

**Module verkeersveiligheid
Gemeente Ridderkerk
2005 - 2010**

Samenwerken aan
verkeersveiligheid

opdrachtgever

contactpersoon

adviseur

datum

Gemeente Ridderkerk

Afdeling Wegen, Verkeer en Riolering / sectie verkeer

Dhr. M. Louwman

Bureau SOAB

12 mei 2004

Inhoudsopgave Blz.

Module Verkeersveiligheid 2005-2010

1	Inleiding / leeswijzer	5
	1.1 Aanleiding	5
	1.2 Doel	5
	1.3 Samenhang modules	6
	1.4 Leeswijzer	6
2	Samenvatting	8
3	Visie	12
	3.1 Dichter naar de mensen	12
	3.2 Duurzaam Veilig; verder naar de toekomst	12
4	Beleidskader	13
	4.1 Inleiding	13
	4.2 Landelijke beleidskaders	13
	4.3 Regionale beleidskaders	14
	4.4 Lokale beleidskaders	16
5	Bouwstenen van het Ridderkerkse beleid	19
	5.1 Inleiding	19
	5.2 Terugblik Verkeersplan '95 en uitgangspositie	19
	5.3 Subjectieve beeld verkeersveiligheid	20
	5.3.1 Stedelijk beeld subjectieve verkeersveiligheid	22
	5.3.2 Subjectief beeld naar wijk	24
	5.4 Objectief beeld verkeersveiligheid	25
	5.5 Andere bouwstenen	29
	5.6 Conclusies probleemanalyses	31
6	Proces	33
7	Beleidsprogramma verkeersveiligheid	35
	7.1 Inleiding	35
	7.2 Aandachtsgebieden	37
8	Projectideeën	44

Bijlagen

Module verkeersveiligheid 2005-2010

1 Inleiding / leeswijzer

1.1 Aanleiding

Het op dit moment vigerende Verkeersplan dateert van 1995. Het daarbij horende projectenprogramma heeft een looptijd tot 2005 en is voor een groot deel reeds uitgevoerd, in voorbereiding of in verband met gewijzigde inzichten niet uitgevoerd. Daarnaast zijn er binnen Ridderkerk en in regioverband diverse ontwikkelingen gaande of te verwachten. Hierdoor is het noodzakelijk een heroriëntatie plaats te laten vinden van het te voeren verkeer en vervoerbeleid. In het collegeprogramma 2002 – 2006 'Dichter naar de mensen' is actualisatie van het Verkeersplan '95 dan ook nadrukkelijk genoemd en is deze opgenomen in de Nota van aanbidding van de begroting 2003 – 2006. Speciale aandacht voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de woon- en leefomgeving zijn zaken die met nadruk in de betreffende documenten worden genoemd.

Het Verkeersplan '95 zal vervangen worden door een nieuw Verkeersplan Ridderkerk. Hierbij is gekozen voor een modulaire opzet, waarbij het verkeer- en vervoerbeleid per deelaspect wordt doorgelicht. Verkeersveiligheid is er één van. Omdat de herkenbaarheid voor burger én bestuur voorop staat is het plan uitgewerkt met een praktische benadering.

Verkeersveiligheid is een onderwerp waar veel mensen over kunnen en moeten meepraten. Iedereen begeeft zich wel eens in het verkeer en ervaart dat op eigen wijze. In de voor u liggende module Verkeersveiligheid zijn deze ervaringen, meningen, denkbeelden, ideeën en suggesties, in samenwerking met diverse belangenorganisaties, burgers en betrokken overheden verzameld en omgezet in gericht en praktisch beleid.

1.2 Doel

In de module Verkeersveiligheid is effectief beleid geformuleerd dat erop gericht is de veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving voor elke verkeersdeelnemer te waarborgen of verbeteren. Het verkeersveiliger maken van woonwijken, het oplossen van specifieke verkeersonveilige situaties en het waarborgen van de veilige bereikbaarheid van het centrum en andere belangrijke voorzieningen zijn hier voorbeelden van.

De gemeentelijke hoofddoelstelling van het verkeersveiligheidsbeleid 2005-2010:
Het realiseren van een afname van het aantal verkeersslachtoffers, verkeersongevallen én een veiliger gevoel voor alle verkeersdeelnemers, door een integrale aanpak van de verkeersveiligheid in samenwerking met burgers, politie, wijkbeheer, scholen, 3VO, de wegbeheerders en andere (maatschappelijke) organisaties.

Voor de afname van het aantal verkeersslachtoffers geldt het door de rijks- en provinciale overheid vastgestelde doel van 7,5% minder verkeersslachtoffers en 15% minder verkeersdoden in 2010 ten opzicht van het peiljaar 2002. Voor Ridderkerk betekent dit een afname tot maximaal 53 slachtoffers (doden en ziekenhuis gewonden) per jaar op alle wegen binnen de gemeente grenzen.

1.3 Samenhang modules

Binnen de diverse modules van het nieuwe Verkeersplan Ridderkerk worden hedendaagse praktijksituaties (2003 / 2004) bekeken en worden ontwikkelingen op het betreffende gebied in de actualisatie van gegevens meegenomen. Daarnaast wordt teruggekeken naar de ambities en gerealiseerde inspanningen van het Verkeersplan '95.

Om de samenhang van het nieuwe Verkeersplan te bewaken wordt per module de relatie met andere modules en beleidsvelden van andere partijen in Ridderkerk gelegd. In het lokale beleidskader, hoofdstuk 3.4, wordt hier voor de module verkeersveiligheid verder op ingegaan. Daarnaast wordt het verkeersveiligheidsbeleid integraal opgezet waarbij gezamenlijk aandacht wordt besteed aan de vier pijlers van het verkeer- en vervoersysteem;

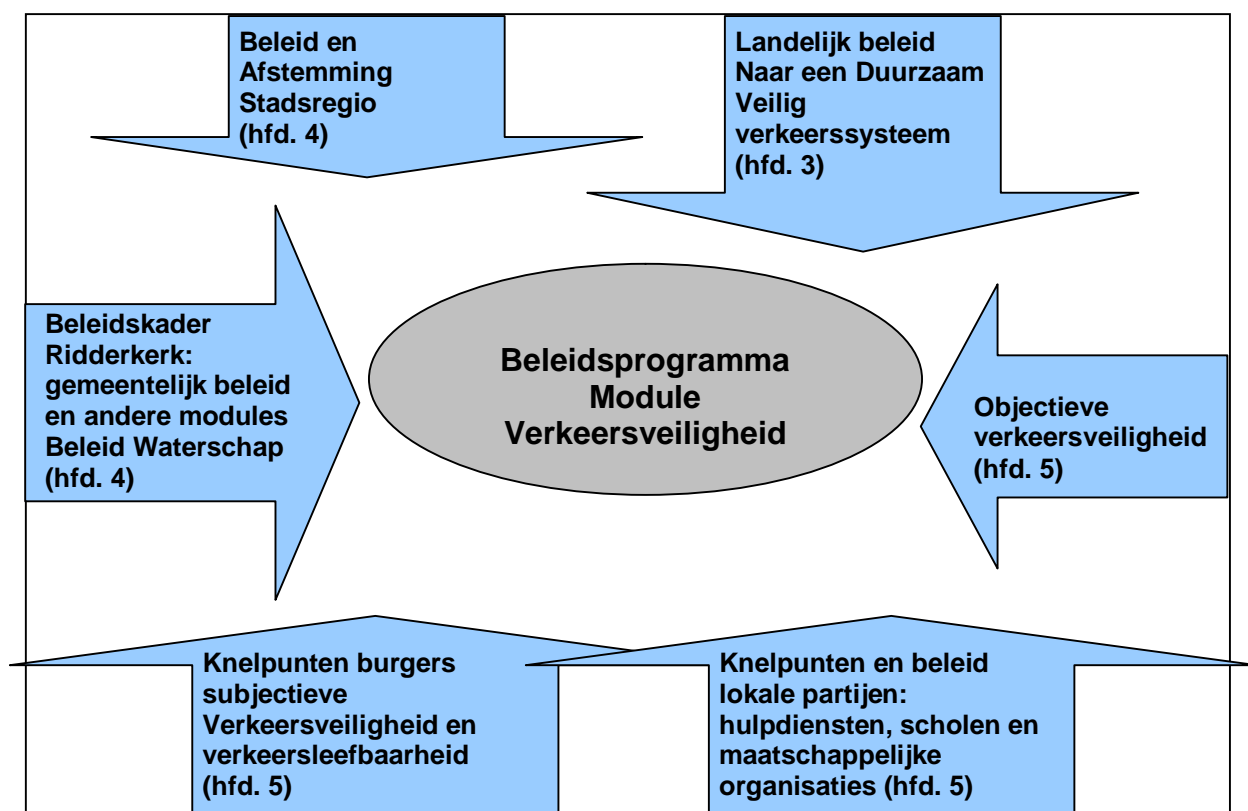
- verkeerseducatie, communicatie en voorlichting
- handhaving
- infrastructuur
- ruimtelijke ordening

Om verkeersveiligheidsproblemen aan te pakken wordt vaak gedacht aan infrastructurele maatregelen (drempels, zebrapad). Niet elke problematiek is op te lossen met alleen fysieke maatregelen, beheer of onderhoud. Verbeteringen met betrekking tot de verkeersveiligheid dienen op elkaar afgestemd te worden en gericht te zijn op de verschillende oorzaken. Het beïnvloeden van gedrag en het communiceren naar betrokkenen is daarbij eveneens van belang. Handhaving wordt daarnaast vaak gezien als de oplossing voor problemen met betrekking tot snelheid of foutief parkeren, terwijl het door de politie gezien wordt als sluitstuk van een probleemsituatie wanneer andere maatregelen niet het bedoelde effect sorteren. Per probleemsituatie wordt vanuit een integrale benadering bekeken welke maatregelen het meest effectief zijn voor de desbetreffende situatie.

1.4 Leeswijzer

Na deze korte inleiding start de Module Verkeersveiligheid in hoofdstuk 2 met een korte samenvatting van de gehanteerde bouwstenen. Alle verzamelde bouwstenen zijn vertaald in het beleidsprogramma verkeersveiligheid 2005-2010. Het is daardoor ook als zelfstandige beleidsnotitie te gebruiken.

In dit rapport is zowel het resultaat van onderzoeks- en beleidsproces als het feitelijke verkeersveiligheidsbeleid opgenomen. Het onderzoeks- en beleidsproces heeft de verschillende bouwstenen opgeleverd voor het beleidsprogramma (zie figuur 1) binnen de Module Verkeersveiligheid en is in hoofdstuk 3 tot en met 5 terug te vinden. In hoofdstuk 3 is de gemeentelijke visie op verkeers(on)veiligheid geformuleerd. Hoofdstuk 4 bevat het landelijke, regionale en lokale beleidskader. In hoofdstuk 5 is vervolgens ingegaan op de inhoudelijke verkeersveiligheidsproblematiek. In hoofdstuk 6 worden twee belangrijke proceselementen voor het toekomstige verkeersveiligheidsbeleid toegelicht. Hoofdstuk 7 bevat het feitelijke beleidsprogramma. In het programma staat op hoofdlijnen weergegeven wat er in Ridderkerk op welke terreinen gedaan kan worden, zowel op het directe vlak van verkeersveiligheid als op aangrenzende beleidsterreinen. In hoofdstuk 8 is tot slot een overzicht van projectideeën opgenomen waarmee concrete invulling gegeven kan worden aan het beleidsprogramma van de Module Verkeersveiligheid.



Figuur 1: Bronnen voor het verkeersveiligheidsbeleid en waar deze terug te vinden zijn.

2 Samenvatting

Belangrijkste bouwstenen

Het beleidprogramma is tot stand gekomen op basis van verschillende bouwstenen.

Samengevat bestaan deze uit:

- Het landelijke **Duurzaam Veilig fase 2 programma**: zowel subjectief als objectief
- Het **lokale en regionale beleid**: zowel van gemeente, Stadsregio, politie, e.d.
- De lokale **visie en doelstelling** voor verkeersveiligheid
- De **verkeersveiligheidsknelpunten** in Ridderkerk (verkeersongevallen en overige knelpunten)

Duurzaam Veilig fase 2

Het landelijk geldende beleidsprogramma Duurzaam Veilig fase 2 is voor de gemeente Ridderkerk de komende jaren richtinggevend bij het invullen van het verkeersveiligheidsbeleid. Aan de hand van het Verkeersplan '95 is in Ridderkerk de eerste fase van het Duurzaam Veilig programma uitgevoerd. Waar de eerste fase zich voornamelijk richtte op het verbeteren van de infrastructuur is er nu meer aandacht voor zaken als educatie, voorlichting, communicatie en handhaving.

Lokaal en regionaal beleid

De volgende beleidsmatige en procesmatige zaken zijn van belang:

- De Stadsregio Rotterdam fungeert als regionale regievoerder in de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid. Zaken als financiële middelen, regionale afstemming en het delen van kennis vindt via het Regionaal Platform Verkeersveiligheid plaats (RPV).
- De onderlinge afstemming tussen het gemeentelijke beleid en het beleid van het Waterschap IJsselmonde, als wegbeheerder buiten de bebouwde kom van Ridderkerk en van de Rotterdamseweg.
- Samenwerking is een kernpunt van Duurzaam Veilig fase 2 als instrument om verkeersveiligheid zo efficiënt en effectief mogelijk te verbeteren. Het voortzetten van de samenwerking met hulpdiensten in het Hulpdienstenoverleg is hierin een belangrijk element. De politie is een belangrijke partner bij de effectivering van het verkeersveiligheidsbeleid. De politie beschikt immers over middelen voor handhaving maar ook voor voorlichting en educatie. Maar ook samenwerking met lokale afdelingen van 3VO en de Fietsersbond wordt hiermee bedoeld.
- Afstemming binnen de gemeente met beleidsvelden Ruimtelijke Ordening, Integrale veiligheid, Onderwijs en Milieu.
- Meeliften met de ontwikkelingen rondom wijkgericht werken en betrekken burgers.

