

# **VERKEERSVEILIGHEIDSPLAN**

## **GEMEENTE NIJKERK**

Definitieve versie

BVA Verkeersadviezen  
9 mei 2005  
Nkk-2045

<b>1.</b>	<b>INLEIDING</b>	1
1.1	Aanleiding en doelstelling	1
1.2	Totstandkomingsproces	1
<b>2</b>	<b>BELEIDSKADER</b>	2
2.1	Beleid hogere overheden	2
2.1.1	Landelijk beleid	2
2.1.2	Provinciale doelstellingen	3
2.2	Duurzaam Veilig	4
2.3	Gemeentelijk beleid	5
2.3.1	Algemeen verkeersbeleid	5
2.3.2	Categorisering Nijkerk	6
<b>3</b>	<b>MONITOR: KENSCHETS VAN DE VERKEERSVEILIGHEID IN NIJKERK</b>	7
3.1	Trends: Algemene ontwikkeling verkeersveiligheid	7
3.2	Verkenning landelijke en gemeentelijke speerpunten en probleemvelden	13
3.3	Onveilige locaties en ongevallenconcentraties	17
3.4	Verkeersveiligheid naar wijk/buurt	19
3.5	Subjectieve verkeersonveiligheid	19
3.6	Onveilige locaties en ongevallenconcentraties	19
3.7	Subjectieve verkeersveiligheid	20
3.7.1	Ingekomen klachten	20
3.7.2	Enquêteresultaten	21
3.8	Knelpunten en aandachtsvelden	22
3.8.1	Infrastructureel auto	22
3.8.2.	niet infrastructureel auto	22
3.8.3	Infrastructureel fiets	23
3.8.4	niet infrastructureel fiets	23
3.8.5	infrastructureel bromfiets	23
3.8.6	niet infrastructureel bromfiets	23
<b>4</b>	<b>UITWERKING VAN BELEID: DUURZAAM VEILIG NIJKERK</b>	24
4.1	Beginselen duurzaam veilig	24
4.2	Mensgerichte maatregelen (aanpak educatie, voorlichting, handhaving en organisatie)	24
4.3	Uitwerking	25

#### Bijlage

1. Verkeersonveiligheidscijfers en kaartjes



## **1. INLEIDING**

Het in beeld brengen van de huidige stand van zaken van de verkeersveiligheid voor de gemeente Nijkerk is van belang om het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid voor de komende jaren richting te geven en gelden hiervoor te reserveren. Het algemene verkeersbeleid is verwoord in het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). Het veiligheidsplan vormt een uitwerking van het GVVP. In dit veiligheidsplan komen onder andere aan de orde het landelijk beleid op het gebied van verkeersveiligheid en de knelpunten in de gemeente Nijkerk. De conclusies uit dit plan zijn als invoer gebruikt in het GVVP en de bijbehorende uitvoeringslijst.

### **1.1. Aanleiding en doelstelling**

Verkeersveiligheid heeft veel te maken met het verkeersaanbod op het wegennet van Nijkerk. Dat het autobezit nog steeds toeneemt is bij iedereen weliswaar bekend, maar dat dit nog steeds een verslechtering van de verkeersveiligheid met zich meebrengt wordt minder onderkent. In het GVVP zijn een tweetal doelstellingen vanuit de hogere overheden (Rijk en provincie) verwoord. Vooralsnog houdt de gemeente Nijkerk vast aan de doelstellingen uit het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2. In het PVVP-2 worden de volgende doelen nagestreefd:

- Reductie van het aantal dodelijke slachtoffers in 2010 met 30% ten opzichte van 1998;
- Reductie van het aantal ziekenhuisgewonden in 2010 met 25% ten opzichte van 1998.

De reden van navolging van de provinciale doelstelling is dat deze doelstellingen kadervormend zijn voor de gemeenten in de provincie Gelderland. Daarnaast is de doelstelling ambitieus en is er geen reden om een eigen doelstelling op te stellen.

De inventarisatie van het veiligheidsniveau leidt tot een overzicht van de aandachtspunten. Het gaat hierbij niet alleen om aandachtspunten in de infrastructuur, maar ook om de niet-infrastructurele acties en projecten. Tevens wordt aan de verschillende aandachtspunten een prioriteitsvolgorde gegeven. Deze prioritering is van belang voor het uitvoeringsprogramma; wat gebeurt er als eerste.

De opbouw van dit deel van het gemeentelijk verkeersveiligheidsplan is als volgt. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het verkeersveiligheidsbeleid. In hoofdstuk 3 wordt de huidige stand van zaken besproken. In hoofdstuk 4 komt de uitwerking van het beleid aan de orde. Tenslotte komt in hoofdstuk 5 de volgorde van de maatregelen aan de orde bij het uitvoeringsprogramma.

### **1.2. Totstandkomingsproces**

Het verkeersveiligheidsplan is gelijktijdig aan het GVVP opgesteld. Informatie die verzameld is voor het opstellen van het GVVP heeft gedeeltelijk ook betrekking op dit veiligheidsplan. In het kader van het GVVP is de burger en een aantal belanghebbendengroeperingen naar hun mening gevraagd over de stand van zaken ten aanzien van verkeer. De aspecten die betrekking hebben op verkeersveiligheid zijn in dit plan opgenomen.

Naast informatie uit de burgerij is er ook een ambtelijke begeleidingsgroep en een klankbordgroep geweest die aan dit plan heeft meegewerkt.

## 2. VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het vigerende beleid op het gebied van de landelijke en regionale verkeersveiligheid.

### 2.1. Beleid hogere overheden

#### 2.1.1 Landelijk beleid

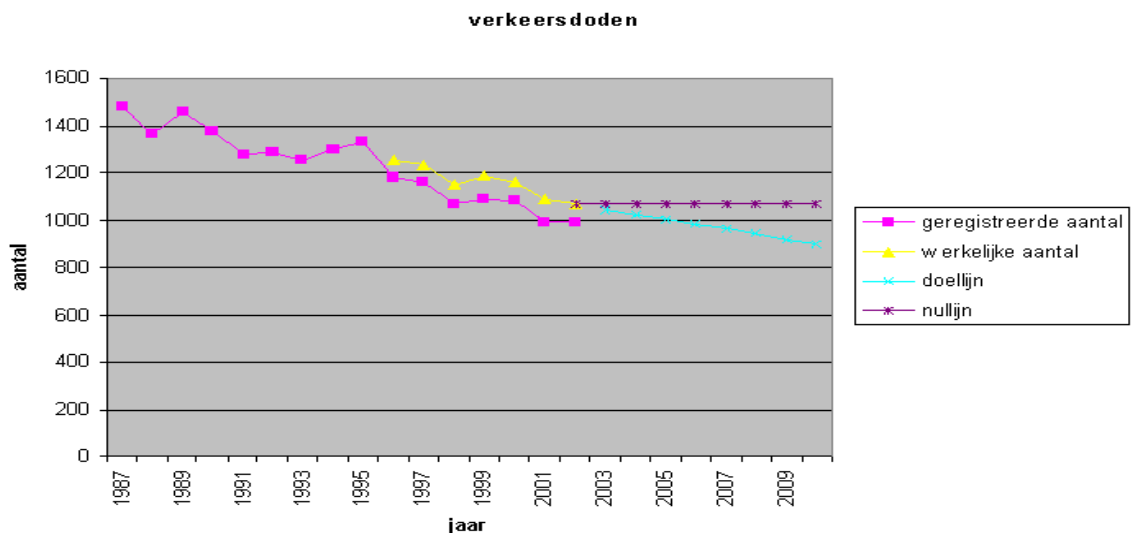
Het Rijk is momenteel bezig met het afronden van de Nota Mobiliteit. Dit plan is de opvolger van het SVV-II uit 1990 dat een aantal jaren geleden zo moeten zijn opgevolgd door het Nationale Verkeers- en Vervoersplan. In de Nota Mobiliteit zijn de volgende zaken verwoord.

#### Ambities

De ambitie van de overheden is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid.

Het doel in het wegverkeer is voor 2010 maximaal 900 doden (-15%) en 17.000 ziekenhuisgewonden (-7,5%) in 2010. Nederland moet daarnaast bij de drie veiligste landen van Europa behoren. Indien deze ambitie in gevaar komt, wordt de doelstelling herijkt en afhankelijk van de financiële consequenties bijgesteld. In de PKB deel 3 zal een verkeersveiligheidsdoel voor 2020 worden geformuleerd.

Fig. 2.1: Ontwikkeling aantal verkeersdoden



Toch vallen er nog steeds veel te veel slachtoffers: jaarlijks bijna 1.100 doden en 18.500 ziekenhuisgewonden<sup>1</sup>. Dat veroorzaakt veel menselijk leed en het kost de maatschappij veel geld: aan medische kosten, productieverlies (incl. filekosten), materiële kosten en afhandelingskosten in totaal zo'n € 6 miljard per jaar en aan immateriële kosten zo'n € 3 miljard per jaar.

<sup>1</sup> De aantallen zijn gebaseerd op politieregistratie, bevolkingsstatistieken en rechtbankverslagen. In eerdere nota's werd voor doden alleen uitgegaan van bij de politie geregistreerde aantallen, die zo'n 7% lager liggen dan de opgehoogde (werkelijke) aantallen.

Continuering van de dalende lijn van aantallen verkeersslachtoffers het doel. Zonder nieuwe impulsen neemt het aantal slachtoffers na 2010 weer toe. Dit komt door de vergrijzing (substantiële toename van het aantal kwetsbaren in het verkeer) en de groei van het goederenverkeer op regionaal en lokaal niveau. Het relatieve aandeel van het goederenvervoer in het aantal verkeersdoden vertoont nu al een stijgende lijn. Ook na 2010 zijn dus extra maatregelen noodzakelijk. Hiertoe wordt een aantal scenario's geschetst. De mogelijke ambitie hangt samen met de ingezette middelen. Als de huidige middelen worden gecontinueerd neemt tot 2015 het aantal verkeersdoden af tot 850. Indien het huidige budget met 50 % toeneemt, zijn er in 2015 25 verkeersdoden minder: 825. Met een verdrievoudiging van het budget is tot 2015 een extra afname van het aantal verkeersdoden met 75 tot 750 mogelijk (medio maart zijn de resultaten voor 2020 bekend).

Decentrale overheden (dus ook de gemeente Nijkerk) zijn het beste in staat om voor hun eigen gebied het meest passende pakket maatregelen ('op maat') samen te stellen. Bovendien vinden verreweg de meeste ongevallen (85%) plaats op het onderliggend wegennet. Daarom ligt de regie voor het verkeersveiligheidsbeleid bij de besturen van provincies en kaderwetgebieden. Vanaf 1 januari 2005 ontvangen de decentrale overheden via de brede doeluitkering (BDU) de rijksbijdrage om hun deel van de nationale doelstelling te realiseren. Er is geen aparte rijkssubsidie meer voor concrete maatregelen.

#### *2.1.2. Provinciale doelstellingen*

De provincie Gelderland onderschrijft de landelijke doelstellingen en heeft deze dan ook opgenomen in haar Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP-2). Ten aanzien van verkeersveiligheid is het volgende opgenomen.

De missie is:

De provincie spant zich in ons samen met andere overheden en partners in voor de ontwikkeling, beheer en onderhoud van een veilig en doelmatig verkeers- en vervoersysteem voor burgers en bedrijven om de mobiliteit in Gelderland op te vangen, de veiligheid te vergroten en bij te dragen aan verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

De provincie streeft ambitieuze doelen na voor verkeersveiligheid voor 2010 ten opzichte van 1998:

- 30% minder verkeersdoden (niet meer dan 106 per jaar in Gelderland);
- 25% minder ziekenhuisgewonden (niet meer dan 1903 per jaar in Gelderland).

De infrastructuur in Gelderland wordt aangelegd en onderhouden volgens de eisen van deze tijd, waarbij naast bereikbaarheid ook leefomgeving en veiligheid een belangrijke rol spelen. Bij aanleg van nieuwe infrastructuur en bij grote reconstructies wordt gewerkt met integrale ontwerpen. De infrastructuur wordt op een duurzame wijze aangelegd en beheerd, zowel voor leefomgeving als voor veiligheid. Dit betekent dat integraal duurzaam ontwerpen per saldo duurder is dan niet integraal ontwerpen. Naast nieuwe infrastructuur is sprake van een aantal knelpunten en problemen op het gebied van leefomgeving waar wij op dit moment onvoldoende middelen voor hebben om ze allemaal weg te werken. Daarvoor is een inhaalslag nodig. De provincie wil daarvoor een leefomgevingsoffensief opstarten om extra middelen te genereren om daarmee de basiskwaliteit en de daarbijbehorende doelstellingen (zie daarvoor bijlage) te behalen. Bij dit leefomgevingsoffensief zijn het PVVP-2, GMP-3 en het natuur en landschapsbeleid betrokken. Gebruik makende van de verruimde reikwijdte van de Wet milieubeheer zal de provincie de bedrijven stimuleren vervoersaspecten mee te nemen in de aanvragen van een mi-

lieuvergunning. Hiermee wijzen wij bedrijven op hun verantwoordelijkheid in het voorkomen van mobiliteitsproblemen.

