Kruisingen met verkeerslichten

Respondenten geven aan dat zij als automobilist of anderen door de afstemming van de verkeerslichten op de volgende kruispunten door rood rijden:

- Kruispunt Europaweg – Bedrijvenweg;
- Kruispunt C. Missetstraat – IJsselkade;
- Kruispunt Terborgseweg – J.F. Kennedylaan;
- Kruispunt Liemersweg – Energieweg – Plattenburgstraat.

Ad 4. Overig

De volgende overige locaties komen in de inventarisatie als knelpunten naar voren:

- Wegvak Willinkstraat: respondenten geven aan dat dit een drukke weg is en een sluiproute is voor het verkeer richting Wehl. Volgens de respondenten komen fietsers in de verdrukking, omdat de weg te smal is.
- Wegvak Kerkstraat (tussen Steverinkstraat en Hekweg): dit wegvak wordt als druk betiteld en respondenten geven aan dat er vaak te hard wordt gereden. Dit komt volgens de respondenten door het sluipverkeer richting Doetinchem.
- Kruispunt Barlhammerweg – Liemersweg: respondenten geven aan dat oversteken vanaf de Barlhammerweg op de Liemersweg onveilig is, omdat de Liemersweg een drukke en onoverzichtelijke weg is.

3.3.2 Waar voelen de verkeersdeelnemers zich veilig?

De verkeersdeelnemers voelen zich veilig (1) in de binnenstad waar geen verkeer is, (2) in de wijk Dichteren, (3) waar verkeersdeelnemers gescheiden zijn, (4) waar kruispunten beveiligd zijn door middel van verkeerslichten en (5) op rotondes met eenrichtingsfietspaden.

3.4 Deelconclusie

In dit hoofdstuk zijn de volgende onderzoeksvragen behandeld: *welke onveilige verkeerslocaties bestaan er, hoe komt dat en hoe hoog is het ongevallenconcentratie? En hoe ervaren burgers, werkers, bezoekers en groepen de verkeersveiligheid?* De belangrijkste resultaten zijn:

Objectieve verkeersveiligheid:

- Onderregistratie van ongevallen komt veel voor.
- Het aantal slachtofferongevallen is in de periode van 2002 – 2008 met 40% afgenomen.
- Hoog scorende slachtoffergroepen zijn: fietsers in de leeftijd van 12 – 15 jaar, bromfietzers 16 – 17 jaar, automobilisten 18 – 24 jaar, motorrijders 35 – 49 jaar en voetgangers 65 jaar en ouder.
- Meeste ongevallen zijn eenzijdige, flank en kop – staartongevallen.
- Meeste (slachtoffer)ongevallen gebeuren door geen voorrang verlenen, onvoldoende afstand houden en de macht over het stuur verliezen.
- De gemeente kent zes gemeentelijke blackspots. Hoofdoorzaken van de ongevallen zijn: onvoldoende afstand, geen voorrang en doorgang verlenen en de macht over het stuur verliezen.

Subjectieve verkeersveiligheid:

- De gemeente krijgt van de respondenten van de webenquête een kleine voldoende (5,9) voor de verkeersveiligheid.
- Ruim de helft van de respondenten (55%) rijdt wel eens harder dan de maximumsnelheid.
- Verkeersdeelnemers voelen zich onveilig op rotondes met tweerichtingsfietspaden en 18 wegvakken en of kruispunten.
- Verkeersdeelnemers voelen zich veilig (1) in de binnenstad waar geen verkeer is, (2) in de wijk Dichteren, (3) waar verkeersdeelnemers gescheiden zijn, (4) waar kruispunten beveiligd zijn door middel van verkeerslichten en (5) op rotondes met eenrichtingsfietspaden.

Algemeen:

- Alle subjectieve verkeersonveilige locaties zijn objectief verkeersveilig, behalve het kruispunt Barlhammerweg – Liemersweg (ook gemeentelijke blackspot).
- De tabel in paragraaf 3.1 liet het verschil tussen objectieve en subjectieve verkeersveiligheid zien. De hoogst ongewenste situatie is dat mensen een locatie subjectief verkeersveilig ervaren, terwijl deze locatie objectief verkeersonveilig is. Vijf gemeentelijke blackspots hebben deze status.
- Subjectieve en objectieve onveiligheid hangen niet samen en vragen beiden om een geheel eigen aanpak.

