

Verkeersveiligheidsplan

Hoofdstuk 1 **Inleiding**

1.1 Aanleiding en doel

1.2 Opbouw van het Plan van Aanpak

Hoofdstuk 2 **Plan van aanpak verkeersveiligheid**

1. Een plan van onderaf

2. Elementen proces

3. Methodiek

Hoofdstuk 3 **Bouwstenen verkeersveiligheidsbeleid**

3.1 Inleiding

3.2 Knelpunten burgers

3.3 Objectieve verkeersveiligheid

3.4 Naar een Duurzaam Veilig verkeerssysteem

3.5 Oosterhoutse beleidskaders

3.6 Beleid politie en 3VO

Hoofdstuk 4 **Programma**

4.1 Uitgangspunten bij het programma

4.2 Aandachtsgebieden

Hoofdstuk 5 **Stadssymposium verkeersveiligheid**

Hoofdstuk 6 **Conclusies en aanbevelingen**

6.1 Conclusies

6.2 Aanbevelingen

Hoofdstuk 1

Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Mobiliteit heeft talloze positieve aspecten waar eenieder in Oosterhout dagelijks van profiteert. Mobiliteit is van cruciaal belang voor de economie van Oosterhout en stelt mensen in staat deel te nemen aan de samenleving. Een ongewenst neveneffect van mobiliteit is echter de verkeersonveiligheid. Naast objectieve verkeersveiligheid (ongevallen) telt voor de burger vooral de subjectieve veiligheid. Het gevoel veilig deel te kunnen nemen aan het verkeer is voor de burger erg belangrijk. Het is zaak structurele aandacht te besteden aan verkeersveiligheid in brede zin zodat een *veilige* mobiliteit van eenieder is gewaarborgd. In deze beleidsnotitie zijn de hoofdlijnen van het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Oosterhout tot 2010 vastgelegd. De visie van de gemeente Oosterhout ten aanzien van het verkeersveiligheidsbeleid bestaat uit twee elementen: het beleid is *integraal* en het stelt *de burger centraal*.

Het verkeersveiligheidsbeleid stelt *de burger centraal*. De burger centraal betekent dat de beleving en klachten van de burgers richtinggevend zijn voor het beleid. De gemeente Oosterhout wil in samenwerking met burgers en maatschappelijke organisaties werken aan een verkeersveiliger Oosterhout. De eerste stap daartoe is gezet in het interactieve proces dat is doorlopen bij het opstellen van deze beleidsnotitie. Het raadplegen van burgers en maatschappelijke partners heeft een solide basis gelegd voor de richting waarin de komende jaren (samen-)gewerkt zal worden aan de verkeersveiligheid. Het plan van aanpak, dat bestaat uit deze beleidsnotitie (met apart

bijlagenboek) en een projectenboek waarin concreet uit te voeren projecten zijn opgenomen, vormt de basis voor deze samenwerking.

Het verkeersveiligheidsbeleid is *integraal* zoals bedoeld met het principe van Duurzaam Veilig. Een integrale aanpak in het kader van Duurzaam Veilig houdt in dat er gezamenlijk aandacht is voor alle pijlers van het verkeerssysteem: verkeerseducatie, voorlichting, verkeersgedrag, ruimtelijke ordening en infrastructuur. Integraal betekent tevens dat is aangesloten bij andere

(beleids-)thema's en bij het beleid van andere partijen in Oosterhout.

De gemeentelijk hoofddoelstelling van het verkeersveiligheidsbeleid 2003-2010:

Afname van het aantal verkeersslachtoffers én een veiliger gevoel voor alle verkeersdeelnemers, gerealiseerd door een integrale aanpak van de verkeersveiligheid in samenwerking met burgers, politie, buurtbeheer, scholen, 3VO en andere (maatschappelijke) organisaties.

Voor de afname van het aantal verkeersslachtoffers geldt het door de rijks- en provinciale overheid vastgestelde doel van 25% minder verkeersslachtoffers in 2010 ten opzicht van het peiljaar 2000. Voor Oosterhout betekent dit een afname tot maximaal 91 slachtoffers (doden en gewonden) per jaar.

1.2 Opbouw van het Plan van Aanpak

Het Plan van Aanpak voor een verkeersveiliger Oosterhout valt uiteen in twee delen: een Beleidsnotitie en een Projectenboek. Deze documenten vormen de inhoudelijke resultaten van het totale traject. De meerwaarde en het resultaat van het met burgers en partijen doorlopen proces is echter minstens even waardevol, zo niet waardevoller, als de documenten. In hoofdstuk 2 is het doorlopen proces beschreven.

De *Beleidsnotitie* bevat als eindresultaat een programma met voor de verkeersveiligheid in Oosterhout. Het beleid is daarbij voldoende concreet om duidelijke richting te geven aan de activiteiten. Tegelijkertijd is het niet zo vastomlijnd of rigide dat voortschrijdend inzicht of veranderende omstandigheden het plan snel achterhaald kunnen maken. In de Beleidsnotitie zijn alle elementen van het totale onderzoek samengevat. Bij de beleidsnotitie hoort een *Bijlagenboek* waarin uitgebreidere informatie, verslagen en inventarisaties ter compleetheid zijn opgenomen.

In het *Projectenboek* staat een 25-tal projecten. De projecten vormen een uitwerking van het programma in een aantal concrete acties.

In het schema op de volgende pagina is de totale werkwijze (proces + inhoud) bij het opstellen van het beleidsplan vertaald in de zes hoofdstukken van de rapportage. In ieder hoofdstuk wordt een apart element uit de werkwijze belicht. De elementen zijn in chronologische volgorde geplaatst waarbij ieder element invoer is voor het volgende. Uiteindelijk heeft de werkwijze geleid tot het programma. De beleidsnotitie wordt afgesloten met conclusies en aanbevelingen van het totale onderzoek.

Hoofdstuk 2

Plan van aanpak verkeersveiligheid

2.1 Een plan van onderaf

Het beleidsplan verkeersveiligheid is het eindresultaat van een proces van ongeveer een half jaar. Dit proces, onder de noemer 'plan van aanpak voor een verkeersveiligheid Oosterhout', heeft geleid tot de bouwstenen voor het verkeersveiligheidsbeleid in Oosterhout. In hoofdstuk 3 zijn de verschillende bouwstenen inhoudelijk uiteengezet. Het doorlopen proces is voor een gedragen verkeersveiligheidsbeleid echter minstens zo

belangrijk als de inhoud. In dit hoofdstuk is kort weergegeven uit welke onderdelen het proces bestond en hoe deze onderdelen vervolgens zijn vertaald in de bouwstenen voor het beleid.

Een voorwaarde bij het plan van aanpak verkeersveiligheid was het opstellen van 'een beleidsplan van onderaf'. Dit is een belangrijke uitwerking van de gemeentelijke visie 'de burger centraal'. Het betekent feitelijk dat de verkeersveiligheidsproblematiek zoals hij door de burgers van Oosterhout wordt ervaren de belangrijkste bron van informatie is. Belangrijke meerwaarde van een dergelijk aanpak is dat er, tegelijk met opstellen van het inhoudelijke beleid, draagvlak voor het beleid wordt opgebouwd alsmede dat burgers (al dan niet via de pers) goed geïnformeerd zijn. Naast de burgers zijn talrijke partijen en organisaties bij het proces geraadpleegd en betrokken (onder meer de Oosterhoutse gemeenteraad, de plaatselijke afdeling van 3VO, politie, verkeersouders, buurtbeheer, scholen en ouderen).

2. Elementen proces

De vijf belangrijkste elementen van het proces passeren hieronder kort de revue. In het bijlagenboek zijn van de verschillende proceselementen en het communicatietraject (foto-)verslagen terug te vinden.

Rondetafelgesprekken verkeersveiligheid (27 augustus 2002)

Toelichting

In drie sessies is per stadsdeel (inclusief de kerkdorpen) gevraagd naar de knelpunten op het gebied van de verkeersveiligheid. De rondetafelgesprekken vormden tevens het startsein van het totale proces.

Betrokken partijen

Burgers betrokken bij buurtbeheer, bewonerscommissies en belangenverenigingen, wijkagenten, basisscholen, 3VO, Cires, dorpsraden, winkeliersvereniging, gehandicaptenplatform (in totaal hebben ongeveer 50 personen namens bijna 40 organisaties deelgenomen)

Resultaat

Een beeld van de knelpunten die per stadsdeel/kerkdorp onder de burgers leven en suggesties voor oplossingen. De personen en organisaties zijn vanaf de rondetafelgesprekken steeds geïnformeerd en betrokken bij het verdere verloop van het proces.

Toelichting

In ieder stadsdeel en kerkdorp is een route uitgezet langs de belangrijkste, tijdens de rondetafelgesprekken ingebrachte, knelpunten op het gebied van de verkeersveiligheid. In alle gebieden heeft een 'team' onder leiding van een gemeenteraadslid kennisgenomen van de knelpunten in de verkeersveiligheid. Via een persbericht zijn de inwoners van het betreffende stadsdeel of kerkdorp op de hoogte gebracht van de schouw zodat zij het team ter plaatste konden aanhouden om hen te wijzen op de knelpunten. Tevens zijn tijdens de actiedag briefkaarten uitgedeeld die mensen konden terugsturen met vermelding van hun knelpunt of idee. De actiedag is afgesloten met een plenaire bijeenkomst in het Stadhuis waar alle teams hun ervaringen hebben gepresenteerd.

Betrokken partijen

In ieder stadsdeel en kerkdorp heeft een team gelopen van raadsleden en burgers betrokken bij buurtbeheer, bewonerscommissies en belangenverenigingen, wijkagenten,

basisscholen, 3VO, Cires, dorpsraden, winkeliersvereniging en gehandicaptenplatforms.