## 2.2. Duurzaam Veilig

In het rijksbeleid ten aanzien van verkeer en vervoer is, naast de bereikbaarheid en de afwikkeling van het verkeer, een belangrijke plaats ingeruimd voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid op straat. In het verleden is het verkeersveiligheidsbeleid met name een speerpuntenbeleid geweest dat hoofdzakelijk gericht was op de risicofactoren en -groepen. Hierbij moet onder andere gedacht worden aan verkeersveiligheidsacties en het elimineren van gevaarlijke locaties. Dit beleid heeft geresulteerd in een afname van het aantal verkeersslachtoffers: van ruim 1.500 doden en 15.000 ziekenhuisgewonden in 1986 (een referentiepunt in de statistieken) naar 1.000 doden en 11.000 ziekenhuisgewonden in het wegverkeer in 2002<sup>1</sup>. Deze daling is gezien de sterk gegroeide (auto)mobiliteit in dezelfde periode op zichzelf een redelijk resultaat, maar het verkeer vergt ieder jaar nog steeds een onaanvaardbaar aantal slachtoffers, uitgaande van het feit dat elk ongeval er één te veel is.

In de provincie Gelderland bedroeg in 1998 tot en met 2002 het gemiddeld aantal verkeersslachtoffers 5.709. (Deze cijfers zijn afkomstig uit de brochure 'De verkeersonveiligheid van Gelderland in kaart gebracht', okt. 2003).

### *Principe Duurzaam Veilig*

Omdat verkeersveiligheidsaankomsten niet werden gehaald is in het derde verkeersveiligheidsplan een nieuwe (verkeersveiligheids)aanpak geïntroduceerd, te weten: Duurzaam Veilig. De basis voor 'Duurzaam Veilig' is gelegen in onder andere de volgende principes:

- Duidelijkheid voor de weggebruiker, zodat men weet welk weggedrag verlangd wordt. Dit gewenste weggedrag moet onder meer uit de weginrichting duidelijk worden.
- De weg zodanig inrichten dat ongevallen met ernstige afloop zo veel mogelijk worden uitgesloten. Dit impliceert dat verschillen in massa, richting en snelheid zoveel mogelijk worden voorkomen.

### *Uitwerking Duurzaam Veilig, eerste fase*

Het consequent toepassen van de 'Duurzaam Veilig'-principes moet er toe leiden dat de verkeersveiligheid structureel verbetert. Voor de implementatie en uitwerking van het begrip 'Duurzaam Veilig' is een stuurgroep opgericht. Deze stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van het Rijk, het InterProvinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen (UvW).

De stuurgroep 'Duurzaam Veilig' concludeerde dat om een aantal redenen een integrale aanpak van 'Duurzaam Veilig' op korte termijn niet mogelijk is. Daarom is besloten om 'Duurzaam Veilig' gefaseerd in te voeren. Hiervoor is een Uitvoeringsprogramma opgesteld. Voor de uitvoering in de eerste fase (*de periode 1998 tot en met 2002*) zijn vierentwintig afspraken gemaakt. Deze zijn opgenomen in het Startprogramma 'Duurzaam Veilig'. De belangrijkste zijn als volgt onderverdeeld:

- **Categorisering**; indeling van het wegennet in verkeersaders en verblijfsgebieden.

---

<sup>1)</sup>

*Gebaseerd op cijfers verstrekt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, onderdeel Adviesdienst Verkeer en Vervoer; Kerncijfers verkeersonveiligheid 2002*

- **Verblijfsgebieden**; de introductie van 60 km/uur-gebieden buiten de bebouwde kom en de uitbreiding van 30 km/uur-gebieden binnen de bebouwde kom (inclusief de mogelijke invoering van een snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom als algemene regel, waarbij 50 km/uur op eventuele verkeersaders de uitzondering wordt).
- **Verkeersaders**; instellen van voorrang op verkeersaders, uniformering voorrang rotondes.
- **Bijzondere maatregelen**; voorrang voor bestuurders van rechts, bromfiets op de rijbaan in plaats van op het fietspad.
- **Flankerende maatregelen**; communicatie, voorlichting, educatie en handhaving.
- **Financiering**; subsidiestelsel voor de uitbreiding van verblijfsgebieden, uniformering van rotondes en flankerende maatregelen.

Het Convenant 'Startprogramma Duurzaam Veilig' is op 15 december 1997 door alle betrokken partijen ondertekend. Alle wegbeheerders hebben begin 1998 hierover bericht ontvangen. In de volgende drie paragrafen is een aantal afspraken uit het convenant 'Startprogramma Duurzaam Veilig' nader toegelicht.

#### *Tweede fase Duurzaam Veilig*

De eerste fase van 'Duurzaam Veilig' richtte zich vooral op de invoering van een beperkt aantal concrete maatregelen. In de tweede fase (*gestart in 2004*) is er sprake van een verbreding op het gebied van de verkeersonveiligheid. In deze fase zal namelijk:

- Verkeersonveiligheid steeds minder sectoraal worden aangepakt. De verkeersonveiligheid zal steeds meer een integraal onderdeel uitmaken van het totale verkeer- en vervoersbeleid.
- Niet alleen de wegbeherende overheden maar alle overheden die met verkeer en vervoer hebben te maken (dus ook kaderwetgebieden) bij de uitvoering worden betrokken.
- De initiërende en coördinerende taak liggen bij de regionale overheden (provincie en kaderwetgebieden).
- De nationale doelstelling.
- De rijksbijdrage niet meer bestaan uit een projectsubsiëring, maar uit de Brede Doeluitkering (BDU). Dit houdt in dat de gelden op een meer decentrale manier worden uitgegeven, waarbij dit een duidelijke wijziging is ten opzichte van de bestaande manier.

Naast infrastructurele maatregelen moet in de tweede fase meer nadruk worden gelegd op educatie en voorlichting. Het gaat hierbij om zogenaamde permanente educatie in alle fasen van het leven. Het ontwikkelen van deze projecten is een zorg van de hogere overheden. Lokaal dienen de projecten te worden uitgevoerd in samenwerking met instanties als 3VO.

## **2.3. Gemeentelijk beleid**

### *2.3.1. Algemeen verkeersbeleid*

De gemeente Nijkerk streeft net zoals de landelijke en provinciale wegbeheerders naar een duurzaam veilig verkeerssysteem. Om dit doel te bereiken is het algemene verkeersbeleid opgezet vanuit diverse invalshoeken.

- **Veilig opbouw en inrichting van het wegennet:**
  - . inrichten van het gemeentelijk wegennet conform de categorisering;
  - . aanpakken van de onveilige locaties;
  - . optimaliseren van de inrichting van de verblijfsgebieden (30- en 60 km/uur-gebieden);
  - . verbeteren van de subjectieve verkeersveiligheid.
- **Veilig mobiliteitsbeleid:**
  - . stimuleren fietsgebruik voor de verplaatsingen over korte afstand;
  - . uitvoeren parkeerbeleid.
- **Veilige ruimtelijke planning:**
  - . bij ruimtelijke plannen dient de categorisering het uitgangspunt te vormen;



- . voor uitbreidingsplannen dient het effect op het gebied van verkeersveiligheid in beeld te worden gebracht.
- **Veilig gedrag in het verkeer**
  - . in samenwerking met politie, brandweer, ambulance, 3VO en overige instanties het verkeersgedrag verbeteren door educatie, voorlichting en handhaving.

Deze abstracte lijst is in het GVVP vertaald naar een aantal doelstellingen die in de toekomst moeten worden gehandhaafd en/of gerealiseerd. Ten aanzien van de ruimtelijke planning is de integrale ontwikkelingsvisie van belang. In dit document zijn de ontwikkelingsvisies tot het jaar 2020 geformuleerd. Deze ontwikkeling heeft ook verkeersconsequenties.

De gemeente Nijkerk maakt onderdeel uit van het samenwerkingsgebied verkeersveiligheid Gelderland regio West-Veluwe (SVG-regio). Het samenwerkingsgebied heeft voor de jaren 2001 – 2005 een zevental projecten gedefinieerd. Deze zijn:

- Regioplan Verkeershandhaving
- Schoolroute project
- BROEM-ritten en ouderenvoorlichting (Nijkerk is de trekker voor dit project)
- Onder invloed onderweg
- Motorrijvaardigheidstraining
- Bromfietscursussen
- Jonge automobilisten

### *2.3.2. Categorisering Nijkerk*

De categorisering vormt een belangrijk uitgangspunt voor het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid. In paragraaf 2.2 is aangegeven dat een categorisering het belangrijkste vertrekpunt is voor het realiseren en handhaven van een veilig verkeerssysteem. De categorisering voor de gemeente is inzichtelijk gemaakt op de afbeeldingen 1 tot en met 3. Het vormgeven van het wegennet conform de categorisering is erg kostbaar en niet op korte termijn te realiseren. Echter, met de categorisering is wel de gewenste vormgeving van het wegennet bepaald. Bij het aanpakken van een bepaald knelpunt geldt de categorisering dan ook als uitgangspunt.

### **3. MONITOR: KENSCHETS VAN DE VERKEERSVEILIGHEID IN DE GEMEENTE NIJKERK**

De monitor vormt de schakel tussen de beleidsontwikkeling en de beleidsuitvoering op het gebied van verkeersveiligheid in de gemeente Nijkerk. Doel van de monitor is het verkrijgen van inzicht in de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de gemeente Nijkerk.

De gemeente Nijkerk zal in 2020 uitgroeien tot een stad met circa 44.000 inwoners. Het aantal arbeidsplaatsen zal blijven toenemen door uitbreiding van bestaande bedrijven en de vestiging van nieuwe bedrijven. Naast de uitbreiding van bedrijventerreinen zijn er andere plannen die de dynamiek van de gemeente Nijkerk weergeven, zoals onder meer de ontwikkelingen in Groot-Corlaer, het stadshart, Nijkerkerveen en Hoevelaken.

In en rondom de gemeente Nijkerk groeit het aantal verkeersbewegingen aanzienlijk. De mobiliteit van de huidige inwoners neemt daarnaast ook nog steeds toe. Met name de automobilititeit en de fietsmobiliteit zijn de afgelopen jaren in geheel Nederland sterk gestegen. Dit alles heeft natuurlijk ook zijn weerslag op de mate van verkeersveiligheid in de gemeente Nijkerk. Het wordt drukker, het wordt complexer, het aantal ontmoetingen neemt toe; het wordt dus gevaarlijker. Echter, als de toenemende intensiteiten leiden tot lagere snelheden omdat het puur fysiek niet meer mogelijk is met hogere snelheden te rijden, dan heeft dat een positieve werking op de verkeersveiligheid. Dit niet zozeer op de ongevallenkans maar wel op de kans op ernstig letsel.

Het is belangrijk de ontwikkeling van de verkeersveiligheid bij te houden en te analyseren. Trends uit het verleden zijn vaak richtinggevend voor het vormgeven van het beleid voor de toekomst. Het monitoren van de verkeersveiligheid heeft op een drietal ruimtelijke niveaus plaatsgevonden:

- Gemeentelijk;
- Wijken en buurten;
- Wegvakken en kruispunten.

De verkregen verkeersveiligheidsindicatoren worden in de verkeersveiligheidsmonitor omgezet tot een pakket van aandachtspunten en uitwerkingsvraagstukken voor de verkeersveiligheid in de gemeente Nijkerk.

Hierna volgt in de hoofdstuk paragraaf 3.1 dat een verkenning van de algemene trends op het gebied van de verkeersveiligheid in de gemeente Nijkerk geeft. Hierin worden onder meer de gemeentelijke doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid besproken. Paragraaf 3.2 zoomt verder in op de verkeersonveiligheid per vervoerswijze. De verkeersveiligheid naar leeftijd van de verkeersdeelnemer wordt in paragraaf 3.3 toegelicht. De bovenstaande verkeersveiligheidsanalyses hebben betrekking op de gemeente Nijkerk in het geheel, in paragraaf 3.4 worden de verschillende wijken en buurten in de gemeente Nijkerk onderling vergeleken. De mate van (on)veiligheid op de afzonderlijke wegvakken en kruispunten komt in paragraaf 3.5 aan de orde. In paragraaf 3.6 wordt ingegaan op de subjectieve verkeersveiligheid in de gemeente Nijkerk. De stand van zaken op het gebied van educatie, voorlichting en handhaving wordt in paragraaf 3.7 besproken. De bevindingen en aandachtspunten die op basis van bovenstaande analyses zijn verkregen, worden ten slotte in paragraaf 3.8 toegelicht.

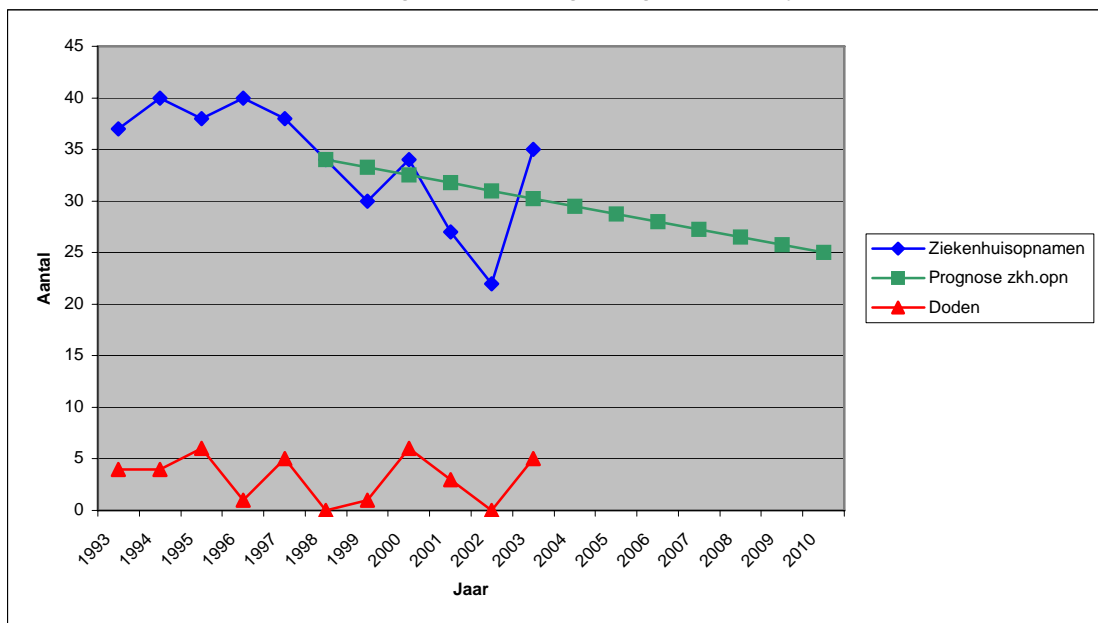
#### **3.1. Algemene trends verkeersveiligheid**

Vooralsnog houdt de gemeente Nijkerk vast aan de doelstellingen uit het concept Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2. In het PVVP-2 worden de volgende doelen nagestreefd:

- Reductie van het aantal dodelijke slachtoffers in 2010 met 30% ten opzichte van 1998;
- Reductie van het aantal ziekenhuisgewonden in 2010 met 25% ten opzichte van 1998.