In de hoofdstukken 3 tot en met 6 is een uitgebreide beschrijving en onderbouwing terug te vinden van deze bouwstenen.

Doelstelling en visie

De gemeentelijke hoofddoelstelling ten aanzien van verkeersveiligheid luidt:

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, wijkbeheer, scholen, 3VO, de wegbeheerders en andere (maatschappelijke) organisaties.

Voor de afname van het aantal verkeersslachtoffers geldt het door de rijks- en provinciale overheid vastgestelde doel van 7.5% minder verkeersslachtoffers en 15% minder verkeersdoden in 2010 ten opzicht van het peiljaar 2002.

Voor Ridderkerk betekent dit een afname tot maximaal 53 verkeersslachtoffers (doden en gewonden) per jaar (dit was in 2002 58).

Verkeersongevallen (objectieve analyse verkeersveiligheid)

Een analyse van de verkeersongevallen op het grondgebied van de gemeente Ridderkerk in de periode 1998-2002 levert samengevat het volgende beeld op:

- Ridderkerk kent een forse afname van verkeersongevallen over de onderzochte periode. Dit is op zich een positief beeld. De afname is echter zo groot dat deze grotendeels verklaard moet worden door een verslechtering van de registratiegraad. Dit laatste wordt door de Stadsregio Rotterdam bevestigd.
- Ridderkerk kent geen 'blackspots'¹. Wel is er een aantal ongevallenconcentraties: kruispunten op de Rotterdamseweg en een tweetal parkeerplaatsen.
- Het aantal parkeergevallen is opvallend hoog. Het centrum van Ridderkerk (rondom Ridderhof) en bij het winkelcentrum Bolnes (Amerstraat) kent een grote concentratie. Vrijwel alle ongevallen betreffen ongevallen met uitsluitend materiële schade.
- Jongeren komen veel voor in de ongevallenstatistieken. Fietsende jongeren, alsmede bromfietzers tussen 16 en 18 en jonge autobestuurders tot 24 jaar zijn oververtegenwoordigd in de ongevallenstatistieken (conform het landelijk beeld).
- De meeste slachtoffers (63%) vallen op wegen met een 50 km-regime (gebiedsontsluitingswegen). In de verblijfsgebieden vallen relatief weinig slachtoffers (3%). De overige slachtoffers vallen buiten de bebouwde kom waarbij de snelwegen een groot deel voor hun rekening nemen.
- Het aantal slachtoffers met voetgangers is dermate gering dat er geen conclusies aan verbonden kunnen worden.
- De verkeersveiligheid voor fietsers is goed. De ongevallenanalyse en een analyse van de Fietsersbond (fietsbalans) laten zien dat het voor fietsers in Ridderkerk gemiddeld veiliger is dan in vergelijkbare andere gemeenten.

Participatie (subjectieve analyse verkeersveiligheid)

Naast een analyse van de verkeersongevallencijfers is een breder proces doorlopen om aanknopingspunten te vinden voor het verkeersveiligheidsbeleid. Hierbij zijn burgers, wijkorganisaties, hulpdiensten en andere relevante organisaties geraadpleegd. Hierbij is nadrukkelijk gekeken naar de subjectieve verkeersveiligheid; hoe ervaren de inwoners van Ridderkerk de veiligheid op straat en in het verkeer.

Knelpunten Ridderkerk:

Een analyse van deze inbreng leidt, tezamen met de verkeersongevallencijfers, tot het volgende beeld van de verkeersveiligheid in de gemeente Ridderkerk:

Verkeersveiligheid op gebiedsontsluitingswegen

- Het zwaartepunt van de subjectieve knelpunten ligt bij de snelheid van het autoverkeer op deze wegen. Dit is een punt dat tevens onder de noemer gedrag te plaatsen is.
- De ongevallenanalyse onderschrijft dat op deze wegen de meeste slachtoffers vallen.

¹ als een blackspot wordt beschouwd een kruispunt of wegvak waar in een periode van drie jaar zes of meer ongevallen met letsel (of dodelijke afloop) plaatsvinden.

- Vanuit de Fietsbalans wordt dit beeld ten aanzien van fietslachtoffers ook onderschreven.
- Kruispunten en oversteeklocaties zijn een punt van aandacht vanuit het subjectieve beeld.
- Uit de regionale analyses komt eveneens naar voren dat gebiedsontsluitingswegen de hoogste ongevallenconcentraties² kennen.
- Op de Rotterdamseweg bevinden zich twee ongevallenconcentraties.
- De wegen op de dijken vormen een specifiek knelpunt. De vaak wat smalle, rechte wegen leiden tot verschillende klachten zoals hoge snelheden en conflicten met fietsers. Tevens zijn kruispunten met benedendijkse wegen een knelpunt vanwege uitzichtproblemen bij het oprijden van de dijk.

Verkeersveiligheid en -hinder in verblijfsgebieden

- Vanuit de ongevallenanalyse blijkt dat op wegen met een 30 km-regime weinig slachtoffers vallen.
- Het merendeel van de knelpunten is subjectief van aard. De knelpunten worden veroorzaakt door snelheid die niet (afdoende) wordt geremd door fysieke maatregelen. Daarnaast zijn er klachten over de vormgeving van snelheidsremmende maatregelen en de inrichting van verblijfsgebieden naar voren gekomen.
- Vanuit de hulpdiensten is het aantal snelheidsremmende maatregelen als knelpunt ingebracht omdat het de aanrijtiden in gevaar brengt.
- Te hoge snelheden in verblijfsgebieden vormen tevens een knelpunt ten aanzien van verkeersleefbaarheid.

Parkeren

- Parkeren komt zowel uit de objectieve als subjectieve analyses naar voren als knelpunt.
- De ongevallen concentreren zich rondom twee grote parkeerplaatsen: in het centrum van Ridderkerk (Ridderhof) en rondom winkelcentrum Bolnes (Amerstraat).
- Foutgeparkeerde auto's hinderen het zicht bij sommige oversteeklocaties en zorgen verkeersonveilige situaties rondom scholen.

Jongeren en verkeer

- Jongeren in het verkeer vormen een punt van zorg. Zowel vanuit de objectieve als de subjectieve analyses komen jongeren in het verkeer naar voren als probleemgroep.
- Objectief zijn jongeren in de leeftijdsklasse 13 tot 24 jaar zowel absoluut als relatief oververtegenwoordigd bij de ongevallen. Dit met name bij bromfietsongevallen in de leeftijd 16 t/m 18 jaar en fietsongevallen in de leeftijd 13 t/m 15 jaar.
- Voorts komt het gedrag van fietsende jongeren op schoolroutes en het gedrag van 'scooterjeugd' als knelpunt naar voren.

Tot slot

- De objectieve verkeersveiligheid van het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) is positief ten opzichte van de andere provinciale gegevens.
- De daling van het aantal ongevallen is sterk, al is een nuancering door een eveneens afnemende registratiegraad nodig.

² Locatie waar in de gemeente Ridderkerk absoluut gezien de meeste ongevallen plaatsvinden

- Zwakke verkeersdeelnemers (ouderen, kinderen en mensen met een handicap) komen beperkt als knelpunt naar voren.
- Schoolroutes en de schoolomgeving blijven een punt van aandacht.

Aandachtsgebieden

Door het samenbrengen van de objectieve en subjectieve analyse van de verkeersveiligheid in Ridderkerk ontstaat een duidelijk beeld van de aandachtsgebieden die in de komende jaren opgepakt dienen te worden. De inhoudelijke kernpunten van het beleid voor de komende jaren zijn in aandachtsgebieden omschreven. Binnen ieder aandachtsgebied zijn de aanleiding (het probleem), de doelstelling en/of ambitie en de procespartners beschreven. De onderscheiden aandachtsgebieden zijn:

- 1 Veiligheid gebiedsontsluitingswegen
- 2 Verblijfsgebieden
- 3 Aanpak verkeersveiligheid basisscholen / schoolomgeving
- 4 Gedrag jongeren in het verkeer / jonge bestuurders
- 5 Aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers
- 6 Gedragsbeïnvloeding en handhaving
- 7 Vroegtijdige aandacht verkeersveiligheid in gemeentelijk planprocessen

Onder ieder aandachtsgebied is een aantal thema's geformuleerd die concreet aanhaken op de in hoofdstuk 5 beschreven bouwstenen. In hoofdstuk 7 zijn de aandachtsgebieden verder uitgewerkt.

3 Visie

3.1 Dichter naar de mensen

Het gemeentebestuur heeft de wens uitgesproken om, bij het ontwikkelen van nieuw beleid, het huidige beleid niet alleen te actualiseren aan de hand van relevant rijks- en provinciaal beleid en regionale ontwikkelingen, maar vooral ook te kijken naar de betrokkenheid en kennis van lokale partijen. Het bevorderen van burgerparticipatie op wijk- en buurniveau maakt hier onderdeel van uit. Met de bewoners wordt zoveel mogelijk bekeken wat de wensen en problemen zijn en op welke wijze daaraan tegemoet gekomen kan worden. Wijkontwikkelingsplannen en wijkgericht werken zijn daar voorbeelden van.

In het kader van de module verkeersveiligheid is het bij het planproces betrekken van burgers, belangenorganisaties en andere relevante partijen om tot een verkeersveilige en leefbare woonomgeving te komen van groot belang. Het tijdig informeren van alle mogelijke belanghebbenden en het laten aandragen van informatie 'uit de markt' levert een meerwaarde op voor de discussie over de vraag waar het verkeersveiligheidsbeleid zich met name op moet richten. Daarom is een praktische aanpak toegepast, waarbij niet alleen aandacht besteed is aan het beleid maar ook aan het opstellen van concrete projecten voor de korte termijn. Het betrekken van belanghebbenden bij het proces en terugkoppelen van tussenresultaten naar de gehele Ridderkerkse bevolking is bij de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid van belang.

3.2 Duurzaam Veilig; verder naar de toekomst

Met betrekking tot de verkeersveiligheid is zowel landelijk als in Ridderkerk een groot aantal zaken gerealiseerd, die van invloed zijn op de verkeersveiligheid. De categorisering van het Ridderkerkse wegennet en als uitvloeisel daarvan het instellen van voorrang op alle verkeersaders, de inrichting van de verblijfsgebieden tot 30 km/uur zones en het wijzigen van de voorrangssituatie voor- en ten gunste van fietsers op rotondes zijn daar voorbeelden van. Daarnaast zijn de landelijke invoering van 'bromfiets op de rijbaan' en 'voorrang bestuurders van rechts' belangrijke beleidswijzigingen.

Om de verdere verbetering van de verkeersveiligheid in Nederland te stimuleren is landelijk en regionaal besloten een vervolg te geven aan de subsidieregeling 'Duurzaam Veilig verkeer 1^e fase' in de vorm van een 'Duurzaam Veilig verkeer 2^e fase'. De overgang tussen beide fases wordt door de Interimregeling Duurzaam Veilig opgevangen. De voorbereidingen voor de concrete invulling van de regeling voor de 2^e fase zijn in voorbereiding. Niet alleen de wegbeheerders, maar alle overheden die met verkeer en vervoer te maken hebben, zijn bij de uitvoering van de tweede fase betrokken. Dus naast alle gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk participeren nu ook de zeven kaderwetgebieden (waaronder de Stadsregio Rotterdam). De regeling maakt een scala van maatregelen mogelijk; naast infrastructurele maatregelen in verblijfsgebieden gaat het ook om projecten op het gebied van educatie, voorlichting en handhaving.

Verkeersveiligheid staat nog steeds hoog op de politieke agenda en moet daar ook blijven om de landelijke doelstellingen te kunnen halen. Het ongevallebeeld in de regio Rijnmond van de afgelopen jaren geeft aan dat het aantal verkeersongevallen wel minder wordt, maar dat de voortgang hierin onvoldoende is. Om de lokale situatie te beschrijven is een ongevalanalyse uitgevoerd.

4 Beleidskader

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de beleidskaders opgenomen waarop deze module moet aansluiten. Dit is enerzijds een verticale afstemming met landelijk, regionaal en provinciaal beleid en anderzijds een horizontale afstemming met andere sectoren binnen de gemeente Ridderkerk, alsmede lokale partijen. Specifieke aandacht is er voor:

- De afstemming met de andere (nog op te stellen) modules van het Verkeersplan Ridderkerk: Bereikbaarheid-Verkeersstructuur, Openbaar Vervoer, Langzaam Verkeer, Parkeren.
- De afstemming met beleidsplannen van andere gemeentelijke sectoren (onder andere Ruimtelijke Ordening en Milieu).
- Het beleid van het Waterschap IJsselmonde.
- Het beleid van lokale partijen zoals de politie, die in de uitvoering een belangrijke rol kunnen spelen.

4.2 Landelijke beleidskaders

Het verkeersveiligheidsbeleid is in belangrijke mate gedecentraliseerd. Dit betekent dat gemeenten voor een groot deel zelf invulling moeten geven aan hun beleid. Het programma Duurzaam Veilig, beleidsonderdeel van het Rijk, de provincies en kaderwetgebieden, geldt als de belangrijkste richtlijn (integraal veiligheidsprincipe) voor de gemeenten. 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 (DV1) in werking getreden. DV1 heeft zich met name gericht op:

- De wegcategorisering (aanwijzen verkeers- en verblijfsgebieden);
- Het inrichten van verblijfsgebieden (30- en 60-km gebieden);
- Maatregelen als 'voorrang fietsers van rechts' en 'bromfietsers op de rijbaan'.