Resultaat

Een inventarisatie van de knelpunten en suggesties voor oplossingen per stadsdeel en kerkdorp in woord en beeld als aanvulling op de resultaten van de rondetafelgesprekken. Daarnaast zijn raadsleden in de gelegenheid gesteld deel te nemen aan het proces en hebben zij daarmee, in gesprekken en door eigen waarneming, kennis kunnen nemen van de knelpunten die in Oosterhout spelen.

Scholenpilot Menorah

Toelichting

De scholenpilot is één van de twee concrete projecten die gedurende het proces zijn uitgevoerd. De pilot is uitgevoerd op basisschool de Menorah in Oosterheide en was gericht op het haal- en brengverkeer en de relatie met verkeersveiligheid van kinderen. Een belangrijk onderdeel was een praktisch vervoersonderzoek naar het haal- en brenggedrag op de basisschool Menorah bestaande uit metingen en een ouderenquête. Daarnaast is de problematiek in twee plenaire bijeenkomsten met betrokken partijen besproken en is gezocht naar oplossingen.

Betrokken partijen

Kinderen, ouders, directie en docententeam Menorah. Daarnaast hebben 3VO, de wijkagent en gemeente deelgenomen aan de bijeenkomsten.

Resultaat

Samen met ouders zijn de problemen rond het veilig halen en brengen van de kinderen besproken. Op basis van de wensen en mogelijkheden zijn maatregelen besproken die het mogelijk maken dat kinderen veilig en zelfstandig naar school kunnen komen. Het proces heeft informatie opgeleverd die ook bij andere basisscholen te gebruiken is. Meerwaarde van het proces is tevens dat alle betrokken partijen een deel van de verantwoordelijkheid voor de oplossingen op zich willen nemen. Afspraken daarover worden in het voorjaar van 2003 in een convenant vastgelegd.

Ouderenpilot

Toelichting

De Ouderenpilot is het tweede concrete project dat tijdens het proces is uitgevoerd. De pilot richtte zich op de problematiek die ouderen in het verkeer ondervinden.

Betrokken partijen

Een werkgroep bestaande uit zes ouderen, 3VO en de gemeente. Het project is tevens gekoppeld aan het project Ouderenproof.

Resultaat

Tijdens een drietal bijeenkomsten, waarvan een straatbijeenkomst, is de problematiek van ouderen in het verkeer besproken. Tevens is nagedacht over mogelijke maatregelen. De resultaten zijn meegenomen bij het opstellen van het beleidsplan.

Stadssymposium (18 februari 2003)

Het stadssymposium is het laatste element van het plan van aanpak voordat het aan B&W wordt aangeboden en het verdere besluitvormingstraject ingaat. Tijdens het stadssymposium worden burgers, waaronder degenen die tijdens het proces eerder hebben deelgenomen, in de gelegenheid gesteld te reageren op het door SOAB

voorgestelde programma. Dit programma is onder meer gebaseerd op de inbreng van burgers. De achterliggende gedachte is derhalve dat burgers kunnen zien op welke wijze hun inbreng is vertaald in het programma. Wijzigingen, aanvullingen en de prioriteiten die aanwezig hebben ingebracht worden meegenomen in het advies in B&W. In hoofdstuk 5 zijn de resultaten van het stadssymposium opgenomen.

Communicatietraject

Toelichting

Bij het vaststellen van de bovengenoemde elementen uit het proces is tevens een communicatietraject richting de Oosterhoutse burgers uitgestippeld. De communicatie was gericht op het informeren en zoveel mogelijk betrekken van burgers bij de verschillende elementen van het proces. De communicatie met de burgers van Oosterhout die niet deelnamen aan de verschillende activiteiten heeft onder meer plaatsgevonden door middel van artikelen in de krant en stadsblad, kabelkrant, internetsite en brieven aan alle betrokken partijen.

Betrokken partijen

De gemeente Oosterhout heeft in samenspraak met SOAB het communicatietraject georganiseerd. Hierbij zijn naast de taakeenheid verkeer, de buurtcoördinatoren en de taakeenheid welzijn en onderwijs betrokken.

Resultaat

Dankzij de bekendheid en aandacht die het plan van aanpak verkeersveiligheid heeft gekregen hebben veel burgers en partijen actief deelgenomen aan het proces. Daarnaast zijn alle burgers van Oosterhout goed geïnformeerd over het proces. Dit bleek onder meer uit losse stukken die werden toegezonden. Burgers hebben brieven met ideeën en knelpunten toegezonden alsmede mini-enquêtes, klachten, voorstellen, rapportjes en andere informatie met betrekking tot de verkeersveiligheid.

2.3 Methodiek

Het proces, dat met burgers en uiteenlopende partijen uit Oosterhout is doorlopen, heeft een schat aan informatie opgeleverd. Het gros van de informatie bestaat uit knelpunten ten aanzien van de verkeersveiligheid en aanverwante onderwerpen zoals verkeersdruk of parkeren. De knelpunten van burgers vormen een belangrijke bron van informatie voor het verkeersveiligheidsbeleid.

Teneinde te komen tot bouwstenen voor een concreet en gedragen programma is de grote verzameling aan knelpunten geanalyseerd. In deze paragraaf is de werkwijze bij de analyse weergegeven.

Categoriseren

Het betrekken van burgers bij beleidsvorming betekent als startpunt dat burgers in de gelegenheid worden gesteld hun knelpunten ten aanzien van het betreffende onderwerp te geven. Dit genereert een enorme en diverse hoeveelheid aan gegevens. Teneinde te kunnen komen tot informatie als basis voor beleid is een grondige analyse nodig. Categoriseren wordt bij interactieve beleidsvorming veelvuldig gehanteerd als methode om structuur aan te brengen in de grote diversiteit aan knelpunten.

In dat geval wordt het inbrengen van knelpunten door burgers op eenzelfde wijze verwerkt als bij een brainstorm gebruikelijk is. De totale verzameling knelpunten ('knelpuntenpot') is gecategoriseerd in twee stappen:

- Stap 1: een categorisering naar schaalniveau: onderscheid naar (algemeen geldende) knelpunten op stedelijk niveau en (specifieke) locatiegebonden knelpunten.

Stap 2: een categorisering op inhoudelijk niveau: onderscheid naar de pijlers van Duurzaam Veilig.

Toelichting stap 1

De knelpunten op het stedelijk schaalniveau zijn de voornaamste voor het beleid voor Oosterhout als geheel. De knelpunten op dit schaalniveau zijn door burgers en partijen veelvuldig ingebracht als belangrijke problemen voor de verkeersveiligheid in heel Oosterhout. De knelpunten hebben veelal betrekking op een wat algemener niveau en op meerdere situaties in Oosterhout.

De locatiegebonden knelpunten zijn vaak enkelvoudig ingebracht en spelen doorgaans in één specifieke buurt of straat. Het is in een stedelijk verkeersveiligheidsbeleid niet mogelijk voor al deze knelpunten afzonderlijk een oplossing c.q. beleid te formuleren. Wel is het mogelijk aan te geven op welke wijze de knelpunten als groep aangepakt kunnen worden. Deze groep knelpunten is daarom geografisch geordend naar kerkdorp en stadsdeel. In het bijlagenboek is een knelpuntenlijst per stadsdeel of kerkdorp opgenomen waarop alle knelpunten zijn meegenomen. In het programma is opgenomen op welke wijze deze knelpunten aangepakt kunnen worden.

Toelichting stap 2

De knelpunten op stedelijk niveau zijn op basis van inhoudelijke criteria (Duurzaam Veilig) gecategoriseerd. De pijlers van Duurzaam Veilig zijn:

Infrastructuur

Ruimtelijke ordening

Educatie / voorlichting / communicatie

Handhaving

De analyses uit stap 2 leiden uiteindelijk tot een inhoudelijke ordening van de belangrijkste knelpunten. Daarbij dient opgemerkt te worden dat burgers over het algemeen de problemen integraal benoemen en niet per Duurzaam Veilig pijler. Na de analyse is daarom weer zoveel mogelijk convergerend gewerkt tot een programma waarbij in de inhoudelijke aandachtsgebieden alle pijlers van Duurzaam veilig integraal aanwezig zijn. Daarmee is het programma voor de burgers tevens herkenbaar en te koppelen aan de knelpunten die zij zelf hebben ingediend. Op de volgende pagina is een schema weergegeven met de stappen uit de analyse.

Hoofdstuk 3 Bouwstenen verkeersveiligheidsbeleid

3.1 Inleiding

Het verkeersveiligheidsbeleid is gebaseerd op informatie uit verschillende bronnen. Al deze bronnen vormen gezamenlijk de bouwstenen van het beleid. De informatie is voor een groot deel verzameld tijdens het open planproces zoals dit in hoofdstuk 2 is beschreven. De overige informatie is verzameld uit meer traditionele vormen van onderzoek zoals literatuurstudie, een analyse van het ongevallenbeeld, inventarisaties in Oosterhout en gesprekken met direct betrokkenen. In onderstaande figuur zijn de vijf belangrijkste bouwstenen van het beleid weergegeven. In dit hoofdstuk zal van iedere bouwsteen een korte beschrijving gegeven worden waarin een analyse wordt gemaakt van de informatie die de betrokken bouwsteen heeft opgeleverd. In hoofdstuk 4 worden deze analyses vertaald naar een programma ten behoeve van het plan van aanpak voor een verkeersveiliger Oosterhout.

De bouwstenen van het beleid en de paragraaf waarin deze worden behandeld:

3.2 Knelpunten burgers

In paragraaf 2.3 is aangeven op welke wijze de ingebrachte knelpunten zijn geanalyseerd. In deze paragraaf zijn alleen de categorieën knelpunten opgenomen die veelvuldig door de Oosterhoutse bevolking naar voren zijn gebracht. Dit zijn voornamelijk de algemene knelpunten en de knelpunten die voor heel Oosterhout gelden. In het bijlagenboek zijn alle ingebrachte knelpunten terug te vinden in lijsten per stadsdeel en kerkdorp (incl. kaart).