Grafiek 3.1 laat zien dat het ongevallebeeld in de gemeente grote jaarlijkse fluctuaties in het aantal ziekenhuisgewonden en dodelijke slachtoffers kent. Het kiezen van één basisjaar beïnvloedt de uiteindelijke scores op de beleidsdoelen dan ook te sterk, vandaar dat ervoor is gekozen de bovenstaande doelstellingen te toetsen over het gemiddeld aantal ziekenhuisgewonden en doden over de jaren 1997 t/m 1999. Gemiddeld waren er over deze periode 34 ziekenhuisgewonden en 2 doden te betreuren. De doorvertaling van bovenstaande gemiddelde ongevallencijfers naar de beleidsdoelstellingen uit de Nota Mobiliteit betekent dat er in 2010 maximaal 25 ziekenhuisgewonden en 1 dodelijk slachtoffer op het gehele wegennet<sup>1</sup> in de gemeente Nijkerk geregistreerd mogen worden.

**Grafiek 3.1:** *Beleidsontwikkeling verkeersveiligheid gemeente Nijkerk*



Grafiek 3.1 laat zien dat het aantal doden per jaar sterk schommelt. In 1998 en 2002 vielen er 0 dodelijke slachtoffers, en werd voldaan aan de doelstelling. Echter in 2000 waren 6 dodelijke slachtoffers te betreuren, en het jaar erna 3. Geconcludeerd moet worden dat de landelijke doelstelling voor het maximaal aantal doden in 2010 door de beperkte aantallen op gemeentelijk niveau niet is te evalueren. Dit heeft ook geresulteerd in grafiek 3.1. dan ook alleen de lijn van de ziekenhuisopnames is weergegeven. Deze lijn geeft de doelstelling van 25% minder ziekenhuisopnames weer.

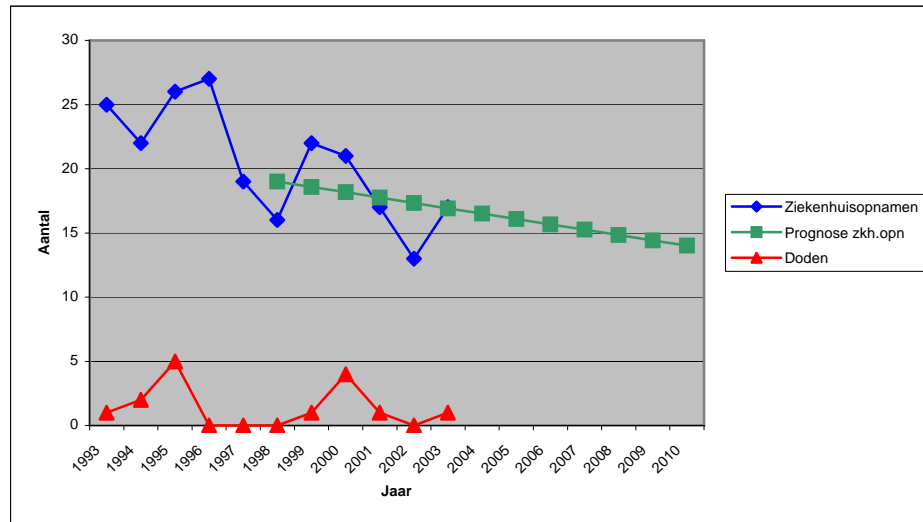
De ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden liet over de jaren 1993 t/m 2002 een duidelijke daling zien. In 2002 lag het aantal ziekenhuisgewonden op het gehele wegennet circa 40% lager ten opzichte van 1993. Daarmee werd ruimschoots voldaan aan de gestelde doelstelling. Het jaar 2003 kenmerkt zich echter door een sterke toename van het aantal ziekenhuisgewonden. De gestelde norm op het gehele wegennet wordt dan ook vooralsnog niet gehaald.

Grafiek 3.2 laat de ontwikkeling zien van het aantal ziekenhuisgewonden en doden op het gemeentelijke wegennet. Ook hier zien we tot en met 2002 een daling van het aantal ernstige verkeersslachtoffers. In 2003 neemt het aantal ziekenhuisgewonden weer toe. In 2003 ligt het aantal ziekenhuisgewonden precies op de gewenste trendlijn. Gezien de ontwikkelingen in het ongevallebeeld en de verwachte groei van de bevolking is het noodzakelijk extra inspan-

<sup>1</sup> Het gaat hier om alle wegen (rijk, provincie en gemeente) die op het grondgebied van de gemeente Nijkerk liggen. De cijfers van de voormalige gemeenten Hoevelaken en Nijkerk zijn samengevoegd voor de periode vóór 2000.

ningen te verrichten om de noodzakelijke structurele afname van het aantal ziekenhuisgewonden te realiseren en indien mogelijk voort te zetten met het concept Duurzaam Veilig.

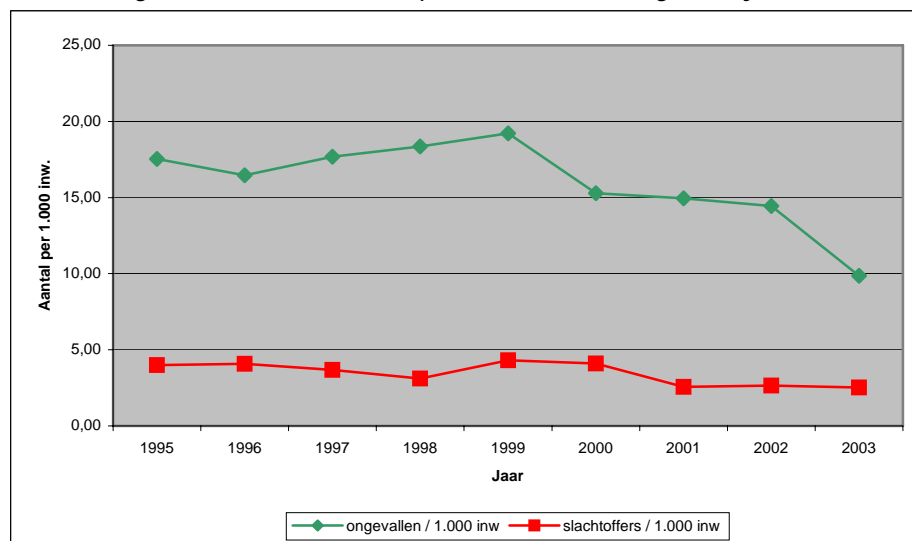
**Grafiek 3.2:** *Beleidsontwikkeling verkeersveiligheid gemeentelijke wegen Nijkerk*



*Verkeersveiligheid in relatie tot het aantal inwoners*

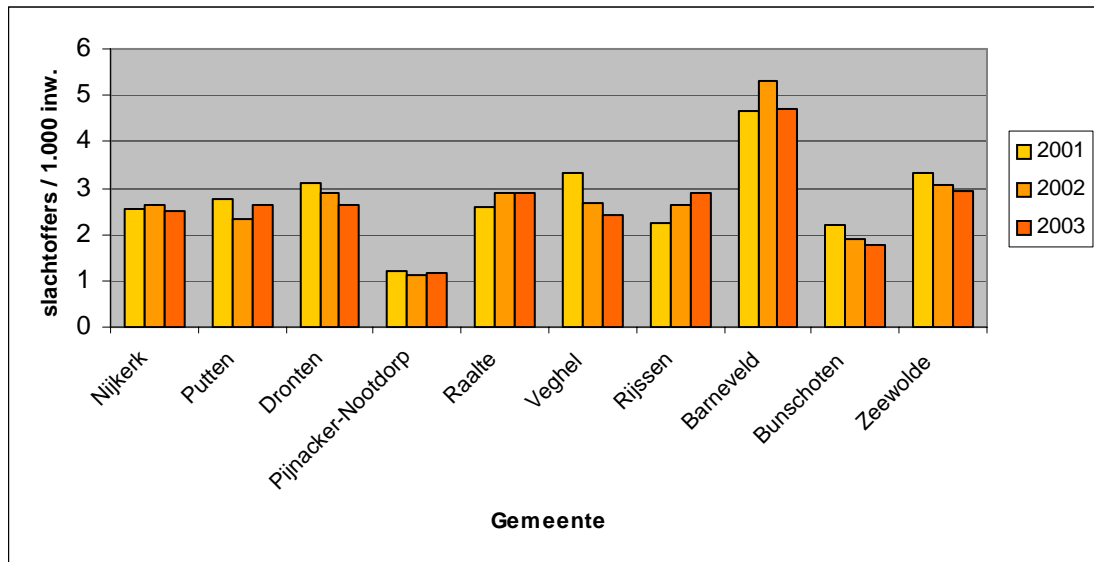
De gemeente Nijkerk is vanaf 1995 met gemiddeld 230 nieuwe inwoners per jaar gegroeid van 35.476 (Nijkerk en Hoevelaken) inwoners naar 37.631 inwoners in 2003. Worden de huidige nieuwbouwprogramma's uitgevoerd dan zal de gemeente Nijkerk in 2010 zijn uitgegroeid tot een gemeente met circa 41.000 inwoners. Meer mensen betekent meer verplaatsingen. Meer verplaatsingen betekent meer verkeersconflicten en dus een grotere kans op ongevallen. Grafiek 3.3 laat zien dat de inspanningen uit het verleden ervoor gezorgd hebben dat het aantal ongevallen en slachtoffers per 1.000 inwoners in 2003 ten opzichte van 1995 aanmerkelijk lager ligt. Het aantal ongevallen per 1.000 inwoners is vanaf 1995 met 44% gedaald, terwijl het aantal slachtoffers per 1.000 inwoners in dezelfde periode met 37% daalde.

**Grafiek 3.3:** *Ongevallen en slachtoffers per 1.000 inwoners gem. Nijkerk*



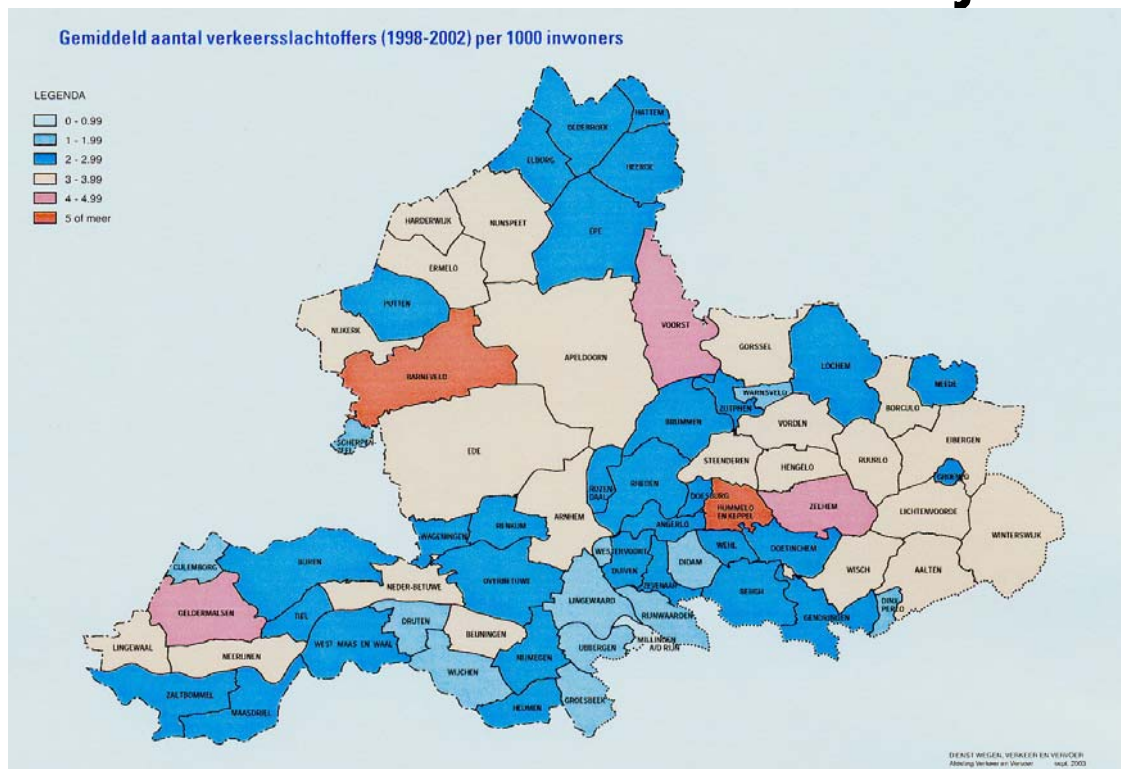
Vergelijken van het aantal slachtoffers per 1.000 inwoners met de ongefallenstatistieken van vergelijkbare gemeenten (in inwoner aantal en urbanisatieklasse) en de buurgemeenten van de gemeente Nijkerk leidt tot de conclusie dat de gemeente Nijkerk gemiddeld scoort ten aanzien van de verkeersveiligheid.