4 Van analyse naar concreet beleid

4.1 Inleiding

Op basis van de voorgaande verkeersveiligheidsanalyse wordt het beleidsprogramma voor de komende vier jaar geformuleerd. Het beleidsprogramma geeft de accenten aan waar het beleid zich de komende jaren op zal richten. Bij de doelstellingen staan concrete voorstellen en een onderbouwing van de financiën. De concrete voorstellen sluiten aan bij de ambities van de regio Achterhoek op het gebied van verkeersveiligheid.

4.2 Algemeen

De beleidsvisie van het meerjarenplan verkeersveiligheid 2010 - 2014 is gericht op het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers en het verbeteren van de verkeersveiligheidsbeleving. De gemeente conformeert zich aan de ambitieuze doelstelling van het Rijk en de Provincie met betrekking tot het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers in 2010 en 2020. En vindt dat elk slachtoffer er één te veel is. Het beleid heeft drie pijlers, namelijk:

1. preventief beleid: beleid gericht op het voorkomen van verkeersongevallen;
2. subjectief beleid: beleid gericht op de verbetering van de verkeersveiligheidsbeleving;
3. herstelbeleid: beleid gericht op de aanpak van locaties waar veel ongevallen gebeuren.

Algemene maatregelen:

- Verder uitwerken van Duurzaam Veilig in de gemeente Doetinchem. Daar waar van toepassing zal de gemeente volgens het wegencategoriseringsplan de verkeerstromen scheiden.
- Bij groot onderhoud en nieuwbouw consequent een hoog ambitieniveau op het gebied van verkeersveiligheid na te streven, waardoor nieuwe onveilige locaties voorkomen kunnen worden.
- Bij het inrichten van wegen rekening houden met belangrijke trends en ontwikkelingen uit hoofdstuk 2.
- Cultuur bij de wegbeheerders creëren: 'ik maak enkel en alleen veilige oplossingen'.
- De Commissie Openbare Ruimte (COR) dient een verkeersveiligheidsaudit uit te voeren bij het toetsen van bestemmingsplannen.

4.3 Preventief beleid

4.3.1 Aanpakken (extreme) overtreeders

Uit de analyse blijkt dat veel (slachtoffer)ongevallen door menselijk falen gebeuren. De meeste ongevallen gebeuren door geen voorrang te verlenen, onvoldoende afstand houden en de macht over het stuur verliezen. Oorzaak van geen voorrang verlenen kan het 'ik-gedrag' in het verkeer zijn. Een 'drukker' leven leidt tot onvoorzichtig en onveilig gedrag. Oorzaak van onvoldoende afstand houden, is te hard rijden. Ruim de helft van de respondenten heeft in de online vragenlijst aangegeven dat zij wel eens harder rijden dan de maximumsnelheid. Gebrekkige risicoperceptie, stoer gedrag, maar ook vermoeidheid en slaapproblemen leiden tot de macht over het stuur verliezen. Uit de vragenlijst blijkt ook dat verkeersdeelnemers op vier kruispunten door rood licht rijden.

Maatregelen:

1. Intensiveren snelheidscontroles door het inzetten van gemeentelijke bijzondere opsporingsambtenaren (boa). De politiecapaciteit lijkt niet voldoende om een goede garantie van niveau en regelmaat van de snelheidscontroles te kunnen waarborgen en garanderen. Voorstel is om het team handhaving van de gemeente Doetinchem te laten zorgdragen voor de snelheidscontroles binnen de bebouwde kom van de gemeente Doetinchem. Gezien de opgedane ervaring in het recente verleden kunnen de gemeentelijke handhavers na een korte opfriscursus deze werkzaamheden snel weer oppakken. Voorgesteld wordt om deze wens in het driehoeksoverleg tussen justitie, politie en de gemeente te bespreken en de kosten voor apparatuur en extra inzet van gemeentelijke boa's aan te melden voor de jaarbegroting 2011.
2. Het plaatsen van roodlicht-/snelheidscamera's op diverse locaties. Ter vergroting van de veiligheid en het toezicht op het verkeer plaatsen wij roodlicht-/snelheidscamera's. Deze kunnen naar verschillende locaties worden verplaatst. Het plaatsen en beheer van de camera's wordt uitgevoerd in samenwerking met de politie. De kosten voor de aanschaf van de roodlicht-/snelheidscamera's zijn gedekt uit de gemeentelijke jaarbegroting 2010.
3. De burgemeester gaat één keer per maand een integraal handhavingsoverleg voeren met alle handhavers, waaronder ook politie.