De ingebrachte knelpunten zijn veelal op te vatten als knelpunten in de subjectieve verkeersveiligheid. De term ‘subjectief’ betekent dat een bepaalde verkeerssituatie bij de verkeersdeelnemer (of een bepaalde groep verkeersdeelnemers) een onveilig gevoel oproept. In niet alle gevallen zullen de ongevallencijfers de (subjectieve) beelden bevestigen. Ideeën en klachten van burgers ten aanzien van verkeersveiligheid zijn vaak gebaseerd op het gevoel dat een verkeerssituatie bij de burger oproept en niet op ongevallencijfers. Daarmee is het belang van de subjectieve verkeersveiligheid duidelijk. Burgers hebben gedurende het proces de knelpunten in het kader van subjectieve verkeersonveiligheid op verschillende manieren ingebracht, te weten:

- Rondetafelgesprekken;
- Knelpuntenformulieren;
- Actiedag verkeersveiligheid met schouw per stadsdeel;
- Briefkaarten met knelpunten;
- Ingezonden stukken / brieven;
- Scholenpilot;
- Ouderenpilot.

In onderstaande blokken zijn de belangrijkste door burgers ervaren knelpunten op het gebied van de verkeersveiligheid weergegeven. De knelpunten zijn onder een aantal overkoepelende noemers gebracht en zoveel mogelijk gecategoriseerd naar Duurzaam Veilig pijler. De eerste twee verzamelingen knelpunten bevatten elementen uit alle pijlers van Duurzaam Veilig.

Knelpunten met betrekking tot de **ontsluitingswegen**:

De meeste door de burgers ingebrachte knelpunten hebben te maken met de ontsluitingswegen. Belangrijk in dit kader is dat het meestal ook de eerste knelpunten waren die men inbracht.

Het te hard rijden van het autoverkeer op de doorgaande wegen wordt door burgers zeer vaak ingebracht als knelpunt. Koplopers zijn de Hoofseweg en Burgemeester Holtroplaan. De klachten concentreren zich ter hoogte van winkelcentra en op de schoolroutes, daar waar men regelmatig met het autoverkeer in conflict komt.

Oversteekproblemen op de ontsluitingswegen. Met name voor de doelgroepen ouderen en kinderen, op de schoolroutes en nabij Paterserf en Oudenhoven.

De drukte van het verkeer op de ontsluitingswegen en het daarmee samenhangende verkeersbeeld.

Specifieke kruispunten en wegvakken die opvallend vaak terugkomen in klachten van burgers:

Kruispunten:

Paterserf – Europaweg – Slotlaan
Bredaseweg – Van Liedekerkestraat
Pasteurlaan – op/afritten Bovensteweg:
Burgemeester Elkhuizenlaan – Dommelbergenweg

Wegvakken:

Hoofseweg
Burgemeester Holtroplaan
Oostpolderweg
Ridderstraat
Lage Molenpolderweg
Vrachelsestraat

In het bijlagenboek is in de verslagen terug te vinden wat de exacte problemen op ieder afzonderlijk wegvak en kruispunt zijn.

Knelpunten met betrekking tot de schoolomgeving basisscholen:

Bij veel basisscholen in Oosterhout wordt het haal- en breng verkeer per auto rondom de basisscholen als knelpunt ervaren.

De problemen worden ervaren door omwonenden in vorm van verkeerschaos en parkeeroverlast (foutparkeren). Daarnaast geven ouders (en kinderen) aan dat de verkeerssituatie rondom de scholen als onveilig wordt ervaren.

De grote hoeveelheid autoverkeer en het gedrag van automobilisten tijdens de schoolspits worden als oorzaak aangedragen.

Knelpunten met betrekking tot het verkeersgedrag:

In deze categorie vallen verschillende gedragingen die door weggebruikers als gevaarlijk of hinderlijk worden beschouwd. Er zijn bijzonder veel knelpunten in deze categorie aangedragen. Het gedrag van (mede-) weggebruikers is voor veel Oosterhouters een bron van onveiligheidsgevoelens en irritatie.

Het door fietsers en scooters (met hoge snelheid) rijden op trottoirs en in het voetgangersgebied.

Niet stoppen van automobilisten bij zebra's.

Zonder licht rijden door (brom-)fietsers.

Foutparkeren in de buurten en daarmee samenhangende overlast.

Hinder door gedrag van jongeren op de schoolroutes (fietsers) en met name 'scooterjeugd'.

Het eerder genoemde te hard rijden door automobilisten.

Knelpunten met betrekking tot de ruimtelijke ordening (woonomgeving):

In deze categorie vallen met name heel specifieke knelpunten die vaak dicht tegen infrastructuur aanzitten. Toch is een aantal meer algemeen geldende knelpunten te formuleren:

Het (nog) niet ingericht zijn als 30-km zone van verschillende wijken met bijbehorende inrichting (drempels, bloembakken, etc.)

Het moeten oversteken van een ontsluitingsweg om een voorziening te bereiken

zoals school of winkelcentrum. Veel burgers zouden de verblijfsgebieden liever vergroot zien worden zodat zij geen ontsluitingswegen over hoeven te steken.

Overlast van sluipverkeer, met name bij kerkdorpen

Een tekort aan parkeerplaatsen, wat door foutparkeren resulteert in onoverzichtelijk situaties en de doorgang op de trottoirs belemmert.

Het onvoldoende bijhouden (snoeien) van de groenvoorzieningen waardoor het uitzicht op kruispunten her en der wordt belemmerd.

Knelpunten met betrekking tot **infrastructuur**:

Het merendeel van de door burgers ingebrachte knelpunten hadden betrekking op infrastructuur en verkeersstromen. Dit is te verklaren doordat deze pijler van Duurzaam Veilig is voor burgers het meest tastbare is. Naast de algemenere knelpunten die eerder zijn genoemd op de ontsluitingswegen zijn nog een aantal specifieke knelpunten rondom infrastructuur te benoemen:

Het ontbreken van veilige (vrijliggende) fietspaden c.q. fietsoversteken langs de ontsluitingswegen.

Het niet goed functioneren van de snelheidsremmende maatregelen: wegversmallingen remmen onvoldoende af en nemen parkeerplaatsen in, te hoge of juist te lage drempels.

Foto: Kruispunt Burgemeester Elkhuisenlaan – Dommelbergenweg, het uitbuigen van het fietspad richting rijbaan wordt hier als gevaarlijk ervaren.

Knelpunten met betrekking tot **educatie, voorlichting en communicatie**:

Burgers hebben, afgezien van klachten over de communicatie vanuit de gemeente over het verkeersbeleid algemeen, relatief weinig knelpunten ingebracht op deze Duurzaam Veilig pijlers. In tegenstelling tot infrastructuur koppelen burgers verkeersonveiligheid minder snel aan deze thema's. Een aantal punten die wel zijn ingebracht:

Burgers hebben aangegeven meer betrokken te willen worden bij het verkeersbeleid in zijn algemeenheid. Daarbij gaat het van informeren over bepaalde maatregelen tot meebeslissen over de herinrichting van hun wijk.

Men ziet over het algemeen weinig effect in voorlichting. Burgers zien liever dat goed verkeersgedrag wordt afgedwongen door de weginrichting of handhaving.

Het verbeteren van de verkeerseducatie wordt door veel burgers ondersteund. Het uitbreiden van de verkeerslessen op de basisscholen maar met name ook het doortrekken van de verkeersles naar het voortgezet onderwijs is ingebracht als

punt van aandacht.

3.3 Objectieve verkeersveiligheid

De objectieve verkeersveiligheid in de gemeente Oosterhout is een punt van zorg. Het feit dat er tussen 1986 en 2000 geen afname van verkeersslachtoffers is gerealiseerd betekent dat niet is voldaan aan de landelijke SVV2 tussendoelstelling voor 2000 van – 25%. Er zal de komende jaren veel werk verricht moeten worden teneinde de doelstelling voor 2010 te kunnen halen. Samengevat zijn ten aanzien van de ongevallen zijn de volgende zaken opvallend:

Het totaal aantal slachtoffers in de gemeente Oosterhout is ten opzichte van 1986 tamelijk stabiel gebleven (zie tabel). In 2001 is er een plotselinge daling waar te nemen. De meest waarschijnlijke oorzaken hiervoor zijn het positieve effect van de maatregel ‘Bromfiets op de rijbaan’ en de (Duurzaam Veilige) herinrichting van een aantal wegen in Oosterhout.

Jaar	1986	2001	Taakstelling 2010
Aantal slachtoffers in Oosterhout	152	139	91

(bron: POV Brabant, 2002)

NB: Ondanks dat er landelijk wordt gestreefd naar een absolute daling van het aantal slachtoffers moet toch een kanttekening gemaakt worden bij deze invalshoek. Sinds 1986 zijn er in Oosterhout behoorlijk wat nieuwe wijken bijgebouwd, en met Arendshof 2 is er meer verkeer dat het centrum bezoekt. Ook landelijk gezien is er een aanzienlijke toename in het aantal verkeersbewegingen waar te nemen. Dit betekent dat ondanks een grote stijging in de omvang van de verkeersstromen op de Oosterhoutse wegen er geen toename in verkeersslachtoffers is. Relatief gezien is de kans op een ongeval per weggebruiker dus afgenomen.

Black-spots: Een black-spot is een locatie waar over een periode van 3 jaar meer dan 6 ongevallen met slachtoffers zijn gevallen. Er zijn in Oosterhout 4 van deze locaties over de periode 1999-2001. Er zijn overigens geen extra locaties met 4 of 5 ongevallen met slachtoffers waar te nemen buiten de black-spots.