**Grafiek 3.4:** Aantal slachtoffers per 1.000 inwoners per vergelijkbare gemeente



Tweederde van de ongevallen vindt plaats binnen de bebouwde kom. Verhoudingsgewijs vinden buiten de bebouwde kom meer letsel en dodelijke ongevallen plaats. In de periode 2000 – 2003 vielen er gemiddeld 50 slachtoffers binnen en 64 slachtoffers buiten de bebouwde kom. In vergelijkbare gemeenten ligt het aandeel slachtoffers binnen de bebouwde kom juist een stuk hoger dan buiten de bebouwde kom.

Een vergelijking van de verkeersveiligheid vindt ook plaats door de Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG). Hieronder is een kaartbeeld gepresenteerd dat uit de brochure Verkeersonveiligheid in beeld gebracht. Het gaat hierbij om de ongevallen over de jaren 1998 – 2001.



**Figuur 3.1:** vergelijking onveiligheid Gelderland

Te zien is dat Nijkerk ten opzichte van de omringende gemeenten zich niet ten goede of ten slechte onderscheidt qua cijfers.

**Tabel 3.2:** Aantal ongevallen op gehele wegennet binnen en buiten de bebouwde kom voor de gemeente, periode 2000 t/m 2002

	Dodelijk	%	Letsel	%	UMS <sup>2</sup>	%	Totaal	%
Binnen bebouwde kom	3	38	120	54	842	69	965	66
Buiten bebouwde kom <sup>3</sup>	5	62	102	46	387	31	494	34
Totaal	8	100	222	100	1229	100	1459	100%

Het buitengebied van de gemeente Nijkerk is dus relatief onveilig. In vergelijkbare gemeenten valt 22% van de slachtoffers op 60 en 80 km/uur wegen, in de gemeente Nijkerk valt ruim 50% van de verkeersslachtoffers op de 60 en 80 km/uur wegen.

De ongevallen kunnen ook worden opgedeeld naar het soort wegbeheerder. In tabel 3.3 is de verdeling van de ongevallen over de wegbeheerders verdeeld. In Nijkerk zijn er geen wegen die in het beheer zijn van het Waterschap waarop slachtoffers vallen.

<sup>2</sup> UMS = Uitsluitend Materiële Schade

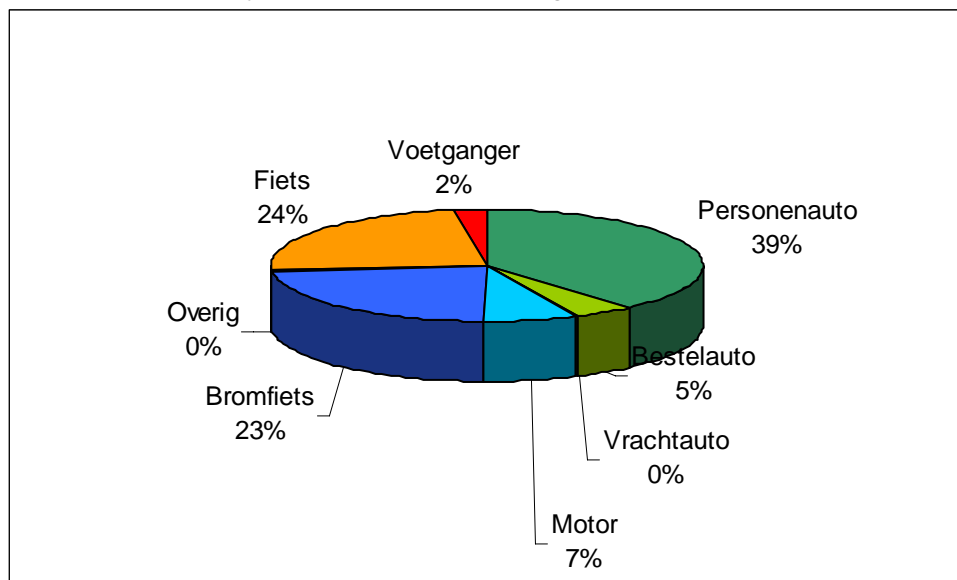
<sup>3</sup> opgemerkt wordt dat vrijwel het gehele buitengebied van de gemeente al is ingericht als 60 km/uur-gebied.

**Tabel 3.3:** Aantal ongevallen naar wegbeheerder, periode 2000 t/m 2002

	Dodelijk	%	Letsel	%	UMS	%	Totaal	%
Gemeente	2	25	152	68	922	75	1076	74
Provincie	5	63	63	28	217	18	285	20
Rijk	1	12	7	4	90	7	98	6
Totaal	8	100	222	100	1229	100	1459	100%

Van alle slachtoffers die in de periode 2000 – 2002 te betreuen waren gebruikte 39% de personenauto. Dit is 7% hoger in vergelijking tot het gemiddelde percentage dat bij vergelijkbare gemeenten waargenomen wordt (bron: AGS analyse Veras). Onder de niet gemotoriseerde verkeersdeelnemers bevinden zich 22% van alle slachtoffers. In vergelijkbare gemeenten ligt dit aandeel gemiddeld 15% hoger. De gemeente Nijkerk is dan ook relatief verkeersveilig voor de fietser en voetganger.

**Grafiek 3.5:** Vervoerswijze van slachtoffers in de gemeente, periode 2001 – 2003

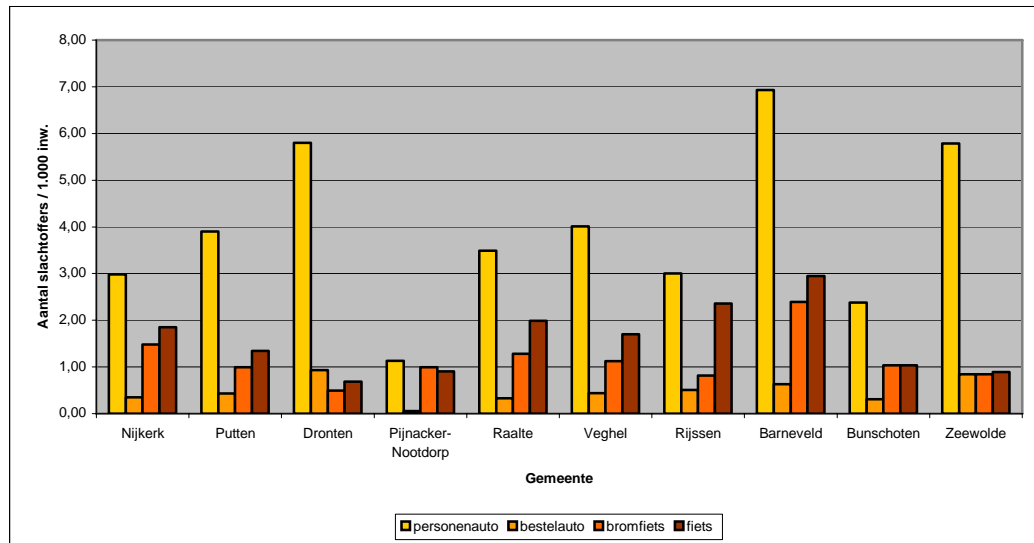


In vergelijking tot andere gemeenten scoort de gemeente Nijkerk:

- Onder het gemiddelde voor wat betreft de verkeersveiligheid voor automobilisten;
- Gemiddeld ten aanzien van de veiligheid voor bromfietzers;
- Bovengemiddeld met betrekking tot het aantal slachtoffers onder fietsers.

Grafiek 3.6 laat echter wel zien dat het aandeel slachtoffers onder fietsers nog verder omlaag kan. Zo ligt het aantal slachtoffers per 1000 inwoners onder fietsers in Dronten en Pijnacker-Nootdorp aanzienlijk lager dan in de gemeente Nijkerk.

**Grafiek 3.6:** *aantal slachtoffers per 1.000 inwoners naar vervoerswijze en gemeente*



In Nijkerk gebeuren weinig ongevallen waarbij alcohol is betrokken. In tabel 3.3 is af te lezen dat bij alle ongevallen die de afgelopen drie jaar zich hebben voorgedaan er 7 ongevallen zijn geweest waarbij gewonden zijn gevallen en ook alcohol (boven het wettelijk toegestane promillage) is geconstateerd. Hiermee bevindt zich de score van alcoholongevallen voor Nijkerk net beneden de rest van de regio.

**Tabel 3.4:** *Overzicht alcoholongevallen in de gemeente, 2001 – 2003*

Alcohol	dodelijk	letsel	ums	totaal
Nvt	2	6	176	184
Geen alcohol	5	176	744	925
Wel alc (geen art. 26 Wvw)		7	5	12
Art 26 Wvw		7	40	47
Onbekend	1	26	264	291
totaal	8	222	1229	1459

### 3.2. Vervoerswijze en verkeersveiligheid

De keuze voor het vervoermiddel is mede bepalend voor de mate van verkeersveiligheid die de verkeersdeelnemer bij haar of zijn verplaatsing ondervindt. Automobilisten hebben in hoge mate actieve (ABS, cruise control, etc.) en passieve (gordels, airbags, etc) veiligheidsvoorzieningen tot hun beschikking. Ze geven de inzittenden relatief veel veiligheid, toch valt 39 % van de verkeersslachtoffers onder automobilisten.

Voetgangers en fietsers kenmerken zich juist door hun fysieke kwetsbaarheid, hun flexibiliteit in het verkeer en het hieruit voortvloeiend een bepaalde onvoorspelbaarheid en hun slechte zichtbaarheid tussen het overige verkeer. Door de kleinere aantallen verplaatsingen te voet en per fiets ten opzichte van de auto zijn beide groepen minder vaak betrokken bij ongevallen, de kans op letsel blijkt echter vele male groter te zijn dan voor automobilisten. In deze paragraaf wordt de verkeersveiligheid voor de afzonderlijke groepen automobilisten, bromfietzers, fietsers en voetgangers nader toegelicht.

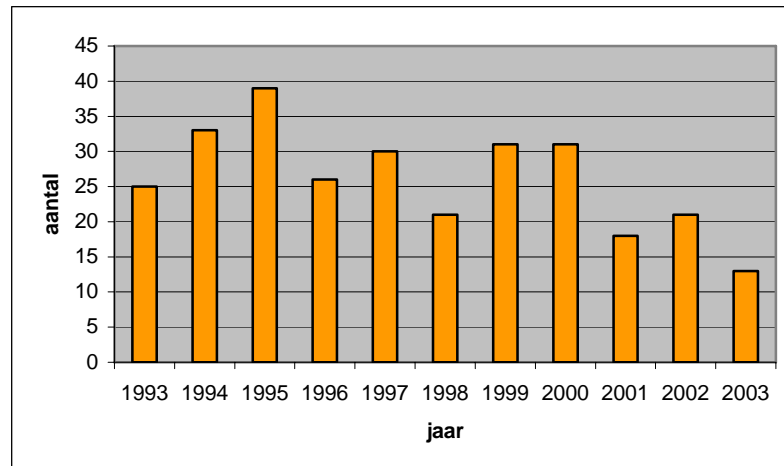
#### *Automobilisten*

In de periode 2001 t/m 2003 waren bij ongevallen op de wegen die in het beheer zijn van de gemeente Nijkerk 1.120 auto's betrokken. Onder de automobilisten vielen daarbij 52 slachtoffers. De kans om als automobilist daadwerkelijk letsel op te lopen is dus in zekere mate gering. Het aantal slachtoffers onder automobilisten schommelt per jaar sterk. Wel lijkt het aan-



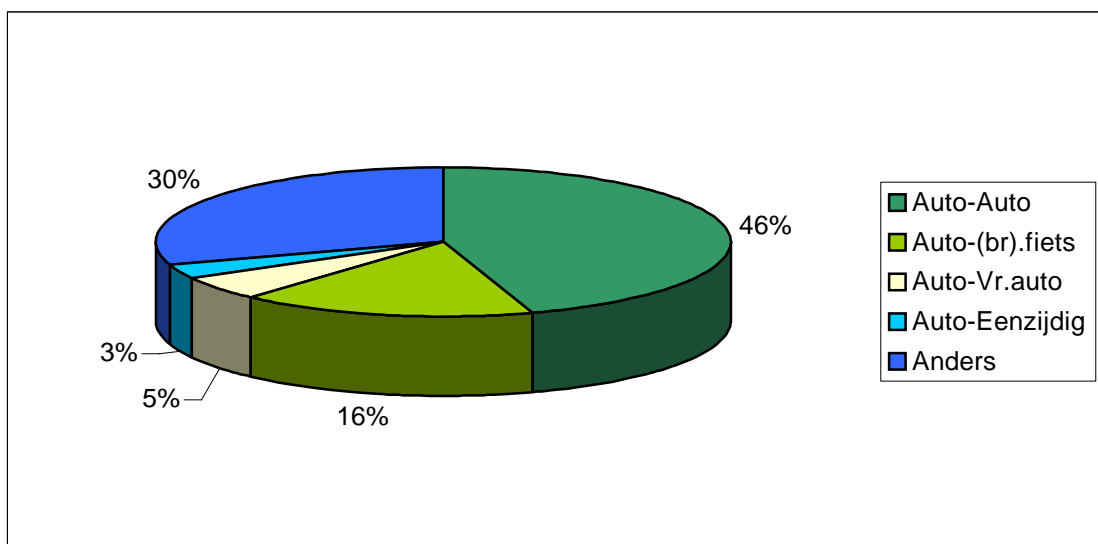
tal slachtoffers in de laatste 3 jaar gemiddeld iets lager te liggen dan in de voorgaande periodes. Vanaf 1995 ligt het aantal slachtoffers tussen de 18 en 31 slachtoffers. In 2001 t/m 2003 zijn tussen de 21 en 13 slachtoffers geregistreerd. Of er daadwerkelijk sprake is van een trendbreuk kan vooralsnog niet vastgesteld worden.