Het DV1-programma liep tot 2002. Het Duurzaam Veilig beleid is middels de Interimregeling Duurzaam Veilig voortgezet en wordt geïntensiveerd uitgevoerd totdat in 2005 de tweede fase van Duurzaam Veilig ingezet wordt.

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 2 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 projectsubsidie, maar uit een gebundelde doeluitkering op provinciaal / regionaal niveau bestaan.

Duurzaam Veilig fase 2

In de (nog vast te stellen) Nota Mobiliteit wordt het verkeer- en vervoerbeleid van het Rijk vastgelegd. Met het beoogde maatregelenpakket (o.a. rijbewijsrevolutie, verkeersveiligheidscampagnes, voertuigveiligheid) is de nationale doelstelling vastgesteld op maximaal 900 verkeersdoden en maximaal 17.000 ziekenhuisgewonden.

Voor uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat tot en met 2010 352 miljoen euro gereserveerd. Dit bedrag zal niet via rijkssubsidies beschikbaar worden gesteld, maar wordt bij de Brede Doeluitkering gevoegd (BDU; opvolger van de Gebundelde Doeluitkering). Op deze wijze kunnen provincies en kaderwetgebieden de gelden effectief inzetten. De decentrale overheden dienen eenzelfde bedrag voor verkeersveiligheid te reserveren. De toevoeging van de gelden aan de BDU zal per 1 januari 2005 plaatsvinden.

De Interimregeling Duurzaam Veilig blijft tot die tijd van kracht. Wegbeheerders kunnen in beide situaties terecht bij de desbetreffende provincie of kaderwetgebied voor een subsidieaanvraag.

Speerpunten Rijk en Provincie/Kaderwetgebieden

Het verkeersveiligheidsbeleid van het Rijk en de Stadsregio Rotterdam (kaderwetgebied) is in belangrijke mate richtinggevend voor het in Ridderkerk te voeren beleid. De coördinatie en financiering van het verkeersveiligheidsbeleid is gedecentraliseerd naar de provincies en kaderwetgebieden. Daarnaast is er voor de gemeenten veel beleidsvrijheid in het samenstellen van verkeersveiligheidsbeleid op basis van de lokale situatie.

De kernboodschap van het rijksbeleid 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 het gebied van (integrale) veiligheid, milieu en leefbaarheid.

4.3 Regionale beleidskaders

Provincie Zuid-Holland

De provincie heeft in het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP) een aantal doelstellingen opgenomen die bijdragen aan het vergroten van de verkeersveiligheid in de provincie Zuid-Holland. De provincie staat voor een verbetering van de bereikbaarheid middels een beheerste groei. Die mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid en veiligheid. De provincie wil eventuele ongewenste effecten voorkomen door de mobiliteitsgroei te beperken en door met gerichte maatregelen knelpunten aan te pakken. Verkeersveiligheid en leefbaarheid kennen een grote prioriteit in het provinciaal beleid.

Het Provinciaal Overleg Verkeersveiligheid (POV) is een functionele commissie van de provincie Zuid-Holland en voert taken (kennismakelaar, netwerkbeheer, subsidie projecten) van de provincie op het gebied van verkeersveiligheid uit.

Via het POV stemt de provincie tot 2005 de inzet van niet-infrastructurele maatregelen ter verbetering van de verkeersonveiligheid af met de Stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden. Vanaf 1 januari 2005 zal de Stadsregio Rotterdam de beleidscoördinatie van het verkeersveiligheidsbeleid middels de Brede Doeluitkering (BDU) financieren.

De provincie, Stadsregio Rotterdam en Stadsgewest Haaglanden hebben afgesproken een gezamenlijk platform voor verkeersveiligheidszaken in stand te houden als opvolger voor het POV, met een bescheidener taak.

Het bestuurlijke kader in de provincie Zuid-Holland heeft door schaalvergroting en verschuiving in taken een grote diversiteit gekregen (kaderwetgebieden, provincie, waterschappen, gemeenten).

Per regio is een regievoerder aangewezen die ervoor moet zorgen dat de decentralisatie een integrale aanpak en afstemming niet in de weg staat. De Stadsregio Rotterdam is de regievoerder van de regio Rotterdam waar Ridderkerk onderdeel van is. Beleid dat door de Stadsregio ten aanzien van verkeersveiligheid is of wordt opgesteld, is voor Ridderkerk richtinggevend.

Stadsregio Rotterdam

Op 17 december 2003 heeft de regionaad het nieuwe Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2003-2020 (RVVP) vastgesteld. Het motto van het RVVP is: mobiliteit mág, maar binnen grenzen van schaarste aan ruimte, milieu, veiligheid en geld.

Het RVVP bevestigt het bestaande beleid om de verkeersveiligheid te verbeteren door de aanpak van onveilige locaties, het Duurzaam Veilig inrichten van de weginfrastructuur en maatregelen op het gebied van handhaving, educatie en voorlichting. Door de reductie van het aantal verkeersslachtoffers wordt niet alleen veel persoonlijk leed voorkomen, maar worden ook hoge maatschappelijke kosten bespaard. Daarnaast kan het aantal gevallen van materiële schade teruggedrongen worden. De bereikbaarheid van woningen, voorzieningen en dergelijke kan eveneens verbeteren.

In het RVVP is een uitvoeringsprogramma opgesteld waarin de projecten en maatregelen op een rij zijn gezet die nodig zijn om het beleid uit te kunnen voeren. Dit uitvoeringsprogramma is het kader voor het maken van uitvoeringsafspraken met de gemeenten, de waterschappen en de provincie Zuid-Holland en wordt jaarlijks vertaald in het Regionaal Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer (RIVV).

De uitvoering en subsidiëring van verkeersveiligheidsprojecten loopt in de regio Rotterdam via de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV). In de RPV wordt besloten welke regionale projecten op het gebied van verkeersveiligheid in uitvoering worden genomen en voor financiële ondersteuning bij het POV worden ingediend.

Daarnaast fungeert het RPV ook als regionaal platform op het gebied van verkeersveiligheid waar regionale en lokale projecten besproken worden (o.a. effectiviteit, ervaring met en resultaten van een project).

Waterschap IJsselmonde

Het Waterschap IJsselmonde is verantwoordelijk voor alle wegen buiten de bebouwde kom die niet in het beheer zijn van het Rijk of de provincie Zuid-Holland. In Ridderkerk behoort ook de Rotterdamseweg tot de wegen die in het beheer van het waterschap zijn. Op deze wegen en fietspaden is het Waterschap ook verantwoordelijk voor de ontwikkeling en invoering van verkeersveiligheidsbeleid.

Het beleidskader van het Waterschap wordt voornamelijk bepaald door het beleid en doelstellingen van het Rijk op het gebied van verkeersveiligheid en beleid van Stadsregio Rotterdam en Regio Drechtsteden. Aandachtspunten in het verkeersveiligheidsbeleid zijn onder andere: categorisering van wegen, waarbij de infrastructuur wordt aangepast aan de functie van de weg (Duurzaam Veilig), roodlichtnegatie, ongevallen met langzaam verkeer en het aanbrengen van bermverharding.

Op het eiland IJsselmonde is dit een groot aantal erftoegangswegen die in de laatste jaren, in het kader van Duurzaam Veilig fase 1, veelal zijn omgevormd tot 60 km/uur wegen. In het kader van Duurzaam Veilig fase 2 zijn nu de gebiedsontsluitingswegen aan de beurt. Het Waterschap IJsselmonde zal de komende jaren haar gebiedsontsluitingswegen opnieuw gaan inrichten.

In 2002 is in opdracht van het Waterschap IJsselmonde een onderzoek verricht naar de totale verkeersveiligheid op de wegen in beheer van het Waterschap. Dit onderzoek heeft geleid tot een verkeersveiligheidsplan. Uit dit onderzoek bleek dat er, wat betreft Ridderkerk, geen black-spots³ aanwezig zijn. Op de Rotterdamseweg bleken echter wel veel ongevallen plaats te hebben gevonden. Naar aanleiding van het onderzoek is een voorstel gedaan voor het herinrichten van de Rotterdamseweg volgens de principes van Duurzaam Veilig fase 2. Het Waterschap zal vanaf 2004 fasegewijs aanpassen.

4.4 Lokale beleidskaders

Gemeenteraad en college

Na de verkiezingen in 2002 hebben de coalitiefracties in het Beleidsprogramma 2002-2006 op hoofdlijnen de gewenste ontwikkelingen aangegeven. Dit programma is uitgangspunt voor verdere uitwerking door het college. Hierin is aangegeven dat in de genoemde periode de veiligheid van burgers, waaronder verkeersveiligheid, een belangrijke plaats krijgt. Samenwerking tussen verschillende partijen (overheden, scholen, politie, burgers) is van groot belang voor het verbeteren van het algehele veiligheidsgevoel op straat en in de eigen woon- en leefomgeving.

Ontwikkelingsprogramma Sterke wijken, vitale gemeente

De wet Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) is een bundeling van bestaande subsidieregelingen op het gebied van wonen, (openbare) ruimte, milieu, economie en groenvoorzieningen. Gemeenten hebben de verantwoordelijkheid gekregen voor een integrale invulling van het beleid op genoemde terreinen. Het ontwikkelingsprogramma is een actuele visie van de gemeente op hoe dit integrale beleid tot stand kan komen. Binnen het programma wordt veel aandacht besteed aan leefbaarheid en het versterken van de eigen kwaliteiten en sterke punten (groen, bereikbaarheid, ligging) van de gemeente. Een duurzame ontwikkeling van Ridderkerk staat voorop, waarbij de aantasting van het woon- en leefklimaat voorkomen dient te worden. Verkeersveiligheid en (verkeers)leefbaarheid worden hier als aandachtspunten genoemd. Zowel in de module Verkeersveiligheid als het nog op te stellen Milieubeleidsplan wordt hier verder invulling aan te gegeven.

Milieubeleidsplan

In het landelijke milieubeleid staan twee begrippen centraal; leefbaarheid en duurzaamheid. Leefbaarheid gaat vooral om de aspecten die bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving (geluid, lucht). Duurzaamheid heeft meer te maken met de toekomst en lange termijnvisies.

Een vertaling van deze uitgangspunten naar lokaal beleid heeft, in relatie tot de module Verkeersveiligheid, met name betrekking op het terugbrengen van aanwezige overlast (hoeveelheid verkeer, uitstoot, hinder) en het verbeteren van de (verkeers)leefbaarheid en te streven naar schone en duurzame wijken.

³ Een blackspot is een kruispunt of wegvak waar in een periode van drie jaar zes of meer letselongevallen (of dodelijk) plaatsvinden.

Het huidige Milieubeleidsplan is in 1994 opgesteld en zal in 2004 geactualiseerd worden. Met betrekking tot de (verkeers)leefbaarheid in Ridderkerk moet een relatie worden gelegd tussen het milieubeleidsplan en de module verkeersveiligheid. Een verdere uitwerking van de (verkeers)leefbaarheid en welk soort maatregelen genomen kunnen worden zal in het milieubeleidsplan opgenomen worden.

Kadernota Integrale Veiligheid

In de kadernota is het veiligheidsbeleid voor de jaren 2004 - 2007 op hoofdlijnen weergegeven. Hiermee wordt getracht strategische doelen te verwezenlijken (het terugdringen van aantasting van de veiligheid, het verkleinen van het veiligheidsrisico).

De ambities die zijn neergelegd en die een relatie hebben met verkeersveiligheid zijn:

1. Handhaving / vergunningen

Er moet continu en frequent gehandhaafd worden op basis van een programma. Hiertoe dient een integraal handhavingprogramma geschreven te worden (verkeer, milieu, sociale veiligheid) door de gemeente, de politie en de brandweer.

2. Verkeersveiligheid

In zijn totaliteit moet het verkeer in Ridderkerk veiliger. Dat betekent dat ingezet moet worden op een daling van verkeersslachtoffers/gewonden, minder overtredingen van de maximumsnelheid (met name in woongebieden), het tegengaan van parkeeroverlast (hinderlijk parkeren) en aandacht voor het verkeersgedrag van de jeugd. Gestreefd moet worden naar een daling van de overlast meldingen hieromtrent. De zogenoemde "black spots" moeten inzichtelijk worden gemaakt en op probleemlocaties zullen maatregelen getroffen moeten worden.

3. Vervoer gevaarlijke stoffen

Het beeld omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen is niet helder. Er dient meer kennis en inzicht te komen in de vervoerstromen, de hoeveelheden van gevaarlijke stoffen (in en door de gemeente zowel over land als over water) en de risico's die daarmee gepaard gaan.

4. Subjectieve (verkeers)onveiligheidsgevoelens

De gevoelens die mensen hebben mogen niet worden afgedaan als onterecht en irrationeel. Het is zaak in de toekomst – door het geven van voorlichting en het kweken van begrip – gevoel en cijfers beter in balans te krijgen.

De onveiligheidsgevoelens moeten verminderd worden door middel van het betrekken van bewoners bij hun eigen buurt en hen te leren omgaan met onveiligheid en de beleving hiervan. Het wijkbeheer overleg met de politie kan hiervoor uitstekend dienst doen. Mensen moeten leren elkaar aan te spreken. De concrete uitwerking van de kernpunten wordt neergelegd in jaarlijks op te stellen integrale veiligheidsplannen.