4.3.2 Beschermen kwetsbare doelgroepen: ouderen, fietsers, bromfietsers en scooters, jonge automobilisten en motorrijders

Ouderen

Demografisch onderzoek toont aan dat het aantal ouderen boven de 65 jaar in de periode 2010 – 2025 in Doetinchem met 35% zal toenemen. Deze groep is fysiek extra kwetsbaar. Afhankelijk van de dekking van het openbaar vervoer blijven ouderen in de auto rijden. Het aantal scoot- en brommobielen neemt tevens toe.

Maatregelen:

1. Het openbaar vervoer en de regiotaxi stimuleren onder ouderen (burgers boven 65 jaar). De gemeente maakt een flyer met de diverse mogelijkheden en verspreid deze via de wmo-winkel, gemeentewinkel, werk en inkomen en buurtcentra. De geschatte kosten zijn: 750,- euro. Deze kosten worden gedekt uit het budget verkeersveiligheid.
2. Ondersteunen van VVN activiteiten: jaarlijkse scootmobielcursussen en seniorenritten met de auto. De kosten (2.000,- euro) worden gedekt uit het budget verkeersveiligheid.

Fietsers (12 – 15 jaar) en bromfietsers (16 – 17 jaar)

Doetinchem is een echte onderwijsstad. Het kent drieëntwintig basisscholen, vijf grote scholen voor het voortgezet onderwijs, een mbo en hbo instelling. Uit een belronde naar het Ludger College, Ulenhof College, Rietveld Lyceum, AOC, Iselinge en Metzo College blijkt dat ongeveer 7000 scholieren met de fiets door Doetinchem gaan. Het Graafschap College is in deze berekening niet meegenomen, omdat zij de gegevens niet beschikbaar hadden. De scholieren komen voornamelijk uit de hoek van de Braamtseweg – Bedrijvenweg, Liemersweg, Terborgseweg, Varsseveldseweg, Keppelseweg, Zelhemsseweg en Kildersweg – Auroraweg. Uit de analyse blijkt dat het aantal slachtoffers onder fietsers (12 – 15 jaar) en bromfietsers (16 – 17 jaar) in Doetinchem hoog is. Schoolgaande fietsers bewegen zich als een massa en onbeschermd in het verkeer. Kenmerkend voor deze leeftijdsgroep is dat zij zich minder aan de regels houden en conformeren aan hun leeftijdsgenoten.

Maatregelen:

1. Communiceren herkenbare scholenfietsnetwerk voor het voortgezet onderwijs. Het scholenfietsnetwerk dient aan de vijf hoofdeisen van het CROW te voldoen. Deze zijn opgenomen als bijlage in het fietsplan 2009. De fietsroutes worden gekoppeld aan de scholen: Ulenhof route, Ludger route, etcetera. Ook kan men aan de route een kleur koppelen.
2. Het scholenfietsnetwerk meer opnemen in het strooibeleid.
3. Het scholenfietsnetwerk communiceren met de basisschoolleerlingen van groep 8 uit diverse gemeenten. Zij krijgen – voordat zij naar een nieuwe school gaan – een routekaart van de gemeente. Op deze routekaart kunnen ook andere verkeersfeitjes en –regels staan. Een voorbeeld: scholieren duidelijk wijzen op tweerichtingsfietspaden op rotondes. De geschatte kosten voor het maken en verspreiden van de routekaarten zijn jaarlijks: 2.500,- euro. Deze kosten worden gedekt uit het budget verkeersveiligheid.
4. Ondersteunen VVN activiteiten: verkeersproef groep 7 en 8. Door de VVN afdeling wordt in de gemeente een route uitgezet waarlangs de kinderen hun fietsexamen moeten afleggen. De kosten (1.500,- euro) worden gedekt uit het budget verkeersveiligheid.

Jonge automobilisten

Het aantal slachtoffers onder automobilisten is het hoogst in de leeftijd van 18 tot en met 24 jaar. Cognitief is deze groep nog volop in ontwikkeling. Zij hebben een gebrekkige risicoperceptie en accepteren risico's.