**Grafiek 3.7:** *Trend aantal slachtoffers onder automobilisten in de gemeente, periode 1993-2003*



De belangrijkste botspartner bij een ongeval met een personenauto is een andere personenauto (46%). In 16% van de gevallen botste een automobilist met een (brom-)fietser. Hierbij vielen onder zowel de automobilisten als (brom)fietzers in totaal 63 slachtoffers. Dit is ruim 51% van alle slachtoffers, die bij ongevallen met een auto als botspartner in de periode 2001 tot en met 2003 zijn waargenomen.

**Grafiek 3.8:** *Botspartners bij ongevallen met personenauto in de gemeente, periode 2001 - 2003*

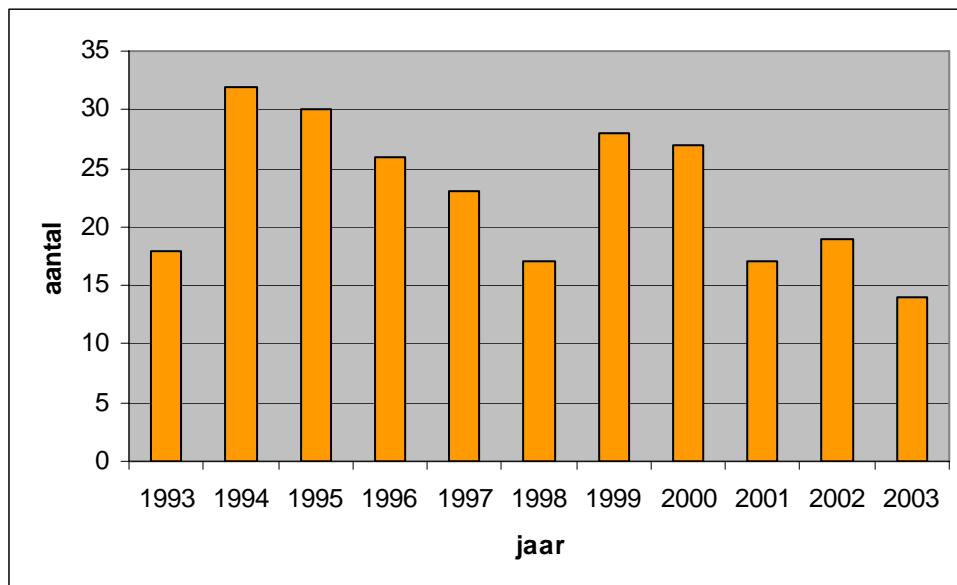


Ruim 38% van de slachtoffers bij ongevallen met een personenauto valt bij ongevallen waarbij geen voorrang/doorgang is verleend. Ook het onvoldoende afstand houden is met een aandeel van 19% een belangrijke ongevallenoorzaak. Nog eens 13% van de slachtoffers is te betreuren bij ongevallen waarbij gevaarlijk rijgedrag (te hard rijden, verlies macht over stuur, foutief bocht doorrijden) de belangrijkste ongevallenoorzaak is.

*Bromfietser*

Vanaf 1994 tot en met 1998 daalde het aantal slachtoffers onder bromfietzers gestaag van 32 naar 17 personen. In 1999 en 2000 steeg het aantal slachtoffers weer naar 27 slachtoffers. De laatste 3 jaren van de geregistreerde ongevallen ligt het aantal slachtoffers rond de 17 slachtoffers.

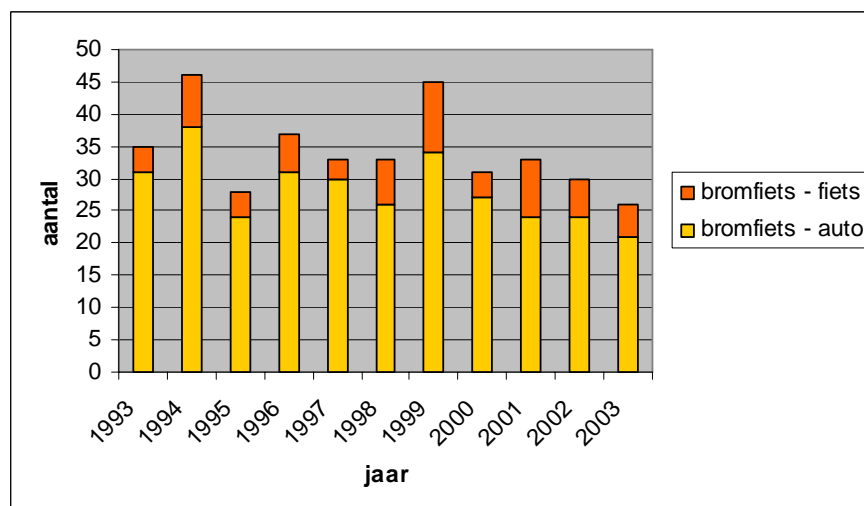
**Grafiek 3.9:** *Trend aantal slachtoffers onder bromfietzers in de gemeente, periode 1993 - 2003*



De geconstateerde daling van het aantal slachtoffers in de afgelopen 3 jaar is voor een deel te danken aan de invoering van de verkeersmaatregelen "Bromfiets op de Rijbaan (BOR)" en de invoering van het brommercertificaat. Deze maatregel is op 15 december 1999 is ingevoerd en verplicht bromfietzers om binnen de bebouwde kom op de rijbaan te rijden.

Na de invoering van de verkeersmaatregel "Bromfiets op de Rijbaan" zou men met name een daling van het aantal ongevallen tussen bromfietzers en auto's en tussen bromfietzers en het langzame verkeer (fietzers en voetgangers) verwachten.

**Grafiek 3.10:** *Ontwikkeling aantal ongevallen bromfietsongevallen in de gemeente, periode 1993 - 2003*



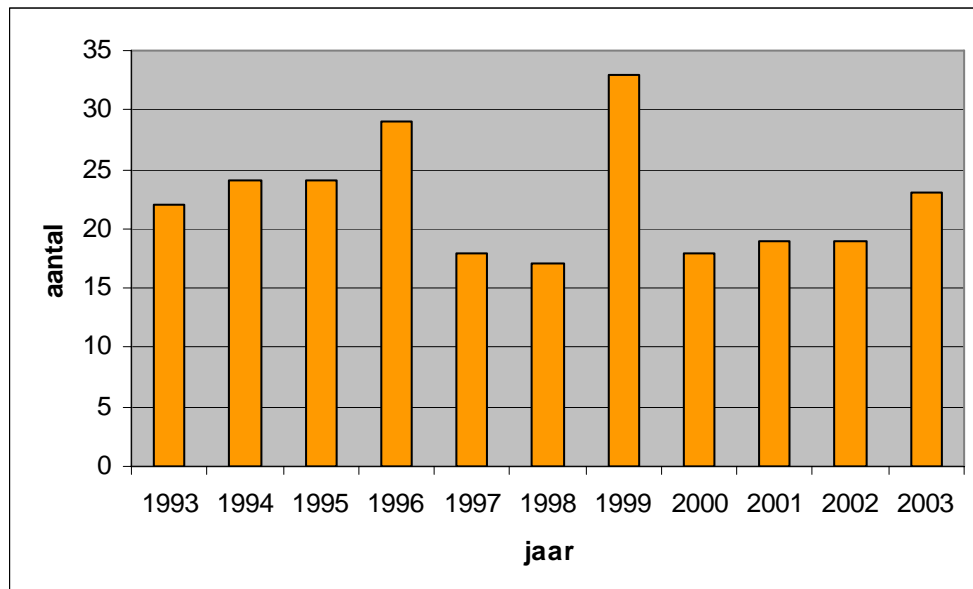
Grafiek 3.10 laat vanaf 1999 inderdaad een beperkte daling van dit type ongevallen zien. Van een omvangrijke daling is echter geen sprake.

Geen voorrang krijgen, dan wel verlenen, leidt tot 38% van de slachtoffers. Circa 11% van de slachtoffers is gevallen bij ongevallen waarbij onvoorzichtig rijgedrag één van de toedrachten is. Dit onvoorzichtige rijgedrag uit zich in slippen, verliezen van de macht over het stuur, foutief de bocht doorrijden en onvoldoende afstand bewaren. Beter rijgedrag onder bromfietzers kan het aantal slachtoffers dan ook aanzienlijk verminderen. Educatie blijft hierin een belangrijke taak vervullen.

#### *Fietser*

In de jaren 1993 tot en met 1996 nam de onveiligheid onder fietsers toe. Na 1996 is er gedurende twee jaar een daling te zien. Vanaf 2000 ligt het aantal slachtoffers zo net onder de 20 per jaar. In 2003 is het aantal echter weer toegenomen

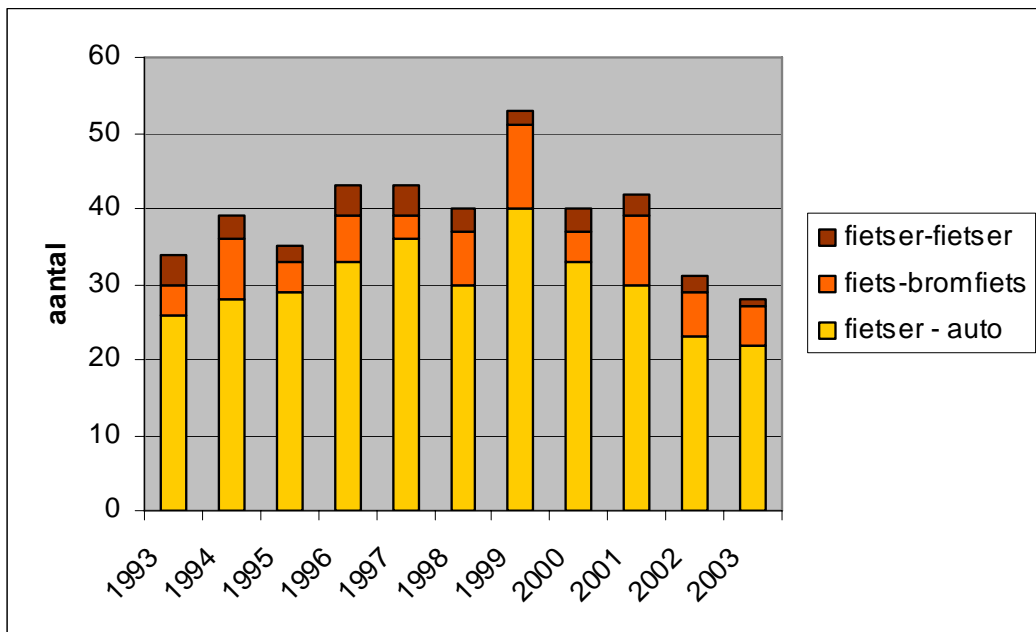
**Grafiek 3.11:** *Trend aantal slachtoffers onder fietsers in de gemeente, periode 1993 - 2003*



Het aantal slachtoffers onder fietsers neemt de laatste 4 jaar weer langzaam toe. Er is geen duidelijk verschil te zien in het aantal slachtoffers voor en na de invoering van bestuurders van rechts voorrang in 2000. Deze maatregel heeft dus geen positief of negatief effect gehad in de gemeente Nijkerk.

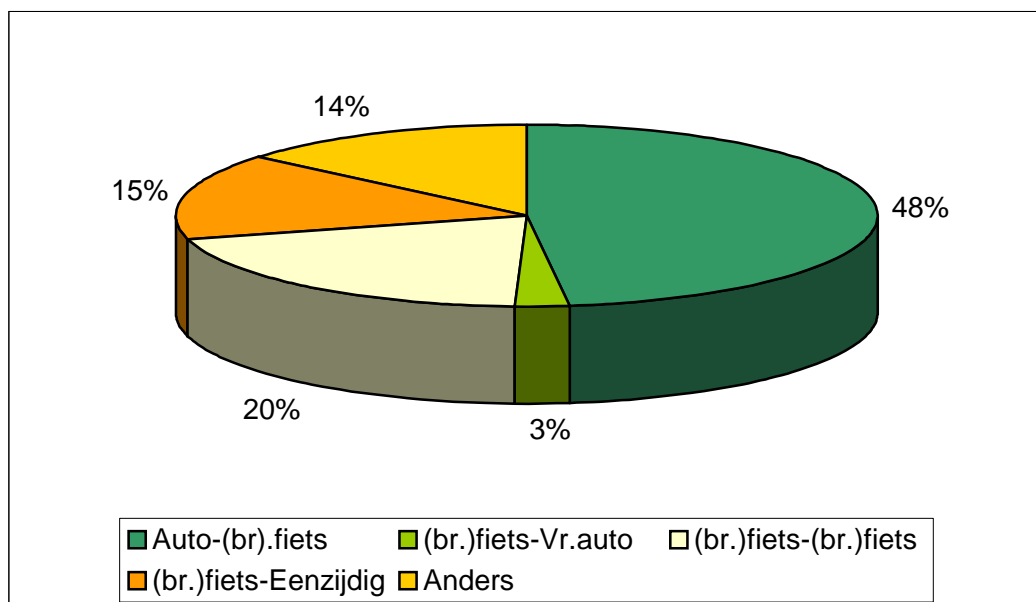
De fietser krijgt bij een slachtofferongeval vooral te maken met de auto. Op de tweede plaats komt de bromfietser en op de derde plaats vallen er slachtoffers tussen fietsers onderling. Een beeld hiervan is af te lezen in grafiek 3.12.