Politie Ridderkerk

De politie Rotterdam-Rijnmond, district Feijenoord-Ridderster is verantwoordelijk voor de politionele taken en verantwoordelijkheden in Ridderkerk. Het regiokorps heeft een Actieprogramma 2004 opgesteld, waarin enkele speer- en aandachtspunten zijn bepaald. In relatie tot verkeersveiligheid zijn van belang: aandacht voor bereikbaarheid scholen en winkelcentra, tegengaan van parkeeroverlast, overzicht maken van verkeersonveilige en hinderlijke verkeerssituaties, handhavingsacties (snelheid, alcohol, gedrag jongeren). Over genoemde zaken vindt regelmatig overleg plaats tussen de gemeente en de buurtagenten, alsmede de verkeerscoördinator van het district. Deze verkeerscoördinator ondersteunt en adviseert bij verkeersprojecten met betrekking tot bijvoorbeeld verkeerstechnische aspecten, handhaafbaarheid en verkeersbesluiten.

Fietsbalans

De Fietsersbond heeft een fietsonderzoek in Ridderkerk uitgevoerd (getiteld 'Fietsbalans'). De informatie en objectieve gegevens die in de Fietsbalans vermeld staan, worden in de module Langzaam Verkeer verder uitgewerkt. Gegevens met betrekking tot de verkeersveiligheid zijn in de module Verkeersveiligheid verwerkt (zie hfd. 4).

3VO / Fietsersbond

Voor 3VO geldt dat er geen actieve lokale afdeling meer bestaat die zich bezig houdt met zaken op het gebied van verkeersveiligheid. Wel kan via de regionale afdelingen contact worden gezocht als het gaat om ondersteuning op het gebied van bijvoorbeeld verkeerseducatie.

Via de diverse wijkoverleggen wordt getracht een lokale afdeling van 3VO op te starten.

In Ridderkerk is een lokale afdeling van de Fietsersbond werkzaam die betrokken kan worden bij ontwikkelingen op het gebied van fietsverkeer.

5 Bouwstenen van het Ridderkerkse beleid

5.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op de kaders waarbinnen het Ridderkerkse verkeersveiligheidsbeleid vorm dient te krijgen. Na een korte terugblik op wat het Verkeersplan '95 heeft betekend voor de verkeersveiligheid in Ridderkerk wordt in dit hoofdstuk de inhoudelijke verkeersveiligheidsproblematiek in de gemeente Ridderkerk centraal gesteld. Aan de hand van een analyse van de subjectieve en objectieve verkeersveiligheid is vastgesteld welke zaken aandacht behoeven om Ridderkerk verkeersveiliger te maken. Daarmee zijn in dit hoofdstuk belangrijke bouwstenen voor het Ridderkerkse beleid geformuleerd.

5.2 Terugblik Verkeersplan '95 en uitgangspositie

Verkeersveiligheid is een dynamisch begrip. Niet alleen veranderen ideeën over verkeersveiligheid, maar ook de ruimtelijke en maatschappelijke context waarin verkeersveiligheid zich manifesteert is aan verandering onderhevig.

Het is van belang om kort terug te kijken naar het Verkeersplan '95 ten aanzien van de toen gestelde ambities en de gerealiseerde doelstellingen. Enerzijds vanwege de vraag of het in 1995 vastgestelde beleid ook effectief is geweest in het vergroten van de verkeersveiligheid en anderzijds om de ruimtelijke en maatschappelijke context van 1995 in een actueel perspectief te kunnen plaatsen.

Het toenmalige gemeentelijke verkeersbeleid was gericht op verbetering van het woon- en leefmilieu, inclusief de verkeersveiligheid, door beheersing van de groei van autoverkeer en bevordering van het gebruik van alternatieve vervoerwijzen (fiets, openbaar vervoer). Als belangrijkste knelpunten kwamen naar voren: congestie op hoofdwegen, verkeersonveiligheid en sociale onveiligheid op diverse fietsroutes en achteruitgang in kwaliteit openbaar vervoer.

Deze korte schets van de Ridderkerkse uitgangspositie geeft beknopt weer hoe de relevante ruimtelijke en organisatorische situatie er begin 2004 voor staat op het gebied van de verkeersveiligheid. De vraag hierbij is, wat is er al gebeurd en wat wordt er al gedaan? Daarbij zijn de vier pijlers van Duurzaam Veilig (zie eerder) samengevoegd tot twee groepen.

Duurzaam Veilig pijlers Infrastructuur en Ruimtelijke Ordening / -Inrichting

- Wat betreft congestie en verkeersonveiligheid kan gezegd worden dat in de loop der jaren een aantal van deze problemen aangepakt en verminderd is.
- Het Verkeersplan '95 heeft de basis gelegd voor de uitvoering van Duurzaam Veilig fase 1.
- Het destijds vastgestelde uitvoerings- en categoriseringsplan is voor het grootste gedeelte uitgevoerd en in alle wijken zijn inmiddels maatregelen voor de inrichting van verblijfsgebieden genomen. Dit zijn onder meer de 30 km-zones en bijbehorende fysieke snelheidsremmende maatregelen. Op een aantal plaatsen zijn nog kleine verbeteringen mogelijk. Een evaluatie van de Duurzaam Veilig maatregelen staat gepland voor 2004/2005. Op basis van deze evaluatie kunnen eventuele aanpassingen en wijzigingen doorgevoerd worden.
- De landelijke opgestelde maatregelen 'Fietser voorrang van rechts' en 'Bromfiets op de rijbaan' zijn in Ridderkerk volgens planning ingevoerd.
- Op het gebied van ruimtelijke ordening is de realisatie van het eerste deel van de wijk het Zand de grootste recente ontwikkeling qua woningbouw. De realisatie van het tweede deel van deze wijk is gepland voor 2008.

- Op (korte) termijn zijn gepland:
 - De realisatie van het centrumplan.
 - Ontwikkeling van diverse kleinere woningbouwlocaties, onder meer langs de Nieuwe Maas.

Duurzaam Veilig Pijlers educatie, communicatie, handhaving (en organisatie)

- De politie in Ridderkerk voert verschillende handhaving- en voorlichtingsacties uit. Daarnaast fungeert de politie als partner van de gemeente in het vormgeven van het verkeersveiligheidsbeleid. Tevens participeert de politie in wijkoverleggen, geeft de politie voorlichting op scholen en wordt de gemeente geadviseerd door de politie over verkeersonveilige situaties.
- Er is een hulpdienstenoverleg ingesteld waar gemeente, hulpdiensten en de openbaar vervoermaatschappij regelmatig knelpunten ten aanzien van verkeer en verkeersveiligheid bespreken.
- Er is geen actieve lokale afdeling van 3VO meer.
- Er is een lokale afdeling van de Fietsersbond in de gemeente Ridderkerk actief.
- Verkeersveiligheid op basisscholen is een punt van aandacht. Er is slechts één actieve verkeersouder in Ridderkerk. De structurele aandacht voor met name praktische verkeerseducatie verschilt van school tot school, maar is overeenkomstig het landelijk beleid beperkt.
- Er is beperkt gecommuniceerd over de ingevoerde veiligheidsmaatregelen tijdens Duurzaam Veilig fase 1.

Kort samengevat is er op diverse gebieden winst geboekt op het gebied van verkeersveiligheid. Als we kijken naar het ongevallenbeeld in Ridderkerk, zie pagina 25-29, zien we door de jaren heen een daling in het aantal verkeersslachtoffers en gewonden. Ook regionaal gezien is Ridderkerk relatief gezien verkeersveiliger geworden. Er is echter nog steeds winst te behalen, elk slachtoffer of gewond persoon is er nog steeds één teveel. In de verdere uitwerking van de module zal dan ook met name aandacht besteed worden aan de kwetsbare groepen die uit de objectieve analyse komen en de aandachtsgebieden die voor het grootste deel gebaseerd zijn op wat de Ridderkerkse burger dagelijks ervaart in zijn of haar eigen woon- en leefomgeving.

5.3 Subjectieve beeld verkeersveiligheid

Onder het subjectieve beeld wordt verstaan hoe diverse verkeersdeelnemers in Ridderkerk de verkeersveiligheid ervaren. Dit beeld sluit niet per definitie aan bij de feitelijke (objectieve) verkeersveiligheid en is doorgaans zelfs anders van aard. Verkeerssituaties die mensen als onveilig ervaren hoeven ook niet persé onveilig te zijn. Toch is het van groot belang voor een gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid om deze punten mee te nemen. De knelpunten uit het subjectieve beeld zijn immers de punten die inwoners herkenbaar als een probleem ervaren.

Bronnen subjectieve beeld

In bijlage 1 is een schema opgenomen waarin alle bronnen zijn opgenomen waarop dit subjectieve beeld is gebaseerd. Kort samengevat zijn dit:

- Oproep aan de inwoners van Ridderkerk in 'De Combinatie' (100 reacties)
- Klachtendatabase gemeente afdeling WVR vanaf 2000
- Verscheidene ingestuurde stukken
- Inbreng van lokale platforms en organisaties (jeugd, ouderen, gehandicapten)
- Inbreng uit wijkoverleggen en wijkontwikkelingsplannen
- Contacten tijdens het proces met verschillende lokale partijen

Methode van analyse

De analyse is gedaan door een veralgemenisering (aggregatie) van alle punten die uit bovenstaande bronnen naar voren zijn gekomen. Wanneer een bepaalde categorie knelpunten vaker voorkomt is het in de analyses meegenomen als een knelpunt in de subjectieve verkeersveiligheid. Naast een meer algemeen beeld is tevens per wijk aangegeven wat de belangrijkste subjectieve knelpunten zijn.

Een deel van de verzamelde informatie is niet direct bruikbaar voor de Module Verkeersveiligheid. Deze informatie had bijvoorbeeld geen betrekking op verkeersveiligheid maar op andere knelpunten in de omgeving. Daarnaast is een deel van de knelpunten slechts één enkele keer ingebracht of te specifiek gericht op één enkel knelpunt. Deze punten zijn opgenomen in groslijsten in de bijlagen (bijlage 2) en bieden aanknopingspunten voor andere trajecten zoals wijkoverleggen, de evaluatie van Duurzaam Veilig en de diverse andere trajecten in de toekomst.

5.3.1. Stedelijk beeld subjectieve verkeersveiligheid

Onderstaande zes knelpunten vormen het zwaartepunt van de subjectieve knelpunten.

1. *Verkeersveiligheid op gebiedsontsluitingswegen (50 - 80 km/h)*
 - De snelheid van het autoverkeer op gebiedsontsluitingswegen.
 - In het verlengde hiervan is het oversteken van gebiedsontsluitingswegen een knelpunt. Het niet stoppen van automobilisten bij zebra's is een veelgenoemd knelpunt.
 - Kruispunten van gebiedsontsluitingswegen onderling. Als specifieke punten werden genoemd:
 - Fietsers die tegelijk groen licht krijgen met (afslaande) auto's bij verkeerslichten.
 - Kruispunten waar een rotonde gewenst is.
 - De wegen gesitueerd op de dijken (bijvoorbeeld de Ringdijk) worden als knelpunt benoemd vanwege het vaak smalle wegprofiel, de snelheden, de kruispunten met aansluitende wegen (met name uitzicht op het kruispunt) en het fietsverkeer dat in het smalle wegprofiel in de knel komt.
2. *Verkeersveiligheid en -hinder in verblijfsgebieden (30 km/h - en 60 km/h gebieden)*
 - Er bestaan verschillende knelpunten en klachten over wegen met een verzamelfunctie binnen de verblijfsgebieden. Op deze wegen geldt formeel een 30 km-regime. Door belanghebbenden is aangegeven dat deze snelheid niet (afdoende) wordt afgedwongen in sommige wijken of straten. Als oorzaak wordt genoemd:
 - (1) Fysieke maatregelen die niet afdoende snelheidsremmend zijn.
 - (2) Het ontbreken van snelheidsremmers.
 - (3) Een wegprofiel dat het 30 km-regime onvoldoende uitstraalt.
 - De vormgeving en locatie van snelheidsremmers (met name verkeersdrempels en kruispuntplateaus) leveren opvallend veel respons op. De Erasmuslaan springt er hierbij uit, maar ook op andere locaties blijken bewoners ontevreden over de vormgeving van drempels.
 - De hulpdiensten hebben aangegeven dat de verkeersremmende maatregelen in woonwijken knelpunten opleveren ten aanzien van de noodzakelijke bereikbaarheid.
 - Ook de openbaar vervoersmaatschappij heeft bewaar tegen (te veel) drempels op de busroutes.
 - In het verleden zijn tal van bezwaren tegen drempels en inrichting van 30 km gebieden ingediend, terwijl anderzijds uit de respons blijkt dat extra en betere snelheidsremmers gevraagd worden.
3. *Gedrag in het verkeer*
 - Het belangrijkste knelpunt in deze categorie is de snelheid van het autoverkeer. Dit komt zowel voor op gebiedsontsluitingswegen als op wegen in verblijfsgebieden.
 - De wijze waarop jongeren zich in het verkeer gedragen is vanuit verschillende bronnen naar voren gebracht als knelpunt.
 - Bij het gedrag is ook de in grote groepen (brom-)fietsende schooljeugd regelmatig genoemd. Dit geldt voornamelijk voor het gedrag op de hoofdfietsroutes door Ridderkerk, alsmede Rijsoord en Oostendam.
 - Ook het verkeersgedrag van de 'scooterjeugd' is in dit kader veelvuldig als knelpunt naar voren gebracht.