Maatregelen:

1. Jonge automobilisten die 1,5 jaar schadevrij rijden, maken kans op een prijs ter waarde van 150 euro. Bij afgifte van het rijbewijs gaat deze termijn in. Gegadigden dienen aan te tonen dat zij schadevrij hebben gereden. De gemeente verloot vier prijzen. Voorbeelden prijzen: nachtje weg of een popconcertbezoek naar keuze. Deze kosten (600,- euro) worden gedekt uit het budget verkeersveiligheid.
2. De autorijscholen van de prijswinnaars (zie 1) ontvangen ook een prijs, namelijk: de verkeersveiligheidaward. De wethouder van verkeer en vervoer reikt deze prijs uit. De gemeente zorgt voor publicatie van de uitreiking. Geschatte kosten van het aanbieden van een award: 100,- euro per jaar. Deze kosten worden gedekt uit het budget verkeersveiligheid.

Motorrijders

De meeste ongelukken onder motorrijders gebeuren in de leeftijd van 35 – 49 jaar. Motorfietsen wegen veel minder dan auto's, maar hebben wel krachtige motoren, waardoor ze over het algemeen sneller accelereren dan auto's. Een motorrijder kan dus, zonder dat hij te snel rijdt, eerder bij een automobilist zijn dan deze verwacht.

Maatregelen:

1. Aansluiten bij landelijke campagne: Val op.
2. Aanbieden van motorvaardigheidstrainingen. Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland verzorgt deze trainingen en is ook verantwoordelijk voor de kosten.

4.3.3 Intensiveren samenwerking

Het is een feit dat de politie ongevallen onderregistreert. De gemeente is onder andere afhankelijk van verkeersveiligheidsgegevens. Ter compensatie van de onderregistratie en voorkoming van klachten vraagt de gemeente aan haar burgers om onveilige locaties op de digitale kaart van 'doe je zeg over de weg' te plaatsen. Op deze manier krijgt de gemeente sneller en beter zicht op mogelijke ongevallenconcentraties.

Maatregel:

- Aanhouden website 'doe je zeg over de weg'. Op de website kunnen burgers, werkers en bezoekers ideeën plaatsen voor het oplossen van onveilige locaties. Geschatte jaarlijkse kosten: 1.000,- euro. De kosten komen ter rekening van het budget openbare orde.

Daarnaast werkt het team verkeer van de gemeente Doetinchem met verschillende partners (VVN, ANWB, Fietsersbond, ROVG, politie, justitie, regio gemeenten, andere afdelingen van de gemeente, zoals handhaving, wijkbeheer en wijkregie, etcetera) samen. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid is overleg en uitwisseling belangrijk.

Maatregelen:

- Gedeelde opgaven zoeken en kennis uitwisselen met de verkeersveiligheidspartners.

4.3.4 Overig

Tevens leidt de aanleg van de Oostelijke Randweg tot het vergroten van de verkeersveiligheid in het centrum. De Randweg haalt een gedeelte van het verkeer uit het centrum. Oversteekplaatsen in het centrum zullen verkeersveiliger worden.

4.4 Subjectief beleid

Verhogen van verkeersveiligheidsbeleving door infrastructurele aanpassingen en handhaving

De subjectieve verkeersveiligheidsanalyse toont aan dat burgers, werkers en bezoekers rotondes, diverse oversteekplaatsen, diverse kruispunten met verkeerslichten en enkele wegvakken als onveilig ervaren. Alle knelpunten zijn objectief veilig, behalve het kruispunt Barlhammerweg – Liemersweg. Een combinatie van objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid levert schijnveiligheid op. En dat is hoogst ongewenst. De mate van objectieve onveiligheid bepaalt normaliter de prioritering van maatregelen. Echter wil de gemeente ook de verkeersveiligheidsbeleving verhogen. Daarom komen enkele genoemde subjectieve onveilige locaties terug bij de maatregelen.

Realiseringsprogramma fiets (onderdeel rotondes)

Op verzoek van de gemeenteraad onderzoekt de gemeente in 2010 de verkeersveiligheid van fietsvoorzieningen op rotondes. Daarbij let de gemeente onder andere op de mate van duidelijkheid dat fietsers van twee kanten komen, het verbeteren van de oversteekbaarheid van fietsers en de verlichting. Verbeteringen kunnen worden betaald uit het budget wegen en verkeer (zie motie bij begroting 2010). En eventueel aangevuld worden met middelen uit het realiseringsprogramma fiets (uitvoeringsprogramma 2010/2011 mobiliteitsplan). Daarnaast wil de gemeente tweerichtingsfietspaden zoveel mogelijk voorkomen.