Snelweg A27 (valt buiten beheer gemeente)

Bredaseweg tussen Houthavenweg – ‘Paradijs’ (reeds aangepast)

Kruispunt Burgemeester Holtroplaan – Slotlaan – Europaweg

Kruispunt Hertogenlaan – Van Oldeneellaan - Slotlaan

In vergelijking met de gemiddelde ongevallencijfers naar ongevalstypen van de provincie Noord-Brabant scoort Oosterhout vrijwel gelijk aan het Brabants gemiddelde. Dit betekent dat er geen significante afwijkingen zitten in de ongevallen met specifieke oorzaken, vervoerswijze of doelgroepen. (onder meer ongevallen met alcohol, fietsers, jongeren en snelheid). Dit betekent tevens dat jongeren ook in Oosterhout relatief vaak betrokken zijn bij ongevallen. Extra

kwetsbaar zijn jonge bromfietzers: van alle slachtoffers onder 16 en 17 jarige reed 81% op een bromfiets. (bron: POV Brabant)

De meeste ongevalconcentraties bevinden zich op de ontsluitingswegen (doorgaande wegen) en de kruispunten van ontsluitingswegen. De vijf wegen met absoluut gezien het grootste aantal ongevallen:

Bovensteweg

Bredaseweg

Burgemeester Holtroplaan

Hoofseweg

Europaweg

Kruispunten met een concentratie ongevallen buiten de black-spots:

Pasteurlaan – op/afritten Bovensteweg

Heistraat – Hoogstraat

Weststadweg – Energieweg

Tenslotte is in het centrum een concentratie van ongevallen waar te nemen ten opzichte van de overige gebieden in Oosterhout. Dit is te verklaren door de relatief grotere drukte vanwege de grote verkeersaantrekkende werking die het centrum heeft. Meer verkeer leidt in het algemeen tot meer ongevallen bij een gelijkblijvende ongevalskans.

3.4 Naar een Duurzaam Veilig verkeerssysteem

Het verkeersveiligheidsbeleid is in belangrijke mate gedecentraliseerd. Dit betekent dat gemeenten voor een groot deel zelf invulling moeten geven aan hun beleid. Vanuit rijks- en provinciale overheid geldt het programma Duurzaam Veilig als de belangrijkste richtlijn voor de gemeenten. Duurzaam Veilig is hét integrale veiligheidsprincipe binnen het rijks- en provinciaal beleid. Integraal betekent dat wordt ingezet op zowel veilige infrastructuur, veilige mobiliteit, veilige ruimtelijke planning en veilig verkeersgedrag. In 1997 is het startprogramma Duurzaam Veilig fase 1 van start gegaan. Duurzaam Veilig fase 1 richt zich voornamelijk op:

wegcategorisering (aanwijzen verkeers- en verblijfsgebieden);

inrichten van verblijfsgebieden (30- en 60-km gebieden);

maatregelen als ‘voorrang fietsers van rechts’, ‘bromfietzers op de rijbaan’.

Het fase 1 programma loopt tot 2002 en het Duurzaam Veilig beleid moet daarna voortgezet en geïntensiveerd worden in de tweede fase.

Tweede fase Duurzaam Veilig

De tweede fase van Duurzaam Veilig verbreedt de uitvoering van het programma tot de gehele verkeersveiligheidsproblematiek. Dit in tegenstelling tot de eerste fase die grotendeels beperkt was tot een aantal concrete, en vaak fysieke, maatregelen. Duurzaam Veilig fase twee heeft een aantal uitgangspunten die relevant zijn voor het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid.

Verkeersveiligheid is integraal onderdeel van het totale verkeers- en vervoersbeleid.

Duurzaam Veilig is in de tweede fase niet meer alleen een zaak van de overheid. Er is een intensievere samenwerking met maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven.

De uitvoering van de tweede fase zal in veel grotere mate een decentrale aangelegenheid zijn. De aard van de maatregelen hangt derhalve af van de lokale omstandigheden en veiligheidsproblematiek.

Er is een regionale regiefunctie. Dit betekent dat de initiërende en coördinerende taak ligt bij de regionale overheden: provincies en kaderwetgebieden.

De rijksbijdrage zal niet meer uit projectsubsiëring, maar uit een gebundelde doeluitkering op provinciaal / regionaal niveau bestaan.

Speerpunten Rijk en Provincie

Het verkeersveiligheidsbeleid van de rijksoverheid en de provincie Noord-Brabant is in belangrijke mate richtinggevend voor het in Oosterhout te voeren beleid. De coördinatie en financiering van het verkeersveiligheidsbeleid is gedecentraliseerd naar de provincies. Daarnaast is er voor de gemeenten veel beleidsvrijheid in het samenstellen van verkeersveiligheidsbeleid op basis van de lokale situatie. De grote lijnen van het huidige Nationale Verkeers- en Vervoersbeleid zijn uiteengezet in het NVVP. De grote lijnen van het Provinciale Verkeers- en Vervoersbeleid in het PVVP. Duurzaam Veilig is daarbij het belangrijkste integrale verkeersveiligheidsprincipe.

De kernboodschap van het NVVP luidt dat mobiliteit mag en bij een moderne samenleving hoort. De nadruk ligt op het in goede banen leiden en faciliteren van het verkeer en tegelijkertijd op het zoveel mogelijk beperken van de negatieve gevolgen van het verkeer op veiligheid, milieu en leefbaarheid. De overkoepelende doelstelling van het NVVP luidt dat Nederland aan iedereen een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- vervoerssysteem biedt, waarbij de kwaliteit voor individuele gebruiker in een goede verhouding staat tot de kwaliteit voor de samenleving als geheel. Ten aanzien van verkeersveiligheid is in het NVVP de volgende doelstelling opgenomen: een reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden met 25% in 2010 ten opzichte van 2000.

Het vigerende PVVP van de Provincie Noord-Brabant stamt uit 1998. Momenteel wordt gewerkt aan een nieuw PVVP. De uitgangspunten voor het provinciale verkeersveiligheidsbeleid sluiten aan bij het NVVP. Daarnaast is voor het provinciaal beleid de uitvoering van Duurzaam Veilig fase twee richtinggevend. Speerpunten daarbij zijn (bron POV):

- integrale maatregelpakketten;
- inzet op 'mensgerichte' maatregelen;
- inzet op samenwerken met maatschappelijke organisaties;
- inzet op educatie en voorlichting;
- extra aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers (o.a. kinderen en ouderen);
- extra aandacht voor alcohol in het verkeer;
- extra aandacht voor jonge bestuurders.

Financiering

De decentralisering van de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid heeft tot gevolg dat ook de financiering van verkeersveiligheidsmaatregelen provinciaal geregeld zal worden. Momenteel wordt er gewerkt aan de exacte invulling van deze financiering. Vooralsnog geldt (bron: POV):

Tot 2004 is voor de Provincie Noord-Brabant een totaalbedrag van € 6.606.857,- beschikbaar voor de uitvoering van maatregelen in de interim-regeling

Duurzaam Veilig. Daarbij gaat de voorkeur uit naar mensgerichte maatregelen en een aanpak in samenwerking met maatschappelijke partners.

Gedeputeerde Staten beslissen uiteindelijk over de (mede-)financiering van de maatregelpakketten, waarbij ook wordt gezien in hoeverre financiering mogelijk is op grond van andere regelingen, zoals de GDU, de gebundelde doeluitkering, en de 'Regeling Stimulering Lokaal Verkeersveiligheidsbeleid (naast de Interimregeling dus).

Op de website van het POV Brabant is meer informatie te vinden over de subsidieregelingen.

3.5 Oosterhoutse beleidskaders

Een integraal verkeersveiligheidsbeleid dient aan te sluiten bij het bestaande beleid (en stand van zaken) op het gebied van verkeer- en vervoer alsmede dat binnen andere sectoren. Verkeersveiligheid heeft immers een relatie met veel andere beleidsvelden buiten het verkeer- en vervoer. De gemeente Oosterhout heeft op deze beleidsvelden reeds beleid ontwikkeld dat momenteel wordt uitgevoerd. Teneinde te komen tot een integraal veiligheidsbeleid zijn de kern- en aangrijpingspunten van het relevante beleid opgenomen.

Wijkgericht samenwerken, buurtbeheer

Buurtbeheer betekent dat verschillende partijen samenwerken aan de kwaliteit en leefbaarheid van de woonomgeving in de buurt. Dit wordt onder meer bereikt door aan te sluiten bij de behoefte van de bewoners en tevens door de betrokkenheid en participatie van bewoners te bevorderen. Buurtbeheer richt zich op verschillende zaken die integraal de leefbaarheid van de buurten bepalen. Verkeer in het algemeen en verkeersveiligheid specifiek zijn factoren die een grote stempel drukken op de leefbaarheid in de buurt. In de verschillende stadsdeelplannen staan aan verkeer en vervoer gerelateerde zaken doorgaans hoog op de agenda. Daarmee kan buurtbeheer tevens een belangrijk middel zijn bij het aanpakken van verkeersveiligheidsknelpunten in de buurt. Het integrale karakter van buurtbeheer en het feit dat burgers hierin een actieve rol spelen zijn succesfactoren. In het programma wordt voor de locatiegebonden knelpunten in de buurten aangesloten bij het buurtbeheer. In het programma en projectenboek is aangegeven op welke wijze dit vorm kan krijgen.

(bron: jaarplan stadsdeel zuid)

Stand van zaken Duurzaam Veilig

Op het gebied van Duurzaam Veilig zijn verschillende zaken reeds uitgevoerd of worden momenteel uitgevoerd. Een aantal zaken waar de gemeente Oosterhout reeds mee bezig is en waar het verkeersveiligheidsplan op voortbordurt:

De wegcategorisering, het indelen van Oosterhout in verblijfsgebieden en verkeersruimten. (zie nota herijking hoofdwegenstructuur)

Het inrichten van verblijfsgebieden als 30-km zones.

Maatregelen als 'voorrang fietsers van rechts', 'bromfietsers op de rijbaan'.

Nota Herijking hoofdwegenstructuur (1998)

De herijking van de hoofdwegenstructuur is in feite een categoriseringsplan in het kader van Duurzaam Veilig fase 1. Het vaststellen van verkeer- en verblijfsgebieden is het belangrijkste doel van een dergelijk plan. Naar aanleiding van de wegcategorisering is er in Oosterhout gestart met het inrichten van de verblijfsgebieden in de woonwijken (30-km zones) en het herinrichten van de ontsluitingswegen volgens de principes van

Duurzaam Veilig.