4. *Verkeersleefbaarheid*

Het begrip verkeersleefbaarheid is een verzamelbegrip waaronder meerdere aspecten te brengen zijn die allemaal betrekking hebben op de overlast die mensen ondervinden van het verkeer. De verkeersleefbaarheid wordt mede bepaald door de (subjectieve) veiligheid.

Een deel van de ingebrachte punten wordt als aanknopingspunt meegenomen in het Milieubeleidsplan:

- De snelheid op en het oversteken van de gebiedontsluitingswegen is als knelpunt ingebracht.
- Het te hard rijden van het autoverkeer in verblijfsgebieden die formeel een 30-km gebied zijn, kan tevens als leefbaarheidprobleem benoemd worden.
- Er zijn verschillende knelpunten over geluidshinder en luchtverontreiniging ingebracht. Deze punten concentreren zich in de wijken langs de A15 en A16 (knooppunt Ridderkerk). In Ridderkerk zelf kwamen deze knelpunten uit de wijken langs de Rotterdamseweg. Met name het kruispunt met de Rijnsingel (uit Bolnes) werd hierbij veel genoemd.
- De knelpunten die onder punt 5 'parkeren' staan, hebben tevens een relatie met de verkeersleefbaarheid.
- Hetzelfde geldt voor de punten onder punt 3 'verkeersgedrag', bijvoorbeeld door scooters, hard rijden door de woonstraat en dergelijke.

5. *Parkeren*

- Parkeren is ook als knelpunt genoemd. Het heeft daarbij niet altijd een relatie met verkeersveiligheid maar bijvoorbeeld met hinder of overlast.
- De relatie met verkeersveiligheid ligt met name in parkeren en een smal wegprofiel of parkeren in bochten en op trottoirs.
- In het centrum of rondom bepaalde verkeersaantrekkende functies (bijvoorbeeld winkelcentrum Bolnes) vormen zoekverkeer en parkeermanoeuvres een knelpunt ten aanzien van de verkeersveiligheid.
- Parkeren in relatie tot de bereikbaarheid van hulpdiensten is een specifiek knelpunt. De brandweer heeft aangegeven dat bepaalde straten door een hoge parkeerdruk of foutparkeerders niet meer toegankelijk zijn voor de blusvoertuigen. Deze punten worden meegenomen als aanknopingspunt voor het Integrale Veiligheidsbeleid en de module bereikbaarheid / verkeerstructuur.

5.3.2 Subjectief beeld naar wijk

In iedere wijk liggen de accenten van bovengenoemde punten anders. In het kader staan per wijk kort de meest opvallende knelpunten opgesomd. Indien een WOP beschikbaar was zijn de knelpunten hieruit eveneens in dit overzicht opgenomen. Een compleet overzicht van alle knelpunten is opgenomen in **bijlage 2**.

Ridderkerk Centrum

- Parkeren: zoekgedrag, parkeermanoeuvres, conflicten met fietsers
- Frans Halstraat:
 - Snelheid autoverkeer
 - Oversteken voetgangers over de gehele lengte (specifiek t.h.v. de Lagendijk)
- Burgemeester de Zeeuwstraat:
 - Te hard rijden
 - Oversteken voetgangers, met name in relatie tot schoolroutes basisscholen
- Fietsvoorzieningen voor de 'rijdende' fiets in het centrum / wegen in centrum.
- Gedrag van jeugd op de fiets en scooter
 - Op trottoir rijden in winkelgebied
 - Gevaarlijk gedrag op schoolroutes

Ridderkerk Centrum west/oost

- Kastanjelaan en Populierenlaan komen het meeste voor als knelpunt:
 - Te hoge snelheid van het autoverkeer
 - Afstelling verkeerslichten kruispunt: Langzaam verkeer en auto's tegelijk
 - Oversteken Populierenlaan specifiek t.h.v. Farelcollege)

Slikkerveer

- Onvoldoende functioneren verkeersremmende maatregelen
- Te hard rijdende auto's op Randweg en wegen met een verzamel functie (Oranjestraat / Willemstraat)
- Parkeren komt relatief veel voor als knelpunt in relatie tot smal profiel. Ook de bereikbaarheid van hulpdiensten ondervindt daardoor problemen.
- Kruispunt Kievitsweg / Willemstraat. Het kruispunt is gerechtvaardigd aangepast. Een aantal wijkbewoners hebben het kruispunt echter nog steeds als knelpunt ingebracht (krappe boogstralen in relatie tot fietsers). Gewenning aan de nieuwe situatie kan hier een rol spelen.
- Kruispunt Kievitsweg / Oranjestraat: vaak genoemd in dezelfde context als bovenstaande.
- Ruimte in het wegprofiel voor fietsers op de Willemstraat / Oranjestraat. Met name na aanpassingen 30 km/h bij wegversmallingen.
- Relatief veel fietsgerelateerde klachten vanuit deze wijk. (met relatie tot hard rijden, wegprofiel, parkeren).

Drievliet / 't zand

- Wegen met een verzamel functie in verblijfsgebieden kennen formeel een 30 km/h-regime, maar er zijn veel klachten dat er veel harder wordt gereden (zwaartepunt van dit type knelpunt ligt in Drievliet / 't Zand). Aangedragen oorzaken zijn onder meer ontbreken of niet afdoende functioneren van snelheidsremmende maatregelen.
- Erasmuslaan komt vaak terug (ook in WVR klachten en bezwaren). Bewoners vinden drempels niet afdoende werken om snelheid te remmen tot 30 km/h.
- Luchtkwaliteit door A15 / A16 en Rotterdamseweg. De luchtkwaliteit staat reeds onder druk vanwege de achtergrondconcentratie uit de Botlek.
- Autoverkeer rijdt te snel over rotondes Vlietlaan
- Oversteken van Rotterdamseweg ter hoogte van Salem in relatie tot schoolgaande kinderen.
- Tweerichtingsfietspaden op rotondes.

Rijsoord / Oostendam:

- De Rijkstraatweg: snelheid, smal profiel en oversteken op een groot aantal locaties.
- Gedrag schoolgaande jeugd op route Rijkstraatweg - Vlasstraat.
- Parkeren vormt een probleem in relatie tot de smalle straten.
- Pruimendijk, smal wegprofiel, te hard rijdende auto's, gevaarlijk voor fietsers.

Bolnes

- Rijnsingel vaak genoemd:
 - o Te hoge snelheid autoverkeer
 - o Oversteken (fietsers met name bij de Kievitsweg)
 - o Wens voor aanleg rotondes
- Ringdijk
 - o Kruispunten en aansluiting
 - o Hard rijden en onveiligheid voor fietsers
- Verkeersgedrag schooljeugd
- Milieuoverlast van Ridderster en kruispunt Rotterdamseweg / Rijnsingel (stank + lawaai)

5.4 Objectief beeld verkeersveiligheid

Het objectieve beeld is verkregen vanuit verschillende bronnen. Ten eerste is er een verkeersongevallenanalyse uitgevoerd op basis van de ongevallencijfers van 1995 tot 2002. Daarnaast zijn op internet diverse ongevallenstatistieken geraadpleegd met daarin vergelijkingen met provinciale cijfers en/of andere gemeenten. Dit zijn onder andere de Verkeers Ongevallen Registratie, VOR-databases, van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, SWOV. Tenslotte is een regionale verkeersveiligheidsanalyse van de Stadsregio Rotterdam in beschouwing genomen.

Onder objectieve verkeersveiligheid wordt verstaan: het feitelijke aantal (geregistreerde) verkeersongevallen dat heeft plaatsgevonden. Het objectieve beeld wordt verkregen door deze data te analyseren naar een bepaalde periode, een bepaalde locatie/gebied, naar kenmerk van de betrokken verkeersdeelnemer, weergesteldheid en dergelijke.

Resultaten ongevallenanalyse

Het aantal ongevallen in de gemeente Ridderkerk laat een dalende lijn zien. De eerdere landelijke taakstellingen ten aanzien van de daling van verkeersslachtoffers uit het rijksbeleid voor 2010 zijn in Ridderkerk nu reeds gehaald. In het werkplan van het RPV is een nieuwe taakstelling voor de gemeente Ridderkerk vastgesteld en deze luidt voor de periode 2002-2010:

- 15% afname verkeersdoden
- 7,5% afname verkeersgewonden
- met als peiljaar 2002

Dit betekent voor de gemeente Ridderkerk dat er in 2010 maximaal 53 slachtoffers in het verkeer mogen vallen (doden en ziekenhuisgewonden). Door de sterke dalingen van de afgelopen jaren ligt dit in lijn met de verwachtingen.

Registratiegraad

Er dient een nuancering gemaakt te worden bij het interpreteren van de (dalende) aantallen ongevallen. Bij het analyseren van de ongevallenstatistieken is in heel de Stadsregio Rotterdam een sterke daling te zien. Met name rond het jaar 2000 is een trendbreuk te zien die onverklaarbaar is.

Op stadsregioniveau wordt deze trendbreuk toegewezen aan de wijze waarop de politie omgaat met ongevallenregistratie.

Sinds 1999 heeft de politie haar wijze van ongevallen registreren veranderd. Dit betekent concreet dat de officiële cijfers over de afgelopen drie jaren een daling van de ongevallen laten zien, maar dat het niet aannemelijk is dat er ook een sterke feitelijke verbetering van de verkeersveiligheid is opgetreden. Het RPV heeft dit ondervangen door een nieuw ijkpunt op de ongevallenanalyse te plaatsen, na deze trendbreuk te weten het jaar 2000.
(bron: Stadsregio)

Verkeersslachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden) op het grondgebied van de gemeente Ridderkerk, inclusief snelwegen en waterschapswegen							
Jaar	1986	1998	1999	2000	2001	2002	Taakstelling 2010
Aantal slachtoffers in Ridderkerk	150	125	117	80	84	58	53 (nieuwe -7,5% en -15% taakstelling)

(bron: AVV-VOR Bulletin, 2002)

Verkeersslachtoffers Ridderkerk zonder snelwegen (alleen met waterschap)									
Jaar	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Aantallen
Dodelijk	2	1	0	0	0	1	0	2	6
Letsel	79	81	53	92	57	44	55	37	498
Ums	573	571	523	554	561	492	317	284	3875
Ongevallen	654	653	576	646	618	537	372	323	4379

(bron: analyse SOAB, 2003)

Samengevat zijn ten aanzien van de absolute aantallen ongevallen de volgende zaken opvallend:

- De ongevallen op het grondgebied van de gemeente Ridderkerk vinden voor bijna 60% plaats op de gemeentelijke wegen, voor 30% op de Rijkswegen en voor 10% op de waterschapswegen.
- Er is over de gehele linie een gestage daling waar te nemen, waarbij een opvallende trendbreuk rond het jaar 2000 plaatsvindt (zie registratiegraad).
- Provinciaal en regionaal is in 2002 weer een lichte toename zichtbaar ten opzichte van de dalende trend uit voorgaande jaren. In Ridderkerk zet de daling in ongevallen zich wel voort.

Ontwikkelingen en vergelijkingen

De ontwikkeling van het aantal ongevallen in de gemeente Ridderkerk (gemeentelijke en waterschapswegen) ziet er als volgt uit:

- Een sterke daling van het totaal aantal ongevallen in de gemeente Ridderkerk heeft plaatsgevonden tussen 1999 - 2000 (-13%) en 2000 - 2001(-31%). Dit komt overeen met een landelijke trend. Buiten de onderregistratie is de meest waarschijnlijke oorzaak hiervoor het positieve effect van de maatregel 'Bromfiets op de rijbaan' alsmede het Duurzaam veilig inrichten van verblijfsgebieden en de maatregel 'Fietser Voorrang Van Rechts'.
- In vergelijking met het aantal slachtoffers in de, qua omvang gelijke gemeenten, Zwijndrecht en Barendrecht, scoort Ridderkerk positief.

2002	Dodelijk	Gewond met opname	Gewond zonder opname	Totaal
Ridderkerk	2	8	48	58
Zwijndrecht	2	28	59	89
Barendrecht	5	20	57	82

(bron: AVV-VOR Bulletin, 2002)

Ongevallenconcentraties: blackspots

De voor Ridderkerk beleidsmatig geldende definitie van een 'blackspot' wordt voorgeschreven door de Stadsregio Rotterdam (RPV) en het POV Zuid-Holland. Deze luidt; als een blackspot wordt beschouwd een kruispunt of wegvak waar in een periode van drie jaar zes of meer ongevallen met letsel (of dodelijke afloop) plaatsvinden.

Bij het hanteren van deze definitie heeft de gemeente Ridderkerk géén black-spots op haar grondgebied.

In de AVOC-methodiek van het CROW (Aanpak VerkeersOngevallen Concentraties) wordt een bredere definitie gehanteerd van een ongevallenconcentratie (dodelijk, letsel en uitsluitend materiële ongevallen). Als een ongevallenconcentratie wordt beschouwd een kruispunt of wegvak waar in een periode van vijf jaar twintig of meer ongevallen plaatsvinden.

Om toch een beeld te geven van ongevallenconcentraties zijn over de periode (1998-2002) deze ongevallenconcentraties in beeld gebracht. Vastgesteld is dat de gemeente Ridderkerk op 4 locaties ongevallenconcentraties (1998-2002) op haar grondgebied heeft, te weten:

Twee van de vier ongevallenlocaties bevinden zich op parkeerterreinen. Alle vier zijn aan een nadere ongevallenanalyse onderworpen. Hieronder staan de conclusies weergegeven.