**Grafiek 3.12** *Ontwikkeling aantal slachtoffers bij fietsers in de gemeente, periode 1993 – 2003 fietser*



De belangrijkste botspartner van de bromfietser is de personenauto. In de periode 2000 – 2003 viel 48% van de slachtoffers bij een botsing tussen auto en bromfietser. Ook de (brom)fiets is met 20% eveneens een belangrijke botspartner van de bromfietser.

**Grafiek 3.13:** *Botspartners bij ongevallen met (brom)fiets in de gemeente, periode 2001 – 2003*



### 3.3. Verkeersveiligheid naar leeftijd

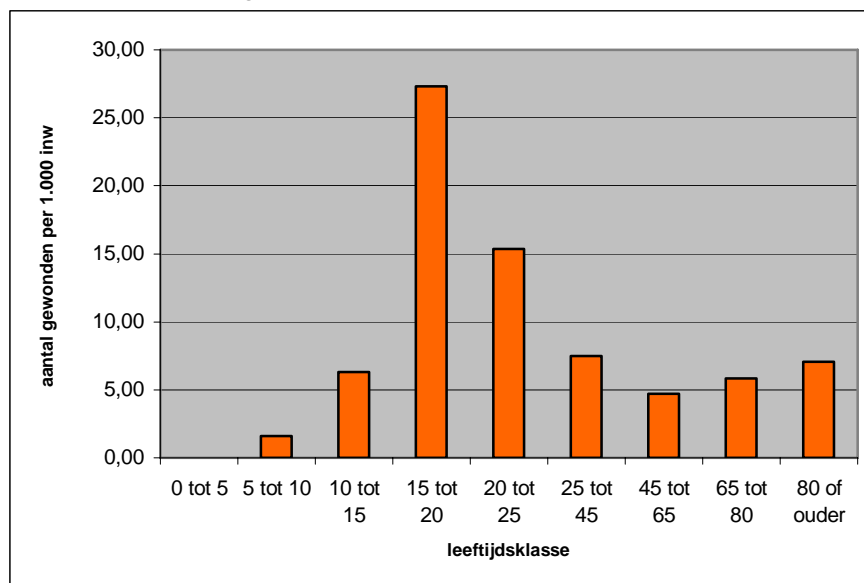
Bij het vormgeven van verkeersveiligheidsbeleid, en dan met name op het gebied van educatie en communicatie, wordt vaak onderscheid gemaakt in leeftijdsgroepen. Groepen die vrij eenvoudig zijn te bereiken, zijn basisschoolkinderen, jongeren op het voortgezet onderwijs en ouderen. De groep van personen tussen de 20 en 65 jaar is minder eenvoudig te bereiken. In tabel 3.3 is het aandeel gewonden per leeftijdscategorie weergegeven.

**Tabel 3.4:** *Overzicht gewonden per leeftijdsklasse*

Leeftijdsklasse	Aandeel in totale bevolking	% gewond	% geen ziekenhuisopname	% ziekenhuisopname	% overleden
0 tot 5	7.0	0.0	0.0	0.0	0.0
5 tot 10	6.6	1.4	1.6	1.1	0.0
10 tot 15	6.8	5.7	6.9	3.3	12.5
15 tot 20	7.1	25.7	23.3	30.8	12.5
20 tot 25	5.9	12.1	13.2	9.9	0.0
25 tot 45	30.0	30.0	32.3	25.3	62.5
45 tot 65	25.0	15.7	15.9	15.4	0.0
65 tot 80	9.2	7.1	5.3	11.0	12.5
80 of ouder	2.3	2.1	1.6	3.3	0.0
<b>totaal</b>	<b>100</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Op basis van het aantal slachtoffers per leeftijdscategorie en de bevolkingsopbouw van Nijkerk blijken de leeftijdsklassen 15 t/m 20 en 20 t/m 25 jarigen bovengemiddeld slachtoffer van een ongeval. Grafiek 3.13 laat nogmaals zien welke leeftijdsklassen een bovengemiddelde kans hebben om betrokken te raken bij een ongeval en letsel op te lopen. In het vervolg van deze paragraaf wordt extra aandacht besteed aan het ongevallen beeld van de onveilige leeftijdscategorieën.

**Grafiek 3.14:** *Ontwikkeling aantal gewonden (gewogen per 1.000 inwoners) per leeftijdsklasse in de gemeente, periode 2001 – 2003*



#### *15 - 20 jarigen*

Te zien is dat relatief gezien de onveiligste groep de leeftijdsklasse 15 tot 20 jaar is. Dit is hoofdzakelijk te wijten aan de invloed van bromfietsongevallen. Deze ongevallen vinden plaats bij de leeftijdsgroep 16 tot 18 jarigen. Daarnaast is dit de schoolgaande groep die veelal de fiets gebruiken als vervoermiddel. Ook hier vinden een aantal ongevallen plaats. Ten derde zitten in deze groep ook de startende autorijders. De groep dus die net z'n rijbewijs heeft.

### 20 - 25 jarigen

Voor deze groep geldt dat in deze categorie evenals in de vorige leeftijdsgroep de jonge automobilist zit. Deze groep is relatief onveilig.

### 3.5. Verkeersveiligheid naar wijk/buurt

In het verleden heeft Nijkerk al veel 30 en 60 km/uur-gebieden ingericht. De bedoeling van deze maatregel is het veiliger maken van de woonbuurten. Als de slachtofferongevallen in de verschillende 30 km/uur-gebieden wordt geanalyseerd kan worden opgemerkt dat zich weinig slachtofferongevallen voordoen in de 30 km/uur-gebieden. Hier en der vinden enkele slachtofferongevallen plaats. De meerderheid van de slachtoffers valt echter op de wegen met een hogere functie vanuit de categorisering. Deze constatering geldt zowel voor de stad Nijkerk als ook voor de kern Hoevalaken. In de kern Nijkerkerveen vallen gelukkigerwijs vrijwel geen slachtoffers. Geconcludeerd kan worden dat de inspanningen die in het verleden op buurtniveau zijn gedaan zijn vruchten beginnen af te werpen. Op de wegen met een hogere functie vinden echter nog slachtofferongevallen plaats.

Voor het buitengebied geldt dat de meeste wegen tot een 60 km/uur-zone behoren. Desondanks vallen er nog een redelijke hoeveelheid slachtoffers plaats. Vooral de Barneveldseweg en de Nieuwe Voorthuizerweg vallen op, alsook de Berencamperweg te noorden van de aansluiting met de A28.

### 3.6. Onveilige locaties en ongevalconcentraties

In de vorige paragrafen is kwaliteit van de verkeersveiligheid doorgelicht aan de hand van algemene thema's, en daarnaast zijn de verschillen per wijk inzichtelijk gemaakt. Verkeersveiligheid kan daarnaast ook op wegvak- en kruispuntniveau onderzocht worden. De voornaamste methoden hierbij zijn het toekennen van black spots en verkeersongevalconcentraties (VOC). Black spots zijn locaties waar in een periode van 3 aansluitende jaren 6 of meer letselongevallen plaatsvinden. Een wegvak of kruispunt wordt als VOC beschouwd als in 3 aansluitende jaren 12 of meer ongevallen (letsel of uitsluitend materiële schade) plaats hebben gevonden.

In de periode 2001 – 2003 is er 1 black spot geregistreerd op het Nijkerkse wegennet. Op het kruispunt Zeedijk-Berencamperweg zijn in totaal 6 letselongevallen geregistreerd, hierbij vielen geen dodelijke slachtoffers. Meest voorkomende onvalsoorzaak is het niet voldoende afstand houden op voorligger en geen voorrang verlenen. De Berencamperweg is een weg die in het beheer is bij de Provincie. De Zeedijk is in beheer bij de gemeente.

Naast de black spot op Zeedijk zijn er in totaal 6 voc's vastgesteld. De meeste ongevalslocaties liggen op de toeleidende wegen in het buitengebied. Daarnaast zijn er 19 ongevallen op de Westerdorpsstraat (Hoevalaken) gebeurd tussen de Van Lyndenlaan en de Oosterdorpsstraat. Hierbij moet echter worden opgemerkt dat gedurende de periode van analyse de winkelstraat in 2003 is heringericht. Deze locatie is dan ook uit tabel 3.5 verwijderd.

**Tabel 3.5.** Overzicht VOC-locaties

K/W*	naam	Naam	naam	Totaal ongevallen
K	Amersfoortseweg	Barneveldseweg	Van Middachtenstraat	19
W	Voorthuizerweg	Prinsenweg	Rubensstraat	13
W	Zelderseweg	Diepenrustweg	Rijksweg	13
W	Barneveldseweg	Oude Barneveldseweg	Slichtenhorsterweg	12
K	Prinsenweg	Voorthuizerweg	Drostenweg	12

**Geen VOC maar locaties die tegen de VOC-status aanzitten zijn:**

- Barneveldseweg tussen Amersfoortseweg en Chopinlaan (wegvak – 10 ongevallen)
- rotonde Paasbosweg – Hoefslag ( 11 ongevallen)
- Van Spaenstraat – Barneveldseweg (9 ongevallen)
- concentratie van ongevallen op “ring” Nijkerk is nog steeds waarneembaar
- concentratie Stationstraat en Pr. Bernardstraat
- concentratie Frieswijkstraat en Vetkamp
- concentratie op Watergoorweg

**Gevaarlijke kruispunten voor automobilisten**

- N301 Berencamperweg (aansluiting Zeedijk en Handelsstraat)
- wegvak Barneveldseweg (BIBEKO)
- Wegvak N301 Barneveldseweg – Zelderseweg
- Wegvak Oude Amersfoortseweg
- Kruispunten gelegen op Ambachtstraat
- omgeving kruispunt Woudweg – Voorthuizerweg (veel ongevallen)
- Torenstraat – Holkerstraat

**Gevaarlijke kruispunten voor bromfietzers**

- omgeving kruispunt Woudweg – Voorthuizerweg (veel ongevallen)

**Gevaarlijke kruispunten voor fietsers**

- omgeving kruispunt Woudweg – Voorthuizerweg (veel ongevallen)
- Torenstraat – Brink
- Spoorstraat - Stationsweg
- Wegvak Arkersluisweg
- Kruispunten op hoofdstructuur BIBEKO

**Locaties eenzijdige ongevallen (ongevallen waarbij één voertuig is betrokken)**

- N301 Zelderseweg (bomen) en Barneveldseweg
- Voorthuizerweg
- Oude Amersfoortseweg
- Arkersluisweg
- Barneveldseweg

**3.7. Subjectieve verkeersveiligheid**

Burgers schrijven de gemeente regelmatig met klachten en opmerkingen over de verkeersveiligheid in de straat of de buurt. Hieronder worden de recente klachten beschreven die bij de gemeente bekend zijn. Daarnaast is er bij de opstelling van het GVVP een enquête gehouden om de mening van de Nijkerkse bevolking te peilen. De hieronder genoemde klachten zijn een bundeling van de bekend zijnde klachten en is opgenomen om een inzicht te krijgen in hoe de verkeerssituatie wordt ervaren door de burger. Voor de duidelijkheid de onderstaande opmerkingen zijn dan ook van burgers.

*3.7.1. Ingekomen klachten*

Nijkerk:

- Algemeen: teveel verkeersremmende maatregelen aanwezig
- Te veel verkeer op de Vetkamp
- Verkeershinder op Oranjelaan, Hoefslag door spoorwegovergang
- Meer controle op naleven 30 km/uur
- Verkeerd geregeld kruispunt Tinbergenlaan – Amersfoortseweg. Lichten staan niet goed afgesteld.
- Verwarrende snelheden op de N301 in/langs de kern
- De oversteek Frieswijkstraat bij de Samuel Gerssenlaan is onveilig
- De oversteek Frieswijkstraat bij de begraafplaats

- De oversteek van de Amersfoortseweg ter hoogte van de Jan Tijmensteeg
- Kruispunt Vetkamp – Vrijheidslaan is gevaarlijk
- Sluipverkeer op de Oude Amersfoortseweg levert onveilige situaties op

Hoevelaken:

- Er wordt te hard gereden op de Koninginneweg
- Drukke bij school aan de Veenslagenweg
- Meer controle op naleven 30 km/uur
- Kruispunt Veenslagenweg – Kantemarsweg is onveilig
- In de ochtend- en avondspits is Hoevelaken niet uit of in te komen

Nijkerkerveen:

- Te hard rijden: (Nieuwe Kerkstraat, Vrouwenweg, Schoolstraat, Van Dijkhuizenstraat, Domstraat en Oude Amersfoortseweg
- Parkeren (overlast bij Concordia, W. Blomstraat (te weinig) en parkeren op trottoirs
- Gevaar: verzoek inhaalverbod Domstraat rotonde – Vrouwenweg, rotonde Laakweg (te hard en sluipverkeer), Kruispunt Schoolstraat – Van Dijkhuizenstraat, vrachtwagens in de Nieuwe Kerkstraat, voorrangssituatie onduidelijk bij Ruitenbeekstraat – Nieuwe Kerkstraat en J. de Boerweg, geen zicht op hoek Hooglandseweg/Amersfoortseweg, heel gevaarlijk de Amersfoortseweg bij Meinten, gevaar door parkeren bij Calvijnschool
- Veiligheid fietsers: verzoek VRI oversteekplaats Amersfoortseweg, gevaar voor overstekende kinderen Amersfoortseweg (43 – 57), gevaarlijk op Hoevelakenseweg en gevaarlijk bij wegversmalling Schoolstraat.