De hoofdwegenstructuur in Oosterhout heeft de vorm van een ladder. Er zijn twee belangrijke noord-zuid assen waartussen een aantal sporten liggen. Het voordeel van deze structuur is een tamelijk efficiënte ontsluiting dankzij de directe route. Ook het fietsverkeer profiteert hiervan. Een nadeel is dat de huidige structuur een beperking oplevert in grootte van de verblijfsgebieden. Daarnaast zijn er vele verplaatsingen tussen de verblijfsgebieden zodat veelvuldig een ontsluitingsweg overgestoken dient te worden. Illustratief voor dit probleem zijn de knelpunten die burgers aangeven bij de oversteken van zowel de Hoofseweg (Oudenhoven) als op de Burgemeester Holtropaan. Deze nadelen van de hoofdontsluitingsstructuur zijn een punt van aandacht (zie ook programma).

Goede voorbeelden:

Het aanleggen van rotondes op de Oosttangent met een goede scheiding tussen fietsers en het gemotoriseerd verkeer. Recentelijk ook de aanpassing van de rotonde Strijenstraat – Hoofseweg met vrijliggende fietspaden.

De wijken waar reeds een 30-km zone is gerealiseerd. Dit is over het algemeen op een goede wijze gedaan met fysieke maatregelen.

De herinrichtingen van de Wilhelminalaan en Sint Antoniusstraat / Tilburgseweg zijn uitstekende voorbeelden van Duurzaam Veilig ingerichte ontsluitingswegen. Deze wegen kunnen als voorbeeld dienen voor de rest van de Oosterhoutse ontsluitingswegen.

De invoering van de Duurzaam Veilig maatregelen ‘bromfiets op de rijbaan’ en ‘fietsers voorrang van rechts’. (zie ook daling ongevallencijfer 2001)

Punten van aandacht (zie ook programma):

Een aantal belangrijke ontsluitingswegen voldoet nog niet aan de criteria van Duurzaam Veilige inrichting. Met name de scheiding van verkeersoorten is een punt van zorg.

Een aantal wegen (onder meer de Ridderstraat) kennen het probleem een feitelijk zwaardere verkeersfunctie te hebben dan de inrichting vanuit Duurzaam Veilig idealiter toestaat. Een herijking van het categoriseringsplan kan hier uitsluitend over geven.

Het inrichten van verblijfsgebieden als 30-km zone heeft vertraging opgelopen. (Basis in Balans) Daardoor zijn binnen Oosterhout een aantal wijken nog niet ingericht als 30-km zone.

In het buitengebied zijn nog weinig Duurzaam Veilig maatregelen genomen. Het inrichten van 60-km zones is een punt van aandacht.

Fietsbeleid (1998)

Het bevorderen van het fietsverkeer in de gemeente Oosterhout is de hoofddoelstelling van het Oosterhoutse fietsbeleid zoals dat in 1998 is vastgesteld. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt past het fietsbeleid goed binnen het Duurzaam Veilig beleid. De fiets levert in het verkeer een relatief laag risico op en is daarmee een Duurzaam Veilig vervoermiddel. Een belangrijke voorwaarde voor het bevorderen van het fietsverkeer is dat de gehele fietsketen van deur tot deur compleet, comfortabel én veilig is ingericht. In de fietsnota zijn een aantal punten in het fietsnetwerk van Oosterhout benoemd die vanuit verkeersveiligheidsoogpunt verbetering behoeven. Een aantal van deze punten is inmiddels aangepakt. De maatregel ‘bromfiets op de rijbaan’, de herinrichting van de oosttangent met bijbehorende rotondes en de rotonde

Strijenstraat-Hoofseweg zijn goede voorbeelden van zaken die recentelijk zijn gerealiseerd. Dit neemt niet weg dat er nog knelpunten uit de fietsnota openstaan. Ook in het kader van het verkeersveiligheidsbeleid is het van belang dat de maatregelen uit de fietsnota die bijdragen aan een verbetering van het fietsnetwerk in Oosterhout worden gerealiseerd. De nadruk dient daarbij te liggen op de maatregelen die passen binnen het Duurzaam Veilig principe van scheiden van verkeerssoorten:

- op belangrijke schakels in het fietsnetwerk zoveel mogelijk vrijliggende fietspaden.
- op kruispunten en rotondes auto en fietsverkeer scheiden.

StadsvisiePlus (2001)

De stadsvisiePlus is een ontwikkelingsvisie voor de gemeente Oosterhout tot 2015. Het bevat ten aanzien van verkeer- en vervoer algemeen, en voor verkeersveiligheid specifiek, een aantal zaken die richtinggevend zijn. Mobiliteit wordt in de stadsvisie gezien als een belangrijke economische drager voor Oosterhout. De keerzijde van mobiliteit is de druk op leefbaarheid en veiligheid. Ten aanzien van de hoofdwegenstructuur (ladder) is een route voor fietsers en openbaar vervoer over de 'Groene Ruggengraat' voorgesteld. (noord-zuid georiënteerd route in het verlengde van de Holtropiaan-Hoofseweg). De 'ladder' dient volgens de stadsvisie als hoofdontsluitingssysteem voor het gemotoriseerd verkeer met veilige, vrijliggende, fietspaden. Uitwerking van de stadsvisie impliceert investeren in de verkeersveiligheid om de negatieve gevolgen van groei in mobiliteit op te vangen.

Ouderenbeleid (2001)

Het Masterplan Ouderen 2002-2015 is het Oosterhoutse beleidskader voor het ouderenbeleid. Als uitgangspunt onderschrijft het Masterplan de doelen van het provinciale project 'Vitaal Grijs':

- Participatie, ouderen draaien volop mee in de maatschappij;
- Onafhankelijkheid, ouderen wonen langer zelfstandig;
- Beeldvorming, er is een positief beeld van ouderen in de samenleving.

Deze positieve insteek op de positie van ouderen vergt van alle betrokken en op alle beleidsterreinen inzet. Zo ook op het beleidsterrein van verkeer en vervoer. Mobiliteit stelt ouderen immers in staat de doelen te realiseren. In het Masterplan Ouderen wordt gerefereerd aan het verkeersveiligheidsplan met een tweetal aanbevelingen (11 en 12):

- Aandacht voor looproutes tussen bestemmingen voor ouderen (zorgcentra, ouderenwoningen, winkels, etc.).
- Aandacht voor de wensen van ouderen ten aanzien van veilige oversteekplaatsen op de doorgaande routes.

3.6 Beleid politie en 3VO

De politie en 3VO zijn belangrijke maatschappelijke partners van de gemeente die zelf ook actief een verkeersveiligheidsbeleid voeren. De komende jaren worden de acties van gemeente, 3VO en de politie in onderlinge samenwerking zo goed mogelijk op elkaar afgestemd.

Politie team Oosterhout

De politie Team Oosterhout wil de komende jaren werken aan concrete acties op het gebied van verkeersveiligheid. Daarbij worden jaarplannen opgesteld waarin voor dat jaar een aantal acties worden afgesproken. De politie doet dit echter niet alleen maar in samenwerking met de gemeente en 3VO. Bij specifieke acties wordt met de daarbij

betrokken partijen (b.v. scholen) samengewerkt. De acties van de partijen worden daardoor beter afgestemd zodat het uiteindelijke effect groter wordt. Het komende jaar (2003) staan een aantal concrete acties op het programma:

Bromsnorren; gericht op normbesef bij jonge bromfietsers

ALLicht; Campagne in kader van fietsverlichting

Actie scholen zijn weer begonnen; start van het schooljaar in september

HELMGRAS: Politiecontroles op helmgebruik, gordelgebruik, alcohol en verkeer, snelheidsovertreding.

Daarnaast zijn er handhavingsacties die in een groter verband (landelijk en Europees) worden uitgevoerd. In het bijlagenboek is meer informatie opgenomen over de acties van de politie.

3VO afdeling Oosterhout

3VO heeft sinds 2002 weer een actief bestuur. De doelstelling van 3VO luidt: 'activiteiten organiseren ten behoeve van zwakke verkeersdeelnemers zoals kinderen, ouderen en fietsers. Daarnaast het bevorderen van de verkeersveiligheid in het algemeen binnen de gemeente Oosterhout'. Teneinde het bevorderen van de verkeersveiligheid zo effectief en efficiënt mogelijk te maken wil 3VO, evenals politie en gemeente, activiteiten in samenwerking en samenhang organiseren. Op die manier is een groter effect te behalen en staat 3VO sterker in haar streven. Er zal daartoe overleg gezocht worden met de betreffende partners.

Punten waaraan 3VO de komende jaren aandacht wil besteden:

Buurtgericht werken aan verkeersveiligheid.

Beter structureren van de informatie en klachten over verkeersveiligheid vanuit de burgers. Bijvoorbeeld door het instellen van een meldpunt waar burgers hun klachten weg kunnen leggen. Onder dit punt valt tevens een betere communicatie ten aanzien van verkeerszaken.

Verder inrichten van woonbuurten als 30-km zones.

Verbeteren van de verkeerseducatie, met name op de middelbare scholen.

Streven naar het Brabants Verkeersveiligheidslabel (BVL) voor alle scholen.

De projecten en activiteiten (bron: afdelingsplan 2003):

Jeugdverkeersexamen basisonderwijs

Caravancontrole

BROEM-Ritten

Veilige schoolroutes

Project Bromsnorren

De 'BOB'-campagne

Overige (landelijke) activiteiten waaraan 3VO deelneemt:

Actie 'de scholen zijn weer begonnen'

Nationale straatspeeldag

Actie 'wat zie je liever'

Ondersteuning activiteiten verkeersouders

Voor een gedetailleerd overzicht is in het bijlagenboek het afdelingsplan 2003 van 3VO

opgenomen.