Op en rondom parkeerterrein 'Ridderhof', Ridderkerk centrum:

— *Ridderhof, Frans Halsstraat (0 D, 1 L, 53 UMS)*

Het betreft 52 maal een ongeval op het parkeerterrein Ridderhof. Deze bestaan uit ongevallen met geparkeerde auto's en kop-staart / flank ongevallen tussen rijdende auto's. Twee ongevallen hebben plaatsgevonden bij het verlaten van het parkeerterrein.

— *Ridderhof, Geerlaan (0 D, 2 L, 24 UMS)*

Ongeveer 60 % van de ongevallen vindt plaats op het parkeerterrein Ridderhof. Het betreft met name ongevallen met geparkeerde auto's. De overige ongevallen vinden buiten het parkeerterrein plaats en zijn divers.

Op kruispunten met de Rotterdamseweg (kruispunten in beheer van het Waterschap):

— *Rijnsingel, Rotterdamseweg (0 D, 4 L, 27 UMS)*

Het gaat hier met name om voorrangsongevallen. De overige ongevallen zijn vooral kop-staart botsingen.

— *Oudelande, Rotterdamseweg (1 D, 0 L, 25 UMS)*

Deze ongevallen divers van aard. Het betreft hier met name ongevallen tussen auto's.

Op en rondom parkeerterrein 'Amerstraat', Bolnes:

— *Amerstraat, Vechtstraat, (0 D, 0 L, 30 UMS)*

De ongevallen vinden met name plaats op het parkeerterrein op de Amerstraat (80%). Ook hier betreft het merendeels ongevallen met geparkeerde auto's.

- *Vechtstraat, Amerstraat, de la Reijstraat (0 D, 0 L, 21 UMS)*
De ongevallen vinden met name plaats op het parkeerterrein aan de Vechtstraat (60%). Ook hier gaat het vooral om ongevallen met geparkeerde auto's.

In **bijlage 3** zijn kaarten met deze ongevallenlocaties opgenomen.

Ongevallen naar kwetsbare doelgroepen

Het aantal slachtoffers onder (brom-)fietsers en voetgangers is in de gemeente Ridderkerk vanaf 1999 fors gedaald. De genomen Duurzaam Veilig maatregelen alsmede geconstateerde onderregistratie kunnen dit verklaren. De aantallen fluctueren echter over de jaren waardoor een statistische onderbouwing lastig is. De geplande evaluatie van Duurzaam Veilig kan wellicht meer inzicht verschaffen.

Jaar	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Bromfiets	46	30	21	43	34	15	22	15
Fiets	44	39	15	54	15	23	22	14
Voetganger	9	7	7	7	4	4	6	2

- Bromfiets op rijbaan ingevoerd (vanaf 15 december 1999)
- Fietsers voorrang van rechts ingevoerd (vanaf 1 mei 2001)

Over het ongevallenbeeld van de specifieke doelgroepen (kinderen, jongeren, ouderen en minder validen) is het volgende aan te geven:

- Kinderen: door de kleine aantallen ongevallen zijn hier weinig conclusies aan te verbinden. Wel is duidelijk dat het totaal aantal ongevallen onder kinderen afneemt. Dit is gelijk aan de trend bij de ongevallen onder alle verkeersdeelnemers.
- Jongeren: in de leeftijd van 16-17 jaar en 18-19 jaar neemt het aantal ongevallen sterk af. Maar de grootste daling is te vinden in de leeftijd van 20 - 24 jaar (2000-2001; -66%).
- Het percentage bromfietsongevallen onder 16 en 17 jarigen ligt hoog (periode 1995 - 2002; 82%). Het aantal bromfietsongevallen in deze leeftijdsgroep is vanaf 2000 sterk gedaald (-60%). Dit hangt samen met de onderregistratie en de invoering van bromfiets op de rijbaan.
- Ouderen: geen opvallende zaken. Alleen een piek wat betreft slachtoffers in 1998. Het aantal ongevallen onder ouderen neemt af, met name in de leeftijd van 55-64 jaar.

Tot slot: opvallende constatering

Bij deze opsomming is voor een aantal punten gebruik gemaakt van de Verkeers Ongevallen Registratie-website van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer met gegevens over 2002. Tevens zijn de belangrijkste punten uit de analyse samengevat.

- (VOR 2002) De ongevallengegevens naar leeftijd van het slachtoffer van het jaar 2002 laten zien dat 26% van de slachtoffers in de leeftijdscategorie 16-18 jaar valt (ter vergelijking: in de leeftijdscategorie 23 tot 35 valt 12%). Het is overigens niet mogelijk om deze analyse over meerdere jaren uit te voeren: van 36% van de slachtoffers uit het AVV-ongevallenbestand was de leeftijd niet geregistreerd.
- (VOR 2002) 3% van de slachtoffers viel op wegen met een 30 km-regime, 62% op wegen met een 50 km-regime. De overige vielen buiten de bebouwde kom. In de verblifgebieden gebeuren derhalve weinig ongevallen.

- Ongevallencijfers 1998-2002). Een analyse naar leeftijd slachtoffers en vervoerswijze laat zien dat de meeste fietsslachtoffers vallen in de leeftijdscategorie 13 t/m 15 jaar (20%). Ter vergelijking in de omvangrijke leeftijdscategorie 25 t/m 40 jaar bedraagt dit percentage 17%.
- (Ongevallencijfers 1998-2002) Er zijn geen opvallende concentraties aan te geven van ongevallen met bepaalde vervoerswijzen op bepaalde locaties/wijken. Alleen op de Geerlaan vinden naar verhouding iets meer fietsongevallen plaats.
- (Ongevallencijfers 1998-2002) Een analyse naar aard ongeval onderschrijft in de eerste plaats dat ongevallen gerelateerd aan parkeermanoeuvres (voor auto) de grootste groep vormen. Op de tweede plaats staan flankongevallen. Voor (brom-)fietsers is dit veruit het meest dominante ongevaltype.

Samenvatting

Samengevat valt het volgende op:

- Ridderkerk kent een forse afname van verkeersongevallen over de onderzochte periode. Dit is op zich een positief beeld. De afname is echter zo groot dat deze grotendeels verklaard moet worden door een verslechtering van de registratiegraad. Dit laatste wordt door de Stadsregio Rotterdam bevestigd.
- Ridderkerk kent geen blackspots. Wel is er een aantal ongevallenconcentraties: kruispunten op de Rotterdamseweg en een tweetal parkeerplaatsen.
- Het aantal parkeerongevallen is opvallend hoog. Het centrum van Ridderkerk (rondom Ridderhof) en bij het winkelcentrum Bolnes (Amerstraat) kent een grote concentratie. Vrijwel alle ongevallen betreffen UMS ongevallen.
- Jongeren komen veel voor in de ongevallenstatistieken. Fietsende jongeren, alsmede bromfietsers tussen 16 en 18 en jonge autobestuurders tot 24 jaar zijn oververtegenwoordigd in de ongevallenstatistieken (conform het landelijk beeld).
- De meeste slachtoffers (63%) vallen op wegen met een 50 km-regime (gebiedsontsluitingswegen). In de verblijfsgebieden vallen relatief weinig slachtoffers (3%). De overige slachtoffers vallen buiten de bebouwde kom waarbij de snelwegen een groot deel voor hun rekening nemen.
- Het aantal slachtoffers met voetgangers is dermate gering dat er geen conclusies aan verbonden kunnen worden.

5.5 Andere bouwstenen

Het onderzoek en het proces heeft tevens een aantal andere bouwstenen opgeleverd. In deze paragraaf zijn deze bouwstenen kort omschreven als aandachtspunten bij de formulering van het beleid.

Aandachtspunten subjectieve verkeersveiligheid

Landelijk en regionaal gezien staat momenteel een aantal knelpunten in de (subjectieve) verkeersveiligheid in de aandacht. Om te voorkomen dat deze punten onderbelicht raken staan zij hier kort vermeld als bouwstenen voor het beleid.

- De (subjectieve) verkeersveiligheid voor basisschoolleerlingen: veiligheid op routes en verkeersoverlast in de schoolomgeving.
- Fietser voorrang van rechts: onduidelijkheid bij weggebruikers over de maatregel en nieuwe regels op kruispunten.
- Voorrang op rotondes: met name de positie van de fietser.
- Verkeersveiligheid en mobiliteit van kwetsbare verkeersdeelnemers.
- Speerpunten als drank, gordels, fietsverlichting, kinderbeveiligingsmiddelen en educatie en voorlichting.

Fietsbalans

De informatie en objectieve gegevens die betrekking hebben op het langzaam verkeer en in de Fietsbalans vermeld staan, worden in de module Langzaam Verkeer verder uitgewerkt. Gegevens met betrekking tot de verkeersveiligheid worden in deze module Verkeersveiligheid verwerkt. De door de Fietsersbond in april 2003 opgestelde 'Fietsbalans' laat ten aanzien van de verkeersveiligheid een positief beeld zien. Het verkeersveiligheidsrisico (uitgedrukt per 100 miljoen fietskilometers) ligt in de gemeente Ridderkerk onder de norm van de Fietsersbond. Het risico ligt bovendien eenderde lager dan gemiddeld voor een middelgrote stad in Nederland.

De ernstige ongevallen die gebeuren, vinden over het algemeen plaats op ontsluitende wegen waar een snelheidsregime van 50 km/h (of 80 km/h) geldt. Opvallend punt in de analyse is dat 8% van de ernstige fietsslachtoffers gewond is geraakt in een ongeval waar de tegenpartij onder invloed van alcohol was. Op provinciaal niveau ligt dit percentage op 5% (bij alle ongevallen, boven toegestane limiet).

Knelpunten hulpdiensten t.a.v. verkeersmaatregelen

De hulpdiensten zijn bij het proces betrokken en hebben verschillende algemene aandachtspunten ten aanzien van de verkeersveiligheid aangedragen. Daarnaast is aandacht gevraagd voor een aantal knelpunten die specifiek voor de hulpdiensten van belang zijn.

- De hulpdiensten ondervinden hinder van verkeersremmende maatregelen in de wijken. Bij het aanbrengen van verdere verkeersremmende maatregelen dient rekening gehouden te worden met uitrukroutes van hulpdiensten.
- Hulpdiensten ondervinden verder hinder door foutparkeren en hoge parkeerdruk in een aantal straten (ook in combinatie met een smal wegprofiel). Dit geldt voornamelijk voor de brandweer die vanwege de omvang van de voertuigen hinder ondervindt in sommige straten.

Scholenproject

De (subjectieve) verkeersveiligheid op en rondom basisscholen staat landelijk in de aandacht. Het toegenomen autogebruik, met name in het halen en brengen, zorgt voor verkeersoverlast rondom basisscholen. De knelpunten rondom de scholen bestaan voornamelijk uit subjectieve onveiligheidsgevoelens en verkeersoverlast.

Tijdens het planproces voor het opstellen van de module verkeersveiligheid is als pilot gelijktijdig een scholenproject uitgevoerd. Hierbij is gewerkt met een provinciaal ontwikkelde schoolaanpak 'Samen Duurzaam op Veilig van het POV'. Het scholenproject is op de Ridderkerkse scholen De Piramide en de Klimop uitgevoerd. Tevens is de verkeersveiligheid rondom basisscholen expliciet opgenomen als aandachtsgebied in het beleidsprogramma.

5.6 Conclusies probleemanalyses

In deze paragraaf zijn de resultaten van het subjectieve en objectieve gecombineerd. Samengevat zijn in Ridderkerk de volgende punten als een subjectief en/of objectief knelpunt aan te duiden.

Verkeersveiligheid op gebiedsontsluitingswegen

- Het zwaartepunt van de subjectieve knelpunten ligt bij het te hard rijden door autoverkeer op deze wegen. Dit is een punt dat tevens onder de noemer gedrag te plaatsen is.
- De ongevallenanalyse onderschrijft dat op deze wegen de meeste slachtoffers vallen.
- Vanuit de Fietsbalans wordt dit beeld ten aanzien van fiets-slachtoffers onderschreven.
- Kruispunten en oversteken (al dan niet op zebra's) zijn een punt van aandacht vanuit het subjectieve beeld.
- De wegen op de dijken zijn een specifiek knelpunt. De vaak wat smalle, rechte wegen leiden tot verschillende klachten zoals te hard rijden en te weinig veilige ruimte voor fietsers. Tevens zijn kruispunten met benedendijkse wegen een knelpunt vanwege uitzichtproblemen bij het oprijden van de dijk.
- Uit de regionale analyses komt eveneens naar voren dat gebiedsontsluitingswegen de hoogste ongevallenconcentraties kennen.
- Op de Rotterdamseweg bevinden zich twee ongevallenconcentraties. Dit is tevens verklaarbaar gezien de hoge intensiteiten.

Verkeersveiligheid en -hinder in verblijfsgebieden

- Vanuit de ongevallenanalyse blijkt dat op wegen met een 30 km-regime weinig slachtoffers vallen.
- Het merendeel van de knelpunten is subjectief van aard. De knelpunten worden veroorzaakt door snelheid die niet (afdoende) wordt geremd door fysieke maatregelen. Daarnaast zijn klachten over de vormgeving van verkeersremmers en volledige inrichting van verblijfsgebieden uit de subjectieve analyse naar voren gekomen.
- Vanuit de hulpdiensten is het aantal snelheidsremmende maatregelen als knelpunt ingebracht omdat het de aanrijtijden in gevaar brengt.
- Te hoge snelheden in verblijfsgebieden is tevens een knelpunt ten aanzien van verkeersleefbaarheid.