Kruispunt Bilderdijkstraat – Marsmanstraat – Bezelhorstweg – Bevrijdingsstraat

Uit nadere analyse blijkt dat in de periode 2006 – 2008 tien ongevallen op dit kruispunt zijn gebeurd, waarvan 8 ongevallen met materiële schades en 2 letselongevallen. Het is geen

blackspot. Onder andere scholieren ervaren dit kruispunt wel als onveilig. Royal Haskoning heeft het volgende maatregelvoorstel voor de gemeente opgesteld: het gehele kruisingsvlak op een verkeersplateau leggen. Dit heeft namelijk een snelheidsremmend effect op de automobilisten en vestigt de aandacht van de weggebruikers op het gevaartepunt (het kruispunt). De ingeschatte kosten voor dit voorstel zijn: 150.000,- euro. Voorgesteld wordt om dit actiepunt te bekostigen uit het budget wegen en verkeer (zie amendement begroting 2010), realiseringsprogramma fiets (uitvoeringsprogramma mobiliteitsplan 2010/2011), dan wel aan te melden voor de jaarbegroting 2011.

Wegvak Haareweg en Kruisbergseweg

In april 2010 ontvangt de gemeenteraad een voorstel (inclusief dekking) voor het nemen van korte en (middel)lange verkeersveiligheidsmaatregelen ten aanzien van deze wegvakken.

C. Missetstraat – Saap Roelofsbrug

Een zeer belangrijke fietsroute langs het spoor kruist ter hoogte van C. Missetstraat – Saap Roelofsbrug. Fietsers parallel aan het spoor dienen hier voorrang te geven aan het verkeer op de C. Missetstraat. Met name in de spitsperiodes is de oversteekbaarheid voor fietsers een probleem. Hierdoor ontstaan gevaarlijke situaties. De gemeente legt in 2011 een fietstunnel op deze locatie aan. De gemeentelijke kosten voor de uitvoering van de fietstunnel 1.500.000,- worden gedekt uit het uitvoeringsprogramma 2010/2011.

Kruising Ds. van Dijkweg – Hofstraat

Bij de aanleg van de Ruimzichtlaan vindt er een reconstructie van de Hofstraat plaats. De onveilige oversteek neemt de gemeente in de reconstructie mee.

Kruispunt Rijksweg – Hoofdstraat – Vulcaanstraat

Onlangs is de evaluatie van de reconstructie Rijksweg afgerond. Uit reactie van burgers blijkt dat motorvoertuigen dicht bij het kruispunt geparkeerd staan, terwijl dit niet is toegestaan. Voorgesteld wordt om per direct het parkeren bij het kruispunt fysiek onmogelijk te maken door middel van paaltjes. De kosten komen ter rekening van het onderhoudsbudget van buha.

Wegvak Raadhuisstraat (ter hoogte van de markt)

Medio 2010 legt de gemeente een voetgangerszebrapad aan ter hoogte van de markt. De kosten komen ter rekening van de bestaande onderhoudsbudgetten van buha.

Kruising Plattenburgstraat – Slotlaan

Door het ontbreken van duidelijke belijning op de straat nemen automobilisten onterecht voorrang. Volgens het wegencategoriseringsplan is de Plattenburgstraat een gebieds-onsluitingsweg min. Dit betekent dat het op termijn een voorrangsweg wordt. In 2010 voert de gemeente deze maatregel uit.

Kruising Broekhuizerstraat – Weemstraat

Dit is een provinciaal kruispunt. De gemeente heeft aan de Provincie doorgegeven dat zij bij de ontwikkeling van het RBT op dit kruispunt verkeerslichten wenst.

Kruispunten met verkeerslichten

Op de volgende kruispunten gaat de gemeente op korte termijn roodlicht-/snelheidscamera's neerzetten: Europaweg – Bedrijvenweg, C. Missetstraat – IJsselkade, Terborgseweg – J.F. Kennedylaan en Liemersweg – Energieweg – Plattenburgstraat. Deze kruispunten kwamen in de webenquête naar voren.

Wegvak Kerkstraat (tussen Steverinkstraat en Hekweg)

In 2010 onderzoekt de gemeente welke maatregelen bijdragen aan de verkeersveiligheid op het wegvak Kerkstraat in subjectieve alsmede objectieve zin. Ook neemt de gemeente in het eerste kwartaal van 2010 contact met de politie op over het verrichten van snelheidscontroles op dit wegvak.