Hoofdstuk 4

Programma

4.1 Uitgangspunten

In de voorgaande hoofdstukken is aangegeven hoe de bouwstenen van het verkeersveiligheidsbeleid tot stand zijn gekomen. In dit hoofdstuk is het programma voor het verkeersveiligheidsbeleid in de jaren 2003-2010 opgenomen. Het programma bestaat uit een aantal aandachtsgebieden. Deze vormen een vertaling van de bouwstenen uit hoofdstuk 3. De geraadpleegde bronnen zijn daarbij gecombineerd tot de meest kansrijke én urgente gebieden voor het investeren in verkeersveiligheid. De aandachtsgebieden gelden voor de gehele looptijd van het verkeersveiligheidsbeleid (dus tot 2010). Aan ieder aandachtsgebied zijn enkele concrete projecten gekoppeld. De projecten zijn hier alleen genoemd maar worden uitgebreid beschreven in het projectenboek.

4.2 Aandachtsgebieden

Voor ieder aandachtsgebied wordt een korte probleemomschrijving gegeven en er worden oplossingsrichtingen gebaseerd op de vier pijlers van Duurzaam Veilig vermeld. Dat wil zeggen dat bij ieder aandachtsgebied oplossingen gezocht zijn in één of meerdere van de elementen infrastructuur, ruimtelijke ordening, gedrag, educatie, voorlichting, communicatie of handhaving. Bij een aantal aandachtsgebieden zijn oplossingen op alle vier de pijlers geformuleerd. Bij andere aandachtsgebieden concentreren de oplossingen zich op slechts één of enkele van de vier pijlers.

De aandachtsgebieden zijn niet alleen gericht op de oplossing van knelpunten. Er zijn ook twee aandachtsgebieden geformuleerd over de wijze waarop samengewerkt kan worden aan de verkeersveiligheid. Deze aandachtsgebieden geven richting aan het vervolgproces waarbinnen alle partijen de komende jaren moeten samenwerken.

In onderstaand schema is weergegeven hoe de oplossingsrichtingen geïnterpreteerd worden. De aandachtsgebieden zijn inhoudelijk geformuleerd, mede op basis van de belangrijkste knelpunten van de burgers. De oplossingen zijn bestaan uit elementen uit Duurzaam Veilig die integraal het probleem aanpakken.

	Infrast	Educat	Handhaving
Oplossingsrichting	ructuu	ie	
(Duurzaam Veilig)	r	i	voorlic
Inhoudelijk		hting	
aandachtsgebied		Comm	
(Problemen)		unicati	
		e	
		i	
		j	
		l	
		(
		(
		(
		(
)	
		i	
)	
		:	

Het realiseren van goed ingerichte oversteekplaatsen op looproutes is noodzakelijk om knelpunten met de oversteekbaarheid te verbeteren. Burgers hebben een sterk voorkeur voor zebra-oversteken omdat deze hen toch enige (juridische) bescherming bieden. Het extra 'aankleden' van de zebra met snelheidsremmers of verlichtingselementen kan de problemen op zebra's helpen voorkomen.

De locatie van oversteekplaatsen is doorgaans geen knelpunt, deze zijn over het algemeen goed gesitueerd.

Handhaving

De snelheid handhaven op de ontsluitingswegen waar snelheidsbeprekende herinrichting nog niet zijn gerealiseerd.

Handhaven van het stopgedrag van automobilisten bij zebra oversteken

Infrastructuur

Wegen die in de wegategorisering zijn aangeduid als (buurt-) ontsluitingswegen dienen tevens conform de geldende inrichtingseisen vormgegeven te worden.

Ten aanzien van ontsluitingswegen geldt het principe van scheiden van verkeerssoorten. Dit betekent vrijliggende fietspaden, met name langs de in de stadvisie genoemde groene hoofdstructuur wat de hoofdontsluitingsas voor de fiets is.

Op kruispunten door bijvoorbeeld rotondes of conflictvrij groen bij verkeerslichten.

Een aantal ontsluitingswegen in Oosterhout voldoet momenteel aan deze eisen (zie hoofdstuk 3). Op de overige ontsluitingswegen dient de komende jaren door middel van herinrichtingen toegewerkt te worden naar deze ideale 'Duurzaam Veilige' inrichting.

Daar waar het niet mogelijk is verkeerssoorten te scheiden dient overwogen te worden de functie van de weg omlaag te brengen tot verblijfsgebied (30-km zone) teneinde de veiligheid van voornamelijk het langzaam verkeer te waarborgen.

(gedeeltelijk) Herinrichten van de volgende wegen conform Duurzaam Veilig. (op basis knelpunten burger en ongevallenbeeld)

Hoofseweg

Burgemeester Holtroplaan

Oostpolderweg

Ridderstraat

Lage Molenpolderweg

Vrachelsestraat

(gedeeltelijk) Herinrichten c.q. aanpassen van de kruispunten (op basis knelpunten burger en ongevallenbeeld)

Pasteurlaan – op/afritten Bovensteweg

Haasdijk - Weststadweg

Weststadweg – Energieweg

Paterserf – Europaweg – Slotlaan

Bredaseweg – Van Liedekerkestraat

Burgemeester Elkhuizenlaan – Dommelbergenweg

Hertogenlaan – Van Oldeneellaan - Slotlaan

Projecten

‘Autodetect vop’

‘Red de zebra’

Herinrichtingen ontsluitingswegen

Aanleggen vrijliggende fietspaden

Aandachtsgebied 2 Verblijfsgebieden

Probleemomschrijving

Een deel van de knelpunten verkeersveiligheid bevindt zich in de woongebieden. In de wegcategorisering zijn deze gebieden als verblijfsgebieden aangeduid. Belangrijk is dat de ingebrachte knelpunten veelal breder zijn dan verkeersveiligheid alleen. Ook problemen als sluipverkeer, een hoge parkeerdruk en onderhoud van straten komen voor. Daarnaast zijn er talloze specifiek knelpunten ingebracht met betrekking tot één bepaalde woonbuurt. In het bijlagenboek zijn deze knelpunten per stadsdeel gecategoriseerd. Het aanpakken van de knelpunten kan het beste in samenwerking met het buurtbeheer worden gedaan. In het aandachtsgebied samen de buurt veiliger wordt hier dieper op ingegaan. Het inrichten van verblijfsgebieden als 30-km zones is een eis vanuit Duurzaam Veilig. Vrijwel alle inwoners willen graag dat ook hun buurt als 30-km zone wordt ingericht en zien dit als een sterke verbetering van leefbaarheid en veiligheid in hun wijk. Buiten de bebouwde kom moeten de verblijfsgebieden worden ingericht als 60-km zone. Ook dit is in Oosterhout nog niet overal gerealiseerd terwijl de burgers dit wel graag willen. Feitelijk is het inrichten van verblijfsgebieden onderdeel van het startprogramma Duurzaam Veilig fase 1. De uitvoering daarvan heeft in Oosterhout enige vertraging opgelopen. Teneinde op schema te komen met het landelijke Duurzaam Veilig programma en tegemoet te komen aan de wensen van de burger is het inrichten van de verblijfsgebieden een aandachtsgebied.

Oplossingsrichtingen

Infrastructuur

Inrichten van alle verblijfsgebieden conform Duurzaam veilig.

Ruimtelijke ordening

Realiseren van zo groot mogelijke verblijfsgebieden.

Voorzieningen zoveel mogelijk binnen één verblijfsgebied realiseren. Dit geldt met name voor voorzieningen voor ouderen en kinderen.

Herijking wegcategorisering. Sommige wegen geven twijfel tussen verkeers- en verblijfsfunctie.

Communicatie

Interactieve planvorming: bij het feitelijk inrichten van de verblijfsgebieden raadplegen (en informeren) van de inwoners zodat zij mee kunnen denken over de inrichtingsvoorstellen.

Projecten:

Realiseren 30 km zones in alle verblijfsgebieden in Oosterhout

Realiseren 60 km zones (verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom)

Herijking wegategorisering

Aandachtsgebied 3 Schoolomgeving

Probleemomschrijving

De verkeersdrukte rondom de basisscholen is veelvuldig ingebracht als knelpunt. Ouders brengen hun kinderen steeds vaker met de auto naar school. Redenen voor het autogebruik zijn dat men het verkeer te onveilig vindt voor hun kinderen, een combinatie van ritten naar werk of winkel en het gemak van de auto. De gevolgen zijn vier maal daags rondom de scholen en de aanvoerroutes waar te nemen: grote verkeers- en parkeerdruk, een chaotisch wegbeeld en fietsers en auto's die elkaar in de weg zitten. Het grote probleem is dat het autogebruik verder toeneemt omdat ouders deze situatie als gevaarlijk ervaren voor hun kind. Het gevolg daarvan is weer dat kinderen steeds minder ervaring opdoen in het zelfstandig deelnemen aan het verkeer. Voor omwonenden is de verkeerssituatie rondom de scholen een bron van dagelijkse overlast. Er is gelukkig geen concentratie ongevallen rondom de scholen waar te nemen. Desondanks is de schoolomgeving voor veel inwoners een punt waar de komende jaren aandacht aan gegeven moet worden.

Oplossingsrichtingen

Infrastructuur

Zorgen voor conflictvrije schoolroutes.

Kleinschalige aanpassingen in de directe schoolomgeving.

Handhaving

Foutparkeren rondom scholen aanpakken. Echter niet zonder een breder kader.

Educatie / voorlichting / communicatie

Gezamenlijk met ouders, de schooldirectie, docenten, gemeente, politie en 3VO een proces opstarten om de problemen aan te pakken.

De aanpak is per school anders en valt of staat met de bereidheid van alle betrokkenen om het probleem te erkennen en op te lossen.

De aanpak is gericht op de wijze waarop kinderen naar school komen. Streven daarbij is het zoveel mogelijk zelfstandig én verkeersveilig naar school komen van kinderen.

Bij de aanpak werken aan het BVL. Dit zorgt voor integrale aanpak van de schoolorganisatie, verkeerslessen, verkeerseducatieprojecten, praktische verkeersproef, schoolomgeving én schoolroutes.