Parkeren

- Parkeren komt zowel uit de objectieve als subjectieve analyses naar voren als knelpunt.
- De ongevallen concentreren zich rondom twee grote parkeerplaatsen: in het centrum van Ridderkerk (Ridderhof) en rondom winkelcentrum Bolnes (Amerstraat).
- In smalle wegprofielen is parkeeroverlast een knelpunt ten opzichte van de belemmering van de doorgang en bereikbaarheid van hulpdiensten.

Jongeren en verkeer:

- Jongeren in het verkeer vormen een punt van zorg. Zowel vanuit de objectieve als de subjectieve analyses komen jongeren in het verkeer naar voren als probleemgroep.
- Objectief zijn jongeren in de leeftijdsklasse 13 tot 24 jaar zowel absoluut als relatief oververtegenwoordigd bij ongevallen. Dit met name bij bromfietsongevallen in de leeftijd 16 t/m 18 en fietsongevallen in de leeftijd 13 t/m 15.
- Uit het subjectieve beeld komt met name het gedrag in het verkeer van fietsende jongeren op de schoolroutes en het gedrag van 'scooterjeugd' als knelpunt naar voren.

Overig punten

- De objectieve verkeersveiligheid van het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) is positief ten opzichte van de andere provinciale gegevens.
- De daling van het aantal ongevallen is sterk, al is een nuancering door eveneens afnemende registratiegraad nodig.
- Zwakke verkeersdeelnemers (ouderen, kinderen en mensen met een handicap) komen beperkt als knelpunt naar voren.
- Schoolroutes en de schoolomgeving blijven een punt van aandacht.

6 Proces

Uit de bouwstenen zijn voor het beleidsprogramma van de Module Verkeersveiligheid 7 inhoudelijke aandachtsgebieden naar voren gekomen die voor de komende beleidsperiode gelden. Naast de inhoudelijke aandachtsgebieden is er in het beleidsprogramma ook aandacht voor de procesmatige aanpak van verkeersveiligheid.

De uitvoering van het beleid zal in de eerste plaats gebeuren binnen de bestaande kaders en (proces)aanpak van de gemeente Ridderkerk.

Voor het verkeersveiligheidsbeleid zijn twee belangrijke procescomponenten onderscheiden:

- Samenwerking
- Wijkgericht en integraal oppakken verkeersveiligheid.

Alvorens het programma met de aandachtsgebieden en thema aan bod komt, wordt eerst ingegaan op beide centraal staande proceselementen van het verkeersveiligheidsbeleid 2005-2010. Deze passen zowel binnen de gemeentelijke werkwijze als binnen de aanpak die verwoord is in het programma Duurzaam Veilig fase 2.

Samenwerking lokale organisaties	
<i>ding / probleemomschrijving</i>	meente kan niet alleen verantwoordelijk zijn voor de verkeersveiligheid in Ridderkerk. Het programma Duurzaam Veilig fase 2 onderstreept het belang van samenwerking voor het vergroten van de verkeersveiligheid. Dit geldt voornamelijk omdat binnen het Duurzaam Veilig fase 2 programma de nadruk minder ligt op infrastructuur maar op zaken als voorlichting, educatie, handhaving, e.d. Hierbij is samenwerking nadrukkelijk van belang.
<i>elling /Ambitie</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Zoeken van samenwerkingsverbanden in het uitvoeren en effectueren van het verkeersveiligheidsbeleid. — Ondersteunen van lokale initiatieven ter verbetering van de verkeersveiligheid (bv uit wijken, buurtacties). — Uitbouwen lokale afdeling 3VO en Fietsersbond tot actieve partners.
<i>spartners</i>	<p>eed scala aan partijen kan bijdragen aan een verkeersveiliger Ridderkerk. Het is zaak (potentiële) partners te zoeken, te motiveren en te stimuleren. Enkele relevante partners:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 3VO Ridderkerk — Scholen: verkeersouders, verkeersbrigadiers — Fietsersbond Ridderkerk — Ouderenorganisaties / jongerenorganisaties — Politie

B. Wijkgericht en integraal oppakken verkeersveiligheid	
<i>Aanleiding / probleemomschrijving</i>	<p>Tijdens het proces zijn veel concrete knelpunten ingebracht op het straat- en buurtniveau. De gemeente Ridderkerk is momenteel bezig het 'wijkgericht werken' verder uit te bouwen. Ook verkeersveiligheid heeft hier een plaats in wanneer het gaat om signaleren van knelpunten en uitvoeren van wijk/buurtprojecten. Het is zaak niet alleen naar de objectieve verkeersveiligheid te kijken, maar juist ook naar de relatie tussen leefbaarheid en bijvoorbeeld de subjectieve verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Enkele specifieke punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Gedrag scooterbestuurders in woonwijken — Verkeersonveilige situaties door foutparkeren — Verkeersonveilige situaties voor spelende en schoolgaande kinderen en voor andere kwetsbare verkeersdeelnemers
<i>Doelstelling /Ambitie</i>	<ul style="list-style-type: none"> — De leefbaarheid in wijken en buurten vergroten door een integrale leefbaarheidsaanpak, waar verkeersveiligheid een onderdeel van uit maakt. — De aanpak van de (subjectieve) verkeersveiligheid mee laten liften met de ontwikkeling van het 'wijkgericht werken'. — Potentie van de wijken benutten bij uitvoeren en aangeven van verkeersveiligheidsprojecten.
<i>Procespartners</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Wijkoverleggen hoeven niet alleen een klachtenforum te zijn. Bij bepaalde zaken is het gewenst dat bewoners zelf bijdragen aan de verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld door ludieke bewustwordingsacties te houden, verkeersbrigadiers bij scholen wijkbreed te organiseren of vrijwilliger bij 3VO te worden. Het prikkelen van bewoners, organisaties en anderen om zelf actief te worden is daarbij belangrijk. Dit legt tevens een breed draagvlak onder het uitvoeren van een effectief verkeersveiligheidsbeleid.

7 Beleidsprogramma verkeersveiligheid

7.1 Inleiding

De inhoudelijk kernpunten van het beleid zijn in aandachtsgebieden omschreven. Binnen ieder aandachtsgebied zijn de aanleiding (het probleem), de doelstelling en/of ambitie en de procespartners beschreven. Vervolgens zijn mogelijke oplossings-richtingen vertaald in een aantal thema's die aanhaken op de vier Duurzaam Veilig pijlers:

- Mobiliteit, gedrag en handhaving
- Educatie, voorlichting en communicatie
- Infrastructuur
- Ruimtelijke ordening en inrichting

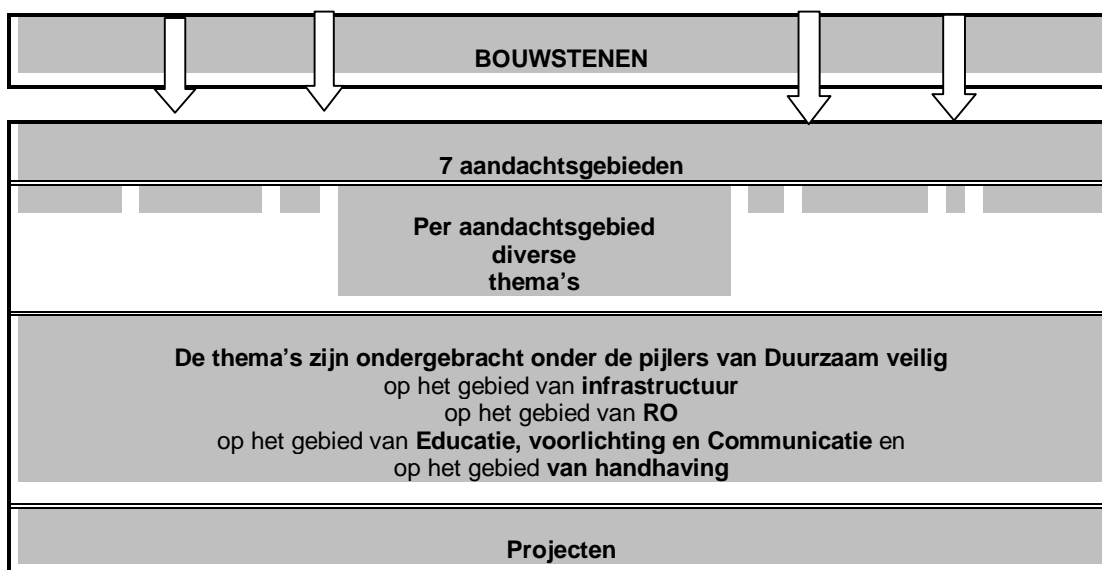
Onder de kop procespartners is de gemeentelijke afdeling Wegen, Verkeer en Riolering (WVR) niet expliciet opgenomen. Deze afdeling zal bij de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid fungeren als initiator en regievoerder.

De onderscheiden aandachtsgebieden:

- 1 Veiligheid gebiedsontsluitingswegen
- 2 Verblijfsgebieden
- 3 Aanpak verkeersveiligheid basisscholen / schoolomgeving
- 4 Gedrag jongeren in het verkeer / jonge bestuurders
- 5 Aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers
- 6 Gedragsbeïnvloeding en handhaving
- 7 Vroegtijdige aandacht verkeersveiligheid in gemeentelijk planprocessen

Onder ieder aandachtsgebied is een aantal thema's geformuleerd die concreet aanhaken op de in hoofdstuk 5 beschreven bouwstenen.

In de figuur A is gevisualiseerd hoe vanuit de bouwstenen aandachtsgebieden met bijbehorende thema's zijn geformuleerd. De thema's zijn vervolgens per duurzaam veilig pijler gegroepeerd en geven aanknopingspunten voor een eventuele projectmatige uitwerking van de problematiek in de aandachtsgebieden. Dit laatste moet vooral als richtinggevend gezien worden. Omdat het beleidsprogramma een kader is, zullen jaarlijks (of tweejaarlijks) werkplannen gemaakt moeten worden waarbij concreet aangegeven is hoe in dat jaar het kader wordt ingevuld. De inhoudelijke beschrijving van ieder aandachtsgebied met de bijbehorende thema's biedt daartoe aanknopingspunten. Dit leidt tezamen tot een integraal verkeersveiligheidsbeleid waarbij problemen en doelen langs meerdere invalshoeken worden opgepakt.



Figuur A: schematische opbouw van het beleidsprogramma, van bouwstenen tot projecten

Informatieavond

Het concept-beleidsprogramma is tijdens het beleidsvormingsproces voorgelegd aan circa vijftientig geïnteresseerde burgers en belangenvetegenwoordigers. Er is middels een methode getoetst of de aanwezigen zich in de geformuleerde aandachtsgebieden konden vinden.

Alle benoemde aandachtsgebieden konden op draagvlak rekenen. Het belang dat aan de verschillende aandachtsgebieden toegekend werd verschilde in een aantal gevallen niet veel. Ook de twee eerder benoemde procesaspecten zijn meegenomen in de beoordeling van de aandachtsgebieden.

Voor de volledigheid hieronder de volgorde op basis van belang (van hoog naar laag):

1. Wijkgericht en integraal oppakken verkeersveiligheid (proces)
2. Vroegtijdig aandacht voor verkeersveiligheid in gemeentelijke planprocessen
3. Gedrag jongeren in het verkeer
4. Aanpak verkeersveiligheid basisscholen
5. Veiligheid gebiedsontsluitingswegen
6. Aandacht kwetsbare verkeersdeelnemers
7. Verblijfsgebieden
8. Gedragsbeïnvloeding en handhaving
9. Samenwerking lokale organisaties (proces)

7.2 Aandachtsgebieden

1. Veiligheid gebiedsontsluitingswegen	
<i>Aanleiding / probleemomschrijving</i>	<p>Gebiedsontsluitingswegen vormen een knelpunt ten aanzien van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. De geconstateerde problemen zijn onder meer:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Verkeersveiligheid op de dijken (hoge snelheid autoverkeer, vaak smalle wegprofielen). — Het oversteken vormt voor voetgangers (en fietsers) een probleem, met name bij voorzieningen als scholen, zorgcentra en winkelgebied (ook rondom het centrum). — Automobilisten stoppen niet altijd bij zebra's. — Vormgeving nodigt op een aantal wegvakken uit tot hogere snelheden dan wenselijk.
<i>Doelstelling /Ambitie</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Afname ongevallen op gebiedsontsluitingswegen — Verbeteren oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers — Verminderen overlast door te hard rijden
<i>Procespartners</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Politie (handhaving) — Gemeentelijke afdelingen — Waterschap — Overige belanghebbenden betrekken in planproces — Hulpdiensten en openbaar vervoerbedrijf
Thema's per pijler Duurzaam Veilig	
<i>Mobiliteit, gedrag en handhaving</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Handhaving snelheid — Handhaving verkeersgedrag bij zebra's (stoppen)
<i>Educatie, voorlichting en communicatie</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Gedragscampagne gericht op snelheid (b.v. bij scholen) en stoppen bij zebra's.
<i>Infrastructuur</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Inrichten conform duurzaam veilig. — Maatregelen treffen op wegvakken en kruispunten waar snelheid een probleem is. — Maatregelen treffen op kruispunten en wegvakken waar oversteken voor fietsers en voetgangers een probleem is. — Aandacht geven aan het fietsen langs of op gebiedsontsluitingswegen en fietsoversteken in de module 'Langzaam Verkeer'. — Ongevallenconcentraties op de Rotterdamseweg (waterschap).
<i>Ruimtelijke ordening en inrichting</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Zoveel mogelijk vermijden dat gebiedsontsluitingswegen langs kwetsbare voorzieningen komen te liggen en andersom (school / winkel / zorgcentra). — Studie naar scholen die langs gebiedsontsluitingswegen liggen met als doel te bepalen of aanvullende maatregelen zoals een schoolzone noodzakelijk zijn.