Buitengebied:

- Er wordt te hard gereden wat tot onveilige situaties leidt
- Sluipverkeer in de Arkemheepolder is onveilig voor bewoners en fietsers in het gebied

*3.7.2. Enqueteresultaten*

In mei en juni van 2004 zijn de burgers van Nijkerk gevraagd via de Stad Nijkerk hun mening over de verkeerssituatie in Nijkerk kenbaar te maken. Hieronder zijn de belangrijkste uitkomsten vermeld.

**Tabel 3.6** mening verkeersveiligheid

Mening verkeersveiligheid in eigen woonomgeving	Slecht	37	17
	Matig	61	28
	Voldoende	75	34
	Goed	42	19
	Geen mening	4	2
	Totaal	219	100

**Tabel 3.7** mening over 30 km/uur-gebieden

Mening over 30 km/uur-gebieden	Slecht	25	11
	Matig	30	14
	Voldoende	61	28
	Goed	92	42
	Geen mening	11	5
	Totaal	219	100



**Tabel 3.8** mening over 60 km/uur-gebieden

Mening over 60 km/uur-gebieden	Slecht	46	21
	Matig	33	15
	Voldoende	59	27
	Goed	65	28
	Geen mening	16	7
	Totaal	219	100

In de enquête is ook een blok opgenomen om zelf aandachtspunten of opmerkingen aan te dragen. Hiervan is veelvuldig gebruik gemaakt de opmerkingen zijn ongeveer als volgt samen te vatten.

- te veel obstakels op de weg
- te druk tijdens de spitsperioden
- te hoge snelheden
- betere controle op naleving snelheid
- toegankelijkheid voor hulpdiensten
- snelheden moeten naar beneden worden bijgesteld
- snelheden moeten naar boven worden bijgesteld.

De meningen onder de burgers lopen uiteen. Een algemene trend is niet te trekken uit de opmerkingen. Wel is het zo dat mensen bezorgd zijn om de veiligheid in hun directe leefomgeving. Alleen de manier waarop dit moet worden aangepakt loopt zeer uiteen. In het GVVP zijn de meningen van burgers over onveilige punten meegenomen in de totale analyse. Dat houdt in dat de genoemde punten vanuit de enquête allen zijn bekeken en op een of andere manier al of niet zijn vertaald in het uiteindelijke uitvoeringsprogramma.

### **3.8. Knelpunten en aandachtsvelden**

Uit de bovenstaande paragrafen kunnen een aantal knelpunten aandachtspunten worden afgeleid waarop het veiligheidsbeleid zich de komende jaren moet gaan richten. De knelpunten zijn onder te verdelen in infrastructurele oplossingen de niet-infrastructurele oplossingen. De beide oplossingsrichtingen vallen daarna uiteen in maatregelen voor de verschillende vervoerswijzen, namelijk auto, fiets en bromfiets. Voor beide typen wordt ingegaan op de knelpunten. In het volgende hoofdstuk wordt de niet-infrastructurele aanpak verder besproken.

#### *3.8.1. infrastructureel auto*

De belangrijkste knelpunten die via infrastructurele maatregelen moeten worden opgelost, zijn de volgende locaties:

1. Kruising Berencamperweg – Zeedijk
2. wegvakken Berencamperweg (tussen brug en A28)
3. kruispunt en wegvakken Voorthuizerweg
4. Barneveldseweg (tussen Amerfoortseweg en Chopinlaan)
5. kruising Amersfoortseweg - Barneveldseweg - Van Middachtenstraat – Frieswijkstraat
6. wegvak Berencamperweg (tussen Ambachtsstraat en Putterstraatweg)
7. kruising Berencamperweg en Patroonstraat
8. kruising Ambachtsstraat- Watergoorweg
9. wegvak Barneveldseweg tussen Bulderweg – Peerweg
10. wegvak Zelderseweg tussen Akkerweg – Rijksweg
11. wegvak Ambachtsstraat tussen Van Middachtenstraat en Berencamperweg
12. kruising Torenstraat – Brink
13. Oude Amersfoortseweg

#### *3.8.2. niet-infrastructureel auto*

Uit de analyse is naar voren gekomen dat vooral de leeftijdsgroepen 15-20 jaar en 20-25 jaar het meeste bij ongevallen betrokken zijn. Educatieprojecten dienen vooral deze doelgroepen

te benaderen. Verder zal landelijk het puntenrijbewijs moeten gaan bijdragen in een veiliger gedrag van deze groep.

### *3.8.3. infrastructureel fiets*

Voor de fiets zijn de volgende knelpunten te onderscheiden, waarbij een oplossing infrastructuurlijk gezocht moet worden.

1. kruising Torenstraat – Brink
2. kruising Oosterdorpsstraat – Penningweg
3. wegvakken Voorthuizerweg
4. oversteek Ambachtsstraat ter hoogte van de Arkervaart (Westkadijk)
5. kruising Oranjelaan – Prins Bernhardstraat
6. kruising Stationsweg – Spoorstraat
7. kruising Berencamperweg – Zeedijk
8. onduidelijke fietsoversteken solitaire routes en ´gewone´ straten
9. rotonde Callenbachstraat / Hoefslag/ Paasbosweg. Deze rotonde wordt vooral door zijn vorm als onveilig ervaren. Een nadere studie moet duidelijk maken of een infrastructuurlijke maatregel noodzakelijk is of dat het onveiligheidsgevoel op een andere wijze kan worden opgeheven.

### *3.8.4 niet infrastructureel fiets*

Gelet op de leeftijdsklassen die betrokken zijn bij fietsongevallen ligt er een educatiekans, voor de groep van 15 tot 20 jaar. Het gaat hierbij vooral om schoolgaande jeugd. Deze groep is eigenlijk te betitelen als de groep 12 tot 18 jaar. Daarnaast is ook de jongere fietser een aandachtspunt. Deze groep krijgt op het basisonderwijs echter al verkeersonderwijs en heeft geen ´eigen´ programma nodig.

### *3.8.5 infrastructureel bromfiets*

Voor de fiets zijn de volgende knelpunten te onderscheiden, waarbij een oplossing infrastructuurlijk gezocht moet worden. Dit zijn voor de bromfietser weinig specifieke punten aangezien het ongevallen beeld zich verspreid voordoet over de geheel gemeente zonder dat daarbij locaties zijn te onderscheiden waar meerdere slachtoffers vallen. Te onderscheiden valt in ieder geval:

1. wegvakken en kruising Voorthuizerweg (met Prinsenweg)
2. kruising Amersfoortseweg – Laakweg

### *3.8.6 niet infrastructureel bromfiets*

Zoals uit de leeftijdsanalyse bleek vallen veel ongevallen onder de groep 16 tot 18 jarigen. Dit is natuurlijk de groep die de brommer gebruikt als vervoermiddel. Het juiste verkeersgedrag is wat bij deze groep het meeste ontbreekt. Dat in combinatie met een (te) hoge snelheid maakt de kans op ongevallen groot. Educatie en ook handhaving is voor deze groep een belangrijke insteek. Landelijk staat deze doelgroep de laatste tijd veel in de belangstelling. Beperking in leeftijd of het invoeren van een brommerrijbewijs zijn zaken die de onveiligheid onder deze groep moeten terugdringen.

## 4 UITWERKING VAN BELEID: DUURZAAM VEILIG NIJKERK

In het voorgaande hoofdstuk zijn de verkeersongevalscijfers geanalyseerd en zijn de knelpunten benoemd. Belangrijk bij de aanpak van de knelpunten is dat aan de beginselen van Duurzaam Veilig wordt voldaan. De theorie achter Duurzaam Veilig is in hoofdstuk 2 verwoord. Van belang is de theorie te vertalen in oplossingen en wegbeelden. Naast infrastructurele maatregelen bestaat Duurzaam Veilig ook uit een educatie en voorlichtingscomponent. Het begrip Permanente verkeerseducatie is daarbij van groot belang. Hieronder wordt kort ingegaan op de vertaling van Duurzaam Veilig in oplossingselementen en

### 4.1. Beginsel Duurzaam Veilig

In hoofdstuk 3 zijn de principes van Duurzaam Veilig duidelijk gemaakt. Dit zijn echter algemene en abstracte beginselen. Er kunnen echter vertalingen worden gemaakt in wegbeelden en maatregelen die afhankelijk van de functie van de weg kunnen worden toegepast om de verkeersveiligheid te verbeteren. Opgemerkt wordt dat dit voorkeurskenmerken zijn en dat per uitwerking van een specifieke locatie moet worden bekeken of het toepassen van de voorkeursoplossing mogelijk is. In bijlage 2 zijn een groot aantal voorkeurskenmerken terug te vinden. Deze voorkeurskenmerken zijn ook een onderdeel van het GVVP. Het goed inrichten van het wegennet geeft namelijk niet alleen effecten op verkeersveiligheid maar beïnvloed ook de aspecten leefbaarheid en bereikbaarheid. Daarnaast geven de (voorkeurs)kenmerken het beeld voor de 'eindsituatie'. Hiermee wordt bedoeld dat Duurzaam Veilig een lange weg te gaan heeft voordat alles is gerealiseerd. Eén van de belangrijke voorbeelden is de snelheid op een ETW-A. Deze is in de kenmerken gesteld op 30 km/uur. Het is echter mogelijk de snelheid op een ETW-A voorlopig nog op 50 km/uur te houden. Zo zijn er meer voorbeelden waarbij het wensplaatje niet altijd inpasbaar is. Er dient echter wel naar te worden gestreefd!

### 4.2. Mensgerichte maatregelen

#### *Verkeerseducatie en voorlichting*

Sleutelwoord de komende jaren bij verkeerseducatie en voorlichting is het begrip permanente verkeerseducatie (PVE). Het woord permanent is hierbij van belang. PVE wil het volgende zeggen: Het geheel van opeenvolgende en in doorlopend verband samenhangende (zowel op basis van de leeftijdsgebonden ontwikkeling als op basis van vervoerswijze van verkeersdeelnemers) activiteiten die leiden tot geïnternaliseerde verandering van het verkeersgedrag of tot behoud van het gewenste verkeersveilige gedrag, door de voor het gewenste gedrag benodigde voorwaarden (van kennen, kunnen en willen) te creëren.

Binnen PVE worden zes doelgroepen onderscheiden. De indeling is gebaseerd op een combinatie van leeftijd en vervoersmodaliteit. De groepen zijn:

- 0 tot 4 jaar
- 4 tot 12 jaar
- 12 tot 16 jaar
- beginnende bestuurders (16 tot circa 25 jaar)
- rijbewijsbezitters (circa 25 tot 60 jaar)
- ouderen vanaf circa 60 jaar

Het vormen en uitvoeren van activiteiten rondom de doelgroepen is voornamelijk een taak voor de hogere overheden en de desbetreffende belanggroeperingen. Echter ook op gemeentelijk vlak liggen mogelijkheden om aan educatie te doen. Een belangrijk punt hierbij is het ondersteunen van plaatselijke organisaties zoals 3VO die al activiteiten ontplooiën op verkeersveiligheidsgebied. De gemeente Nijkerk hanteert deze ingang dan ook al geruime tijd. Daarnaast kan het wijkbeheer een goede ingang zijn om educatie onder de aandacht te brengen. In uitwerkingen met de buurt kan het aspect verkeersveiligheid onder de aandacht worden gebracht.

Momenteel vinden een zevental educatieprojecten plaats binnen de gemeente. Deze projecten worden vanuit de SVG-regio geïnitieerd. De projecten zijn:

- Regioplan verkeershandhaving

Het regioplan handhaving concentreert zich op 5 speerpunten, namelijk snelheid, alcohol, helm, gordel en roodlichtnegatie.

- Schoolroute project

Met het schoolrouteproject wordt nagestreefd dat kinderen veilige in de lagere klassen van de basisschool zelfstandig de route van huis naar school en omgekeerd kunnen afleggen. Scholieren in de laatste klas worden voorbereid op de route naar het voortgezette onderwijs.

- BROEM-ritten en ouderenvoorlichting

Dit project is er op gericht om ouderen bewust te laten worden van de verbetering van de rijvaardigheid door dit in verband te stellen met de fysieke gesteldheid van de bestuurder. Het doel is om het aantal verkeersslachtoffers met 10% terug te brengen ten opzichte van het gemiddelde van 1994-1998.

- Onder invloed onderweg

Het doel van dit project is om leerlingen uit de bovenbouw van het voortgezette onderwijs bewust te aken van de risico's om met alcohol en/of drugs aan het verkeer deel te nemen.

- Motorrijvaardigheidstraining

Het doel hiervan is om het aantal verkeersslachtoffers onder motorrijders met 10% te verminderen ten opzichte van het gemiddelde van 1994-1998.