Projecten:

BVL als koepelproject voor de basisscholen

Scholenaanpak zoals uitgevoerd in de scholenpilot

Kleine infrastructurele aanpassingen rondom de scholen

Aandachtsgebied 4 Samen-werken aan verkeersveiligheid

Probleemomschrijving

De gemeente, 3VO en politie zijn belangrijke organisaties die bijdragen aan de verkeersveiligheid in Oosterhout. Indien deze drie partijen samenwerken kan op een efficiëntere manier omgegaan worden met middelen en kunnen doelen effectiever behaald worden. Voorwaarde voor een samenwerking is het vaststellen van gezamenlijke doelen enerzijds en het vaststellen van de manier van samenwerken

anderzijds. Vooralsnog kan veel winst behaald worden door de activiteiten die de partij afzonderlijk ontplooiën beter op elkaar af te stemmen. Vervolgens kunnen ook per jaar gezamenlijk doelen en activiteiten worden vastgelegd.

Oplossingsrichtingen

Infrastructuur en Ruimtelijke Ordening

De gemeente heeft op deze gebieden de belangrijkste stem. Het advies van de 3VO (geworteld in de Oosterhoutse burgerij!) en de politie kan de gemeente helpen bij het stellen van prioriteiten. Zo kan de politie bijvoorbeeld aangeven dat in een bepaalde situatie de infrastructuur moet worden aangepast want dat met handhaving alleen de situatie niet verkeersveilig te houden is.

Handhaving

Hier staat de rol van de politie voorop. Geluiden vanuit de burgers verwoord door 3VO en van de gemeente kunnen de politie echter helpen bij het bepalen van haar prioriteiten op handhavingsgebied. Zo kan de gemeente bij voorbeeld vragen om extra controles na oplevering van een heringericht wegvak.

Communicatie

Hier ligt een taak voor gemeente, politie en 3VO gezamenlijk. De campagnes van genoemde partijen kunnen elkaar, mits goed afgestemd, versterken.

Projecten:

Convenant sluiten waarin de samenwerking wordt vastgelegd

Per jaar opstellen gezamenlijke activiteitenkalender

Aandachtsgebied 5 Samen de buurt verkeersveiliger

Probleemomschrijving

Een groot deel van de ingebrachte knelpunten heeft betrekking op zaken die spelen op buurt- en straatniveau. In het bijlagenboek is per stadsdeel een lijst opgenomen met al deze knelpunten. De knelpunten zijn divers van aard en zijn lastig te beoordelen vanuit alleen de optiek van verkeersveiligheid.

Oplossingsrichtingen

Infrastructuur, Ruimtelijke Ordening, Handhaving en Communicatie

De locatiegebonden knelpunten hebben afhankelijk van het knelpunt in kwestie te maken met alle vier de categorieën. Het is van belang de knelpunten nader te onderzoeken. Dit kan het beste via buurtbeheerprojecten. De knelpunten hangen vaak samen met allerlei zaken in de buurt. Via het buurtbeheer zijn deze zaken integraal op te pakken.

Een tweede belangrijk punt is dat de knelpunten in de buurtbeheerprojecten goed tegen het licht gehouden worden. Op die wijze kan worden aangetoond of het knelpunt door de hele buurt gedragen wordt en wat precies de oorzaak is.

Projecten

Buurtprojecten verkeersveiligheid: stappenplan voor knelpunten verkeersveiligheid. Dit stappenplan biedt een handleiding voor de aanpak van de lokale knelpunten. In het Bijlagenboek staan alle ingebrachte knelpunten per stadsdeel opgesomd en aangegeven op een kaartje.

Beschikbaarstelling budget per buurt voor het realiseren van kleinschalige maatregelen: dit maakt voor een ieder duidelijk dat je iedere Euro maar een keer

kunt uitgeven.

Aandachtsgebied 6 Jongeren en verkeer

Probleemomschrijving

Zowel landelijk als provinciaal en ook in Oosterhout vormen de jongeren een probleemgroep in het verkeer. Zij zijn oververtegenwoordigd in de ongevallencijfers. Hierbij vertonen de cijfers voor Oosterhout hetzelfde beeld als voor de Provincie Noord-Brabant als geheel: jongeren op de fiets vanaf 12 jaar, op de bromfiets vanaf 16 jaar en in de auto vanaf 18 tot 25 jaar hebben een grotere kans op een verkeersongeval dan overige verkeersdeelnemers. Voorts hebben veel jongeren een gedragsprobleem in het verkeer: met name het verkeersgedrag van jongeren op scooters en dat van (brom-)fietsende jeugd op de schoolroutes veroorzaakt veel overlast. Hierbij spelen de volgende zaken een belangrijke rol:

Onervarenheid in het verkeer

Bravoure-gedrag (stoer doen, niet voor elkaar onder willen doen)

Een lage risicoperceptie (gevoel van onkwetsbaarheid, "mij overkomt niets")

Overschatting van de eigen mogelijkheden ("ik kan ook met een paar biertjes op nog prima rijden")

Narcisme/asociaal gedrag (jezelf centraal stellen, lak hebben aan de mening van anderen)

Gebruik van alcohol en drugs

Oplossingsrichtingen

Communicatie

Op het terrein van Educatie, voorlichting en communicatie wordt al veel gedaan maar kan nog meer gedaan worden. Het doel moet zijn om de jongeren te informeren over het bovenstaande. Ze zijn dan in ieder geval op de hoogte.

Handhaving

De ervaring leert dat in veel gevallen het op de hoogte zijn van de risico's e.d. van bepaald gedrag niet voldoende is voor het bewerkstelligen van een gedragsverandering. Handhaving door de politie is daarom een absolute vereiste. Hier geldt het motto: 'wie niet horen wil moet maar voelen'.

Projecten

Verkeerslessen voortgezet onderwijs

Voorlichting verkeersveiligheid jongeren

Handhaving verkeersgedrag jongeren

Aandachtsgebied 7 Ouderen en verkeer

Probleemomschrijving

Oosterhout kent een vrij grote vergrijzing. Een breed gedragen doelstelling is ouderen langer te laten deelnemen aan het maatschappelijk verkeer. Veilige mobiliteit daarbij van cruciaal belang. Met name voor de groep 'oudere ouderen' als zij meer te maken krijgen met een mogelijke functiebeperking kan deelname aan het verkeer lastiger worden. Problemen als onzekerheid, verminderde mobiliteit en een verhoogde kwetsbaarheid spelen voor ouderen en belangrijke rol. In samenwerking met ouderenorganisaties is het zaak de komende jaren de mobiliteit van deze doelgroep te waarborgen. Daarbij staat voorop dat ouderen volwaardig deelnemen aan het verkeer en

de maatschappij. Waar verkeerssituaties dit bemoeilijkt dienen maatregelen te worden genomen.

Oplossingsrichtingen

Infrastructuur en ruimtelijke ordening

Aandacht voor looproutes tussen bestemmingen voor ouderen (zorgcentra, ouderenwoningen, winkels, etc.). Zoveel mogelijk de bestemmingen binnen één verblijfsgebied houden.

Aandacht voor de wensen van ouderen ten aanzien van veilige oversteekplaatsen op de doorgaande routes.

Aandacht voor 'kleine ongemakken' zoals losliggende tegels, op- en afritten. Ouderen ondervinden hier ten eerste veel hinder van in hun dagelijkse verplaatsingen maar zijn bij een eventuele valpartij kwetsbaarder.

Communicatie, educatie en voorlichting

Communicatie met ouderenorganisaties over problemen en wensen van ouderen ten aanzien van de verkeersveiligheid.

Uitbreiden rijvaardigheidsritten (BROEM-ritten).

Aandacht voor verkeerskennis en -vaardigheden bij ouderen teneinde de zekerheid bij deelname aan het verkeer te vergroten.

Projecten

Opfrissen verkeerskennis (BROEM-ritten en toelichten lastige of nieuwe verkeerssituaties)

Voetgangerscirkels (methodiek voor toetsen en verbeteren kwaliteit voetgangersvoorzieningen)

Aandachtsgebied 8 Beheer en handhaving

Probleemomschrijving

Een substantieel aantal knelpunten richtte zich op knelpunten die lastig met één maatregel of project zijn op te lossen. Het zijn zaken die de komende jaren constante aandacht behoeven zoals onderhoud, groenvoorzieningen en handhaving.

Handhaving van ongewenst verkeersgedrag werkt alleen als er sprake is van herhaling. Eerdere ervaring hebben geleerd dat handhaving een bijzonder effectief middel is en de overtredingen in korte tijd doen verminderen. Zonder een vervolg is het oude gedrag echter snel weer terug. Een duurzame gedragsverandering is een kwestie van lange adem. Een goed voorbeeld is het succes van de alcoholcampagnes vanaf de jaren zeventig.

Met betrekking tot beheer is met name het bijhouden van de groenvoorzieningen van belang. In vrijwel alle stadsdelen en kerkdorpen gaven burgers te kennen dat het groen het uitzicht op kruispunten belemmerde. Het tijdig snoeien van struiken en bossen op deze plaatsen is gewenst. Het spreekt voor zich dat dit een herhalende actie dient te zijn.

Oplossingsrichtingen

Infrastructuur en ruimtelijke ordening

Bijhouden groenvoorzieningen in heel Oosterhout. Te hoge bossages leiden tot belemmering uitzicht. Oplossingsrichting in keuze van lage beplanting en de frequentie van het maaien.

Periodiek en groot onderhoud van fietspaden (bijvoorbeeld fietspad Warandelaan)

Handhaving

Handhaving parkeerbeleid: tegen foutief parkeren dat hinder en gevaar oplevert.

Met name in de wijken waar geen betaald parkeren is. Vooraf dient een communicatiecampagne te worden gestart.

Verkeersgedrag blijven handhaven. Structurele handhavingsacties door politie op snelheid, helm, gordel en alcohol, verlichting en brommerchecks.