4.5 Herstelbeleid

Herstelbeleid richt zich op het aanpakken van locaties waar veel ongevallen gebeuren. Uit het onderzoek zijn zes gemeentelijke blackspots naar voren gekomen. Hieronder staan de maatregelen per blackspot. Doelstelling van de gemeente is om het aantal blackspots te verminderen naar '0'. Echter uit analyse van de toedrachten blijkt dat veel ongevallen door menselijk falen gebeuren. Veelgenoemde toedracht was namelijk onvoldoende afstand houden. Te hard rijden is de oorzaak van deze toedracht. Op de wegvakken Europaweg (voor het gedeelte Vancouverstraat – Liemersweg), Terborgseweg (voor het gedeelte Wilheminastraat – Wei van Ome Karel) en Varsseveldseweg (voor het gedeelte Bachlaan – Mozartlaan) wenst de gemeente intensievere snelheidscontroles. De gemeente gaat deze wens in het eerste kwartaal van 2010 met de politie bespreken.

Op het kruispunt Europaweg – Keppelseweg gaat de gemeente in 2010 roodlicht-/snelheidscamera's plaatsen. Tevens zal de gemeente bij de aanleg van de Ruimzichtlaan dit kruispunt reconstrueren. In het eerste en tweede kwartaal van 2010 onderzoekt de gemeente welke maatregelen bijdragen aan de verkeersveiligheid op het kruispunt Liemersweg – Barlhammerweg en Burgemeester Tenkinkstraat – Raadhuistraat. In het derde kwartaal van 2010 bespreekt het college de maatregelen.

4.6 Financiën

Hieronder staat de financiële onderbouwing van de maatregelen. Niet alle maatregelen hebben financiële gevolgen en of zijn opgenomen in andere programma's.

Nr	Maatregel	Wanneer?	Kosten	Budget
1	Intensiveren snelheidscontroles door het inzetten van boia's	2010 – 2014	PM	PM (aankopen begroting 2011)
2	Plaatsen roodlicht-/snelheidscamera's	2010 – 2014	€ 200.000,-	Krediet, nieuw beleid begroting 2010, project 72120
3	Openbaar vervoer en regiotaxi stimuleren onder ouderen	2010 – 2014	€ 750,- (jaarlijks)	Budget Verkeersveiligheid
4	Ondersteunen VVN activiteiten: scootmobielcursussen, seniorenritten en verkeersproef groep 7 en 8	2010 – 2014	€ 3.500,- (jaarlijks)	Budget Verkeersveiligheid
5	Scholenfietsnetwerk communiceren	2010 – 2014	€ 2.500,- (jaarlijks)	Budget verkeersveiligheid
6	Schadevrij rijden = kans maken op een prijs t.w.v. 150 euro (4x)	2010 – 2014	€ 600,-	Budget Verkeersveiligheid

7	Instellen verkeersveiligheidaward	2010 – 2014	€ 100,-	Budget Verkeersveiligheid
8	Aanhouden 'Doe je zeg over de weg'	2010 – 2014	€ 1.000,-	Budget Openbare orde
9	Rotondes onderzoeken en verkeersveiligheid verbeteren	2010	PM	Budget wegen en verkeer (zie motie bij begroting 2010) eventueel aangevuld met middelen uit realiseringprogramma fiets (uitv. Programma 2010/2011 mobiliteitsplan)
10	Kruispunt Bilderdijkstraat (realiseren verkeersplateau)	2010 – 2011	p.l.m. € 150.000,-	Zie ook amendement bij begroting 2010, realiseringprogramma fiets (uitv. Programma 2010/2011 mobiliteitsplan) of aanmelden begroting 2011
11	C. Missetstraat – Saap Roelofsbrug (fietstunnel aanleggen)	2011	€ 1.500.000,-	Uitvoeringsprogramma mobiliteitsplan 2010 en 2011
12	Kruispunt Rijksweg – Hoofdstraat (parkeren fysiek onmogelijk maken door enkele paaltjes)	2010	PM	Onderhoudsbudget BUHA
13	Wegvak Raadhuisstraat (aanleggen zebrapad)	2010	n.b.	Onderhoudsbudget BUHA

Grijs gearceerde maatregelen:

De provincie c.q. het ROVG subsidieert 75% van de kosten.

4.7 Monitoring

Na het goedkeuren van het meerjarenplan voert het team verkeer jaarlijks een tussenevaluatie uit. De ambtelijke en bestuurlijke opdrachtgever worden op de hoogte gesteld van de evaluaties.