- Bromfietscursussen

Onder met name jonge beginnende bromfietzers van het mannelijke geslacht vallen veel ernstige ongevallen in het SVG West-Veluwe gebied. Het streven is om de bromfietslchtoffers met 10% te verminderen ten opzichte van het gemiddelde van 1994-1998.

*Handhaving*

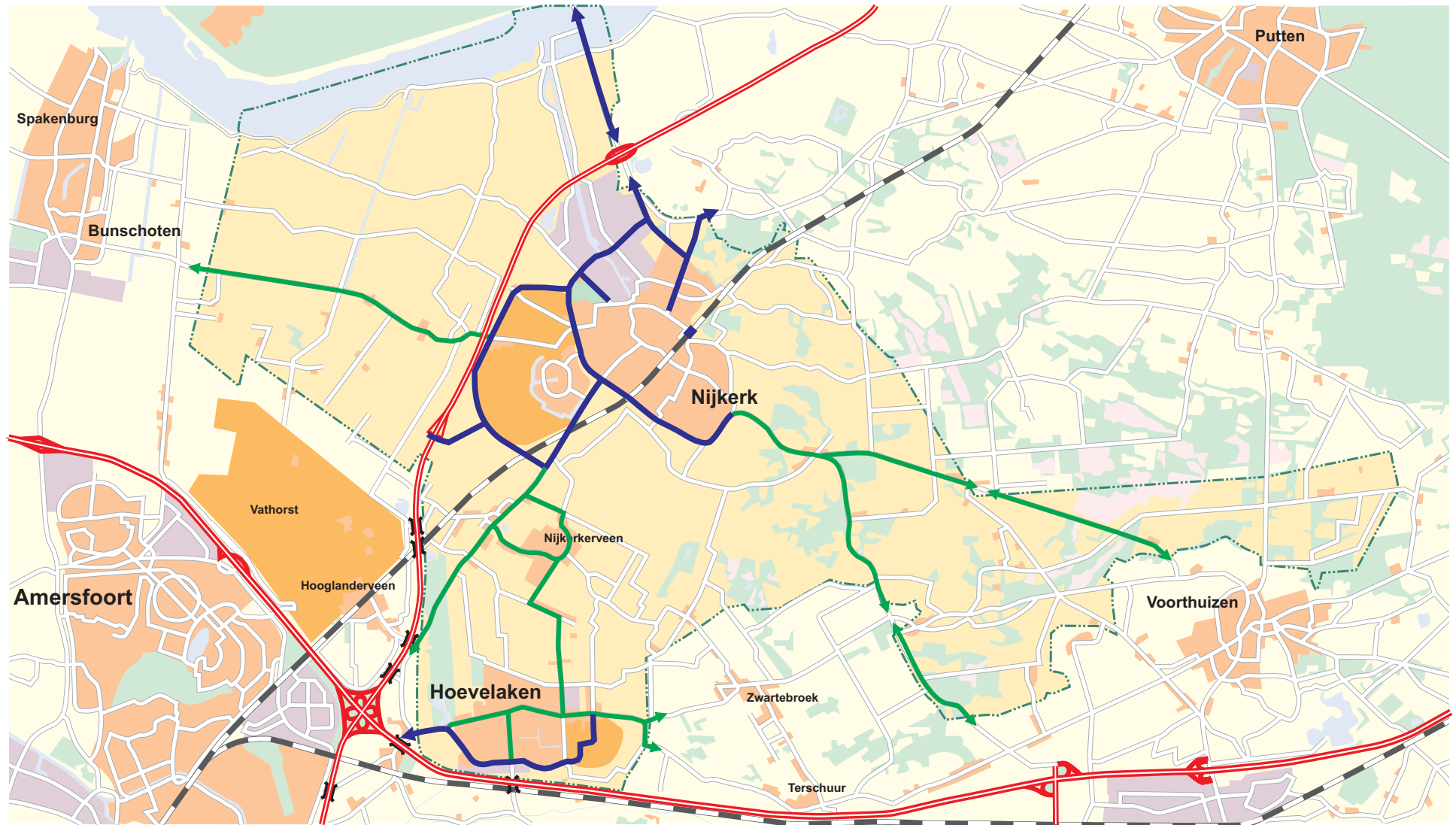
Het handhaven van de regels is een taak voor de politie. De gemeente heeft structureel overleg met de politie ten aanzien van de infrastructuur. Het afstemmen van acties van de politie met acties die vanuit verkeersveiligheidsaspect nodig zijn, maakt dat handhaving extra effect kan hebben. Voorbeeld hierbij is bijvoorbeeld een bromfietsactie van de politie, waarbij voertuigen worden gecontroleerd in combinatie met een voorlichtingscampagne op middelbare scholen door 3VO. De gemeente stemt haar acties af op het handhavingsplan van de politie. Hiermee wordt een zo groot mogelijk effect bereikt met de handhavingsinspanning.

#### **4.3. Uitwerking**

De in dit plan genoemde onveiligheidspunten zijn opgenomen in het GVVP. Bij het GVVP hoort een uitvoeringsprogramma waar diverse veiligheidsprojecten zijn opgenomen.

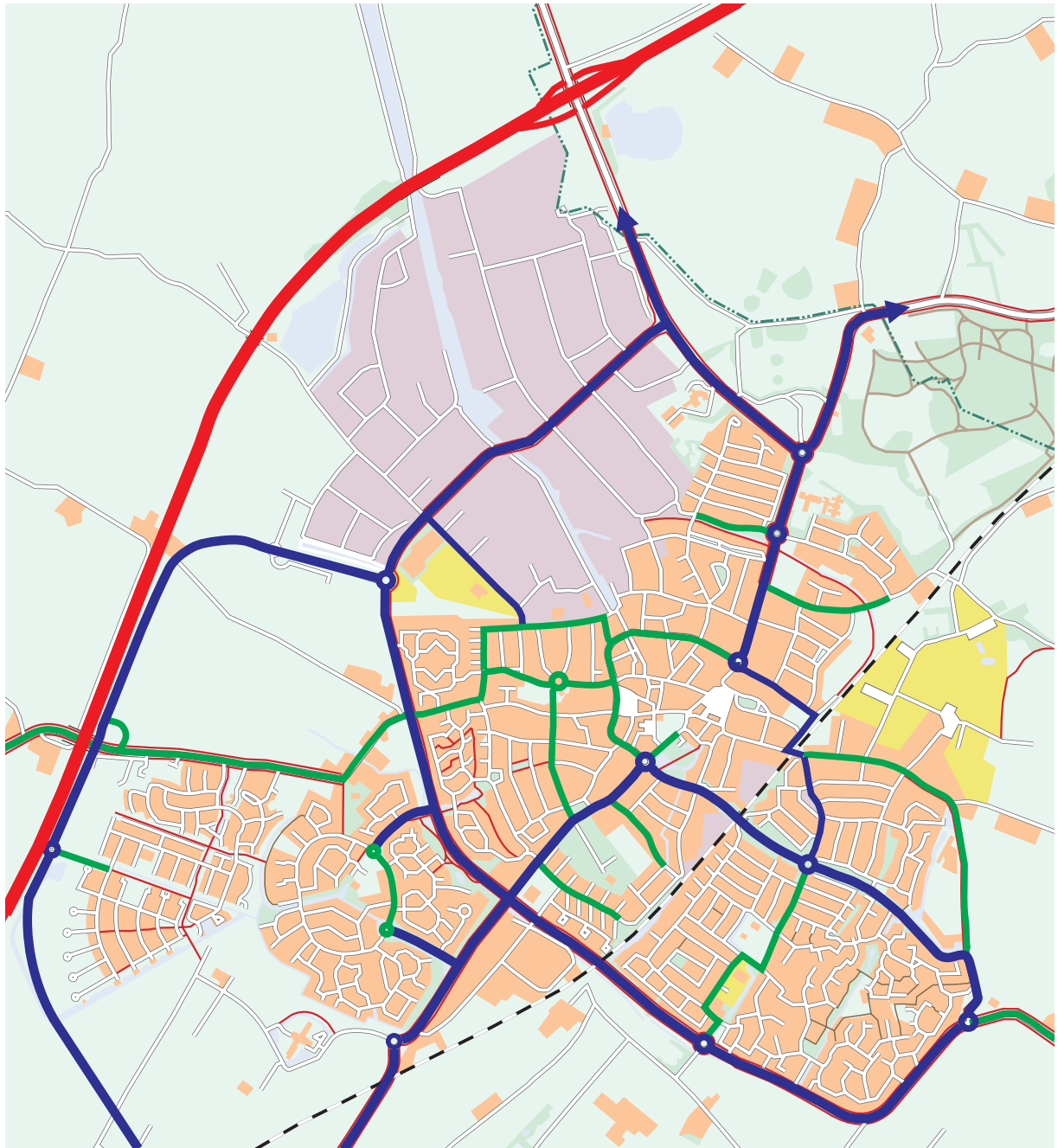
## **AFBEELDINGEN**

WENSBEELD CATEGORISERING AUTOVERKEER TOEKOMSTIG (2010)



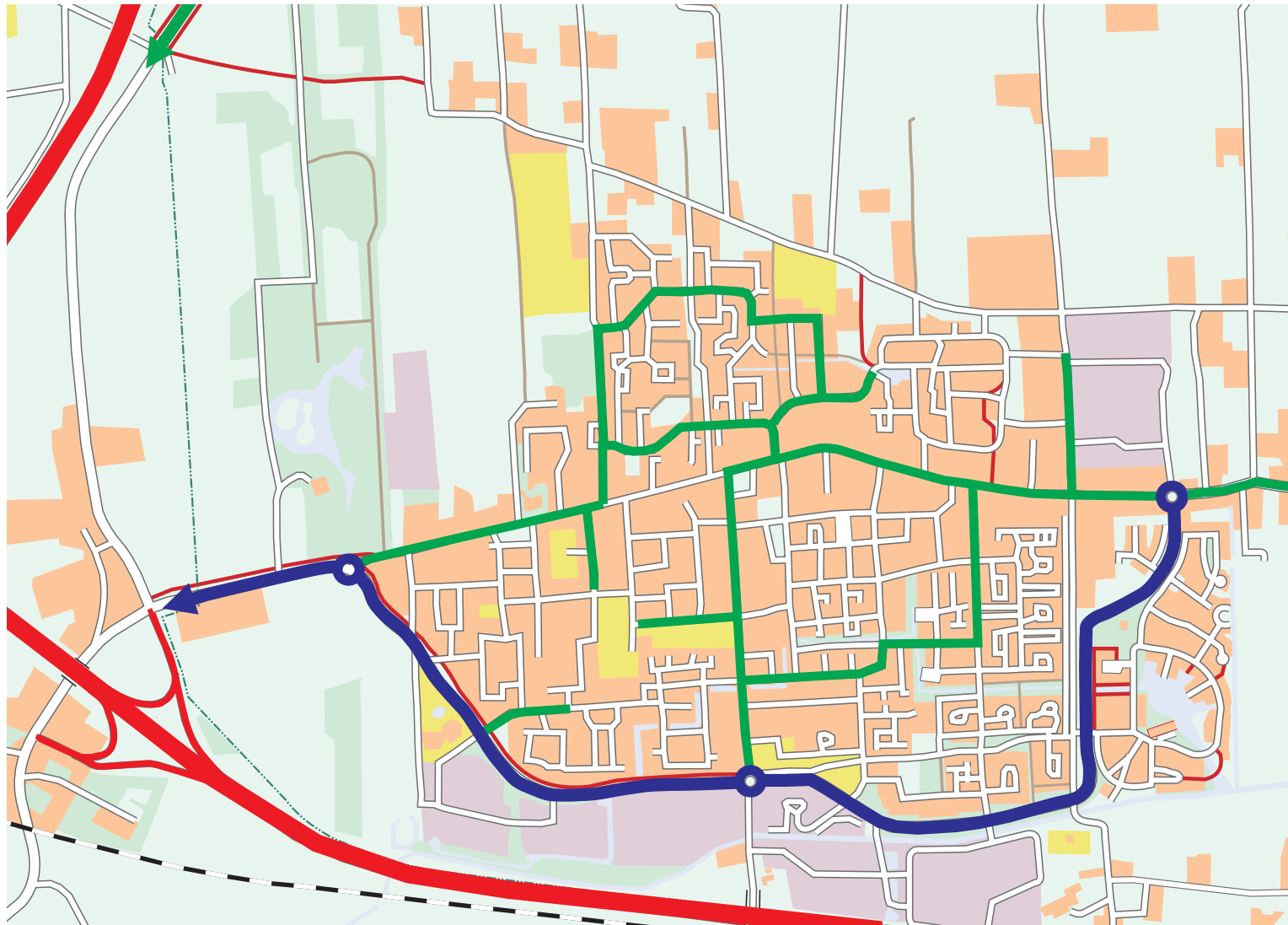
— stroomweg (SW) 100/120 km/uur — gebiedsontsluitingsweg (GOW) 50/80 km/uur — erftoegangsweg (ETW) 30/60 km/uur

**CATEGORISERING TOEKOMSTIG WEGENNET**



- stroomweg (SW; bubeko 100/120 km/uur)
- gebiedsontsluitingsweg (GOW; 50/80 km/uur)
- erftoegangsweg (ETW; 30/60 km/uur)

**CATEGORISERING TOEKOMSTIG WEGENNET HOEVELAKEN**



- stroomweg (SW;  
bubeko = 100/120 km/uur)
- gebiedsontsluitings-  
weg (GOW;  
bibeko = 50/80 km/uur)
- erftoegangsweg (ETW;  
bibeko = 30 km/uur)