Projecten

Intensiever onderhoud fietspaden

Intensiever onderhoud groenvoorzieningen

Meer snelheidscontroles

Handhaven parkeerbeleid

Aandachtsgebied 9 Communicatie verkeerszaken

Probleemomschrijving

Ofschoon de gemeente Oosterhout op allerlei wijzen (via Informatiekatern in de krant, advertenties gerichte brieven etc.) communiceert over het verkeersbeleid blijkt dat de burgers vinden dat er meer gecommuniceerd moet worden. Blijkbaar komt de boodschap van de gemeente niet altijd aan. Daarnaast geven veel burgers aan de juiste ingang bij de gemeente voor hun vragen en klachten op verkeersgebied niet te kunnen vinden.

Oplossingsrichtingen

Communicatie

De gemeente zal zelf het initiatief moeten nemen om de burgers zo te informeren dat de boodschap die de gemeente wil uitdragen ook aankomt. Daarnaast moet voor burgers duidelijk zijn waar ze met vragen en klachten terecht kunnen. Communicatie behelst echter meer dan informatieoverdracht. De gemeente Oosterhout heeft in haar visie op het verkeersveiligheidsbeleid aangegeven de burgers te willen betrekken bij het opstellen van het plan. Hierdoor is het plan gaan leven in Oosterhout en is er draagvlak voor het opgestelde programma. Deze aanpak verdient navolging in de toekomst.

Projecten

Knelpuntenoverleg buurtbeheer

Evaluatie verkeersveiligheid

Interactieve beleidsvorming verkeersplannen

Aandachtsgebied 10 Ruimtelijke Ordening

Probleemomschrijving

Een aantal door burgers ingebrachte knelpunten hebben een relatie met nieuwe functies (winkels, centrumgebied, woonwijk, etc.). De veranderde verkeersstromen of een toename van verkeer kunnen gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid. In het kader van de verkeersveiligheid verdient het de aanbeveling bij de interne planvorming rondom RO gerelateerde projecten de gevolgen voor verkeersveiligheid vooraf door te lichten.

Oplossingsrichtingen

Ruimtelijke ordening

Invoeren verkeersveiligheidstoets bij ruimtelijke planvorming. Een dergelijke toets houdt in dat in een vroeg stadium van de planvorming wordt bezien of er mogelijk gevolgen zijn voor de verkeersveiligheid. Dit voorkomt dat achteraf maatregelen genomen moeten worden om de problemen op te lossen.

Project

Verkeersveiligheidstoets ruimtelijke plannen.

Hoofdstuk 5

Stadssymposium Verkeersveiligheid

Doel stadssymposium

Op 18 februari 2003 heeft het stadssymposium verkeersveiligheid Oosterhout plaatsgevonden. Tijdens het stadssymposium is het door SOAB opgestelde programma voor het verkeersveiligheidsbeleid tot 2010 aan de bevolking van Oosterhout gepresenteerd. Het stadssymposium vormde het sluitstuk van het gezamenlijk met de bevolking doorlopen planproces tot aan het aanbieden van het plan van aanpak aan B&W van Oosterhout. Alle partijen die in dit proces geparticipeerd hebben zijn uitgenodigd voor het stadssymposium. Daarnaast heeft er een open uitnodiging in de lokale media gestaan zodat ook alle overige geïnteresseerden in de gelegenheid waren het stadssymposium bij te wonen. In totaal waren ruim 70 personen aanwezig. Aan hen is gevraagd te reageren op de voorstellen voor het programma tot 2010 dat is vastgelegd in deze rapportage. Veel van de aanwezigen waren reeds eerder betrokken bij het proces en konden nu 'controleren' of het resultaat aansloot bij hetgeen eerder naar voren is gebracht. Dankzij het stadssymposium kon worden vastgesteld of de voorstellen gedragen worden door de bevolking.

Opzet

Tijdens het stadssymposium is kort teruggeblikt op het hele proces dat van augustus 2002 tot februari 2003 is doorlopen. Belangrijke onderdelen van de avond waren de presentatie van de actiedag- projecten door de indieners alsmede de presentatie en het beoordelen van het programma. Het beoordelen vond plaats door middel van het toekennen van prioriteiten door de aanwezigen (met kon 3 prioriteitsstickers toekennen) gevolgd door een open discussie over het programma en de prioriteiten. Met name de laatste twee onderdelen waren voor het beleidsplan erg belangrijk. Nu konden de aanwezigen zich uitspreken over het voorgestelde programma en over het antwoord op de vraag of het programma aansloot bij de eerder ingebrachte ideeën en knelpunten.

Resultaten

De drie indieners die hun actiedagproject mochten presenteren kregen de toezegging van de Wethouder van verkeer (tevens voorzitter van de jury die de ingediende voorstellen beoordeelde) de toezegging dat deze alledrie in het projectenboek worden opgenomen en dat zij, onder het voorbehoud van goedkeuring door de gemeenteraad, binnen een redelijke termijn uitgevoerd worden.

Ten aanzien van het programma zijn de volgende zaken uit het stadssymposium naar voren gekomen:

Het aandachtsgebied 'Schoolomgeving' werd door de aanwezigen met een ruime voorsprong als belangrijkste aandachtsgebied beoordeeld. De aanpak van de problemen met halen en brengen en de verkeerslessen voor kinderen hebben duidelijk prioriteit in de ogen van de aanwezigen.

Verblijfsgebieden nemen een tweede plaats in. Het realiseren van 30 en 60 km zones dient volgens de aanwezigen prioriteit te krijgen.

Het aandachtsgebied 'Jongeren en verkeer' neemt kort na verblijfsgebieden de derde plaats in. De aanwezigen hadden zorgen over het gedrag van jongeren in het verkeer en alle risico's die zij nemen.

Beheer en handhaving heeft de vierde plaats gekregen. Meer snelheidscontroles en het beter bijhouden van de groenvoorzieningen zijn belangrijke projecten in de ogen van aanwezigen.

Samen de buurt veiliger was het vijfde en laatste aandachtsgebied dat veel prioriteitsstickers heeft gekregen. De aanwezigen zagen perspectief in de buurtgerichte aanpak.

Ook de overige aandachtsgebieden kregen de goedkeuring van de aanwezigen. Er was geen discussie over het weglaten of toevoegen van aandachtsgebieden.

In de discussie die werd gevoerd na de stickerronde kwam één punt met nadruk naar voren. De aanwezigen wilden dat er nu concrete acties worden ondernomen zodat de resultaten van het plan ook zichtbaar worden. De algemene sfeer van de avond was zeer positief. De aanwezigen waren enthousiast over het planproces waarbij zij zo nadrukkelijk zijn betrokken als belangrijke partij. Ook in de toekomst zou, wat betreft deze groep burgers, de gemeente bij hen kunnen aankloppen voor raad en daad als het gaat over de verkeersveiligheid in Oosterhout.

Ter afsluiting heeft de Wethouder uitgesproken snel aan de slag te willen gaan met het programma binnen de (budgettaire) mogelijkheden die daartoe door de gemeenteraad worden geschapen.

Tot slot heeft de wethouder alle aanwezigen bedankt voor hun komst vandaag en hun enthousiasme en inbreng in het gehele proces.

Hoofdstuk 6

Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies

Het proces 'plan van aanpak voor een verkeersveiliger Oosterhout' heeft goed gewerkt. De gemeentelijk visie om een *integraal* plan te maken en hierbij de *burger centraal* te stellen heeft geleid tot een inhoudelijk gedegen beleidsplan met een breed draagvlak onder de bevolking. Dankzij het doorlopen proces zijn de knelpunten van de burgers op het gebied van de verkeersveiligheid in beeld gebracht en is draagvlak voor het beleid ontstaan. Verschillende partijen, en met name de burgers, hebben zich zeer bereid getoond mee te denken en te werken aan de verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid leeft in Oosterhout, maar dit kan tevens negatief worden uitgelegd. Uit verschillende bronnen blijkt dat burgers het verkeer in het algemeen en de verkeersveiligheid in het bijzonder als een groot probleem ervaren. Het ongevallenbeeld in Oosterhout onderstreept de urgentie die is geboden bij het uitvoeren van het programma. Het uitvoeren van het uitgebreide integrale programma, zoals dat verdeeld over een aantal aandachtsgebieden is opgesteld, biedt tot 2010 nog een grote hoeveelheid werk voor alle partijen in Oosterhout. Benadrukt wordt dat de gemeente Oosterhout niet alleen kan zorgdragen voor de uitvoering van het programma. Tijdens het doorlopen proces en het Stadsymposium in het bijzonder, is gebleken dat de burgers van Oosterhout zich kunnen vinden in het opgestelde programma en dat zij graag betrokken willen blijven bij de uitvoering ervan. De gemeente zal echter de coördinatie van het uitvoeren van het programma op zich moeten nemen om de continuïteit te waarborgen. Dit geldt tevens voor de financiering van het beleid.

6.2 Aanbevelingen

Kortheidshalve zijn de belangrijkste aanbevelingen hieronder puntsgewijs opgesomd:

Het in het plan van aanpak voor een verkeersveiliger Oosterhout opgestelde programma uitvoeren, waarbij Duurzaam Veilig als overkoepelende en integrale visie op het verkeerssysteem geldt.

Burgers betrekken bij de uitvoering van het programma. Het minimale scenario daarbij is burgers informeren over de uitvoering. Het maximale scenario is burgers zelf laten meebeslissen.

De samenwerking met politie en 3VO spoedig verankeren in een convenant en er voor zorgen dat reeds in 2003 gezamenlijke acties zichtbaar zijn.

Reeds in 2003 enkele van de concrete projecten uitvoeren. De eerste resultaten van het proces moeten voor de betrokkenen duidelijk en op korte termijn zichtbaar worden.

Aansluiting zoeken bij Duurzaam Veilig fase twee want projecten die voldoen aan de hierin genoemde criteria kunnen in aanmerking komen voor (provinciale) subsidies.