2. Verblijfsgebieden	
<i>Aanleiding / probleemomschrijving</i>	De laatste jaren zijn in Ridderkerk alle verblijfsgebieden ingericht als 30 km zone. Naast positieve aspecten (o.m. daling slachtoffers) is er een aantal aandachtspunten: <ul style="list-style-type: none"> — Gevolgen van de 30 km inrichting voor hulpdiensten en bussen: snelheidsremmers / bereikbaarheid. — Klachten vanuit bewoners over de inrichting — Snelheid op vooral de wegen in verblijfsgebieden met een (buurt/wijk) ontsluitende functie. — Een plaats geven in de geplande evaluatie van Duurzaam Veilig. — Concentratie van parkeerongevallen in het centrum van Ridderkerk en bij het winkelcentrum Bolnes.
<i>Doelstelling /Ambitie</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Vergroten subjectieve verkeersveiligheid verblijfsgebieden. — Bereikbaarheid hulpdiensten waarborgen / verbeteren.
<i>Procespartners</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Hulpdiensten — Wijkbewoners / wijkoverleggen — Openbaar vervoerbedrijf — Overige belanghebbenden betrekken in planproces
Thema's per pijler Duurzaam Veilig	
<i>Mobiliteit, gedrag en handhaving</i>	Bij evaluatie aandacht besteden aan: <ul style="list-style-type: none"> — Doorgaand verkeer — Handhaving (afstemming politie / OM noodzakelijk)
<i>Educatie, voorlichting en communicatie</i>	Bij evaluatie aandacht besteden aan: <ul style="list-style-type: none"> — Hoe ervaren gebruikers en omwonenden de 30 km/h maatregelen? En begrijpen ze de invoering? — Wat is er gedaan op het gebied van educatie, voorlichting en communicatie en wat is nog gewenst?
<i>Infrastructuur</i>	Bij evaluatie aandacht besteden aan: <ul style="list-style-type: none"> — Positieve en negatieve aspecten van inrichting verblijfsgebieden — Verkeersbeeld (snelheden en intensiteiten) op wegen met een verzamelfunctie. — Effecten voor hulpdiensten en busmaatschappij — Routes langzaam verkeer binnen verblijfsgebieden
<i>Ruimtelijke ordening en inrichting</i>	Bij evaluatie aandacht besteden aan: <ul style="list-style-type: none"> — Streven naar aaneengesloten verblijfsgebieden — Functies als scholen/zorgcentra binnen één verblijfsgebied.

3. Aanpak verkeersveiligheid basisscholen / schoolomgeving	
<i>Aanleiding / probleemomschrijving</i>	De (subjectieve) verkeersveiligheid in de schoolomgeving is een landelijke aandachtspunt. Het sterk toegenomen autogebruik bij het halen en brengen zorgt voor een toenemende 'verkeerschaos' in de schoolomgeving. De aandacht voor verkeerseducatie op basisscholen staat onder druk. Kinderen bewegen minder vaak zelfstandig in het verkeer en hebben minder kans om noodzakelijke vaardigheden en gedrag aan te leren. Tezamen zijn deze ontwikkelingen een bedreiging voor de verkeersveiligheid nu en op lange termijn: kinderen van nu zijn jonge bestuurders van straks. Bovendien gaan kinderen na groep 8 wél zelfstandig de weg op.
<i>Doelstelling /Ambitie</i>	Toepassen van provinciaal ontwikkelde scholenaanpak, met als doel: <ul style="list-style-type: none"> — Verbeteren (subjectieve) verkeersveiligheid in de schoolomgeving en op schoolroutes — Verbeteren verkeerseducatie op basisscholen in de brede zin — Inzetten op samenwerking tussen school, politie, gemeente (onderwijs en verkeer) en ouders. — Bereiken dat kinderen eerder zelfstandig te voet of per fiets naar school toe mogen.
<i>Procespartners</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Scholen — Ouders — 3VO, fietsersbond — Politie — Gemeente, afdeling onderwijs — Andere belanghebbenden <p>De kracht zit hem in een gezamenlijk aanpak.</p>
Thema's per pijler Duurzaam Veilig	
<i>Mobiliteit, gedrag en handhaving</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Bevorderen gebruik fiets t.o.v. auto — Aanpakken verkeersoverlast in schoolomgeving (zoals fout- en hinderlijk parkeren) — Verantwoordelijkheid ouders voor opvoeding kinderen en hun voorbeeldgedrag benadrukken. — Instellen verkeersbrigadiers (extra stimulans nodig om voldoende vrijwilligers te krijgen)
<i>Educatie, voorlichting en communicatie</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Structurele inbedding verkeerseducatie in lesprogramma's — Procespartners bewust maken van problemen en oplossingen in schoolomgeving (en hun rol daarin) — Zorgen dat er binnen alle scholen verkeersouders komen
<i>Infrastructuur</i>	<ul style="list-style-type: none"> — (Kleine) infrastructuurle maatregelen in de schoolomgeving en op schoolroutes mogelijk maken.
<i>Ruimtelijke ordening en inrichting</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Locatie scholen zoveel mogelijk centraal in verblijfsgebieden en indien toch langs gebiedsontsluitingswegen liggen beoordelen of aanvullende maatregelen nodig zijn. — Gevolgen fusies en schaalvergroting op verkeersveiligheid mee laten wegen bij planvorming.

4. Gedrag jongeren in het verkeer / jonge bestuurders	
<i>Aanleiding / probleemomschrijving</i>	<p>Jongeren in het verkeer blijven een aandachtspunt ten aanzien van verkeersveiligheid. Het gedrag in het verkeer en relatief hoge betrokkenheid bij ongevallen zijn knelpunten in Ridderkerk (en landelijk).</p> <ul style="list-style-type: none"> — Gedrag op schoolroutes: overlast van gedrag jeugd op de fiets — Gedrag jeugd op Scooters / brommers: vooral het rijden op trottoirs / winkelgebieden — Een kwart van de verkeersslachtoffer in 2003 viel in de leeftijdscategorie jongeren in de leeftijd 16-18 jaar. — Merendeel slachtoffers tot 18 jaar valt bij bromfietsongevallen.
<i>Doelstelling /Ambitie</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Verlagen aantal verkeersslachtoffers onder jongeren: specifiek gericht op bromfiets/scooter en jonge autobestuurders — Gedrag jongeren in het verkeer verbeteren. — Integrale scholenaanpak vergelijkbaar met basisschoolaanpak ontwikkelen voor voortgezet onderwijs.
<i>Procespartners</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Scholen — Politie — Maatschappelijke organisaties (zoals 3VO) — Regionale samenwerking is belangrijk
Thema's per pijler Duurzaam Veilig	
<i>Mobiliteit, gedrag en handhaving</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Intensieve handhavingsacties gericht op jongeren: uitbreiden scootercontroles, alcohol controles, gedrag op fietsroutes, gedrag scooters, etc. — Meeliften met regionale en landelijke acties
<i>Educatie, voorlichting en communicatie</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Handhaving ondersteunen met communicatie en voorlichting — Samenwerking met middelbare scholen, voorlichting + educatie middelbare scholen (o.m. voorlichting door verkeersslachtoffers) — Scholen buiten gemeentegrens proberen te betrekken daar hun kinderen over Ridderkerks grondgebied fietsen.
<i>Infrastructuur</i>	<ul style="list-style-type: none"> — (Kleine) infrastructurele maatregelen in de schoolomgeving en op schoolroutes mogelijk maken.
<i>Ruimtelijke ordening en inrichting</i>	<ul style="list-style-type: none"> — NVT

5. Aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers	
<i>Aanleiding / probleemomschrijving</i>	Onder kwetsbare verkeersdeelnemers wordt verstaan de groep (jonge) kinderen, ouderen en mensen met een handicap. In het verkeer loopt deze groep weggebruikers een groter risico omdat zijn één of meerdere functiebeperkingen (kunnen) hebben die deelname aan het huidige verkeer lastig of gevaarlijk maakt.
<i>Doelstelling /Ambitie</i>	<ul style="list-style-type: none"> — (veilige) Mobiliteit van kwetsbare verkeersdeelnemers blijven waarborgen — Aandacht voor veilige en comfortabele looproutes — Waarborgen verkeersveiligheid in woongebieden en bij bepaalde functies (routes daarheen) zoals winkelcentra, sociale /wijkvoorzieningen en speelvoorzieningen — Voor scholen is een apart aandachtsgebied geformuleerd, zie eerder.
<i>Procespartners</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Maatschappelijke organisaties: platform ouderen en minder validen — Regionale partners zoals platform gehandicapten — 3VO — Scholen (zie ook schoolaanpak) — Overige belanghebbenden betrekken in planproces
Thema's per pijler Duurzaam Veilig	
<i>Mobiliteit, gedrag en handhaving</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Veilige mobiliteit ouderen en minder validen
<i>Educatie, voorlichting en communicatie</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Organisaties van ouderen en minder validen betrekken en raadplegen. — Verkeerseducatie en voorlichting gericht op ouderen.
<i>Infrastructuur</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Zorgen voor veilige loop- en fietsroutes, netwerken (geen losse stoeptegels, obstakelvrij, voldoende verlichting, etc.) — Specifieke aandacht oversteken van gebiedsontsluitingswegen — Wijken specifiek door de ogen van de doelgroepen benaderen — Aandacht voor sociale veiligheid
<i>Ruimtelijke ordening en inrichting</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Voorzieningen zoveel mogelijk in verblijfsgebied aanwezig — Levensloopbestendige wijken (Geschikt wonen voor iedereen) — Aandacht voor sociale veiligheid

6. Gedragsbeïnvloeding en handhaving	
<i>Aanleiding / probleemomschrijving</i>	Het gedrag van mensen in het verkeer is één van de belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid. In Duurzaam Veilig fase 2 is gedragsbeïnvloeding een belangrijk speerpunt. Een goede combinatie tussen voorlichting, educatie, handhaving is daarvoor noodzakelijk. Tevens geldt binnen dit aandachtsgebied het belang van samenwerking en combinatie van inspanningen door verschillende partijen.
<i>Doelstelling /Ambitie</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Structurele verbetering van bewustwording en verkeersgedrag bij alle weggebruikers. — Samenwerking met partners waarbij de partners deelnemen aan gecombineerde acties.
<i>Procespartners</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Lokale afdelingen van 3VO / Fietsersbond (meedoen aan landelijk acties van deze organisaties) — Samenwerking met partners als politie, scholen en maatschappelijke organisaties. — Regionale samenwerking binnen en met de Stadsregio
Thema's per pijler Duurzaam Veilig	
<i>Mobiliteit, gedrag en handhaving</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Afstemming met jaarplannen politie — Snelheidscontroles op ontsluitingswegen — Controle op foutparkeren rond scholen en in woonbuurten in relatie tot hulpdienstenproblematiek. — Aanhaken bij regionale en landelijke acties waarbij tevens voorlichting en communicatie van belang is.
<i>Educatie, voorlichting en communicatie</i>	<ul style="list-style-type: none"> — In samenwerking met de Stadsregio, buurgemeente, 3VO en fietsersbond meedoen met regionale en landelijke acties (spandoeken, posters) zoals 'wij gaan weer naar school' en 'BOB', etc. — Specifiek voor Ridderkerk aandacht voor voorlichting binnen de probleemvelden genoemd onder de andere aandachtsgebieden zoals: <ul style="list-style-type: none"> o jongeren o haal- en brengproblematiek basisscholen o hulpdiensten
<i>Infrastructuur</i>	NVT
<i>Ruimtelijke ordening en inrichting</i>	NVT

7. Vroegtijdige aandacht verkeersveiligheid in gemeentelijk planprocessen	
<i>Aanleiding / probleemomschrijving</i>	Verkeersveiligheid heeft een relatie met en wordt beïnvloedt door verschillende andere beleidsvelden. Wanneer bij het maken van beleid /plannen binnen deze beleidsvelden niet tijdig een afstemming plaatsvindt kunnen er onbedoelde effecten optreden. Dit geldt met name voor ruimtelijke ordening maar er zijn meerdere beleidsvelden. Positief gezien kan het vroegtijdig meeliften extra winst opleveren en kostenbesparend zijn. <ul style="list-style-type: none"> — Parkeerproblematiek in woonwijken is een voorbeeld van de relatie tussen en RO en verkeer.
<i>Doelstelling /Ambitie</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Anticiperen op verkeersveiligheid — Werken aan versterking van de samenhang binnen de gemeentelijk planvorming / - organisatie en dan specifiek bezien vanuit verkeersveiligheid. — Vroegtijdig onderkennen en aanhaken bij trajecten waar mogelijk een winst te bepalen is ten aanzien van verkeersveiligheid.
Thema's per pijler Duurzaam Veilig	
<i>Mobiliteit, gedrag en handhaving</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Plannen voor realisatie beoordelen op de handhaafbaarheid — Middels verkeersveiligheid audit tijdens planvorming de veiligheidseffecten vaststellen van bijvoorbeeld de gekozen verkeersstructuur of locaties voor (maatschappelijke) voorzieningen
<i>Educatie, voorlichting en communicatie</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Het uitdragen naar doelgroepen/belanghebbenden wat gedaan gaat worden, en vooral waarom. — Doelgroepen/belanghebbenden aan tafel vragen bij planvormingstrajecten
<i>Infrastructuur</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Plantoetsing door hulpdiensten op mogelijke knelpunten voor hun taakuitvoering, zoals hinder door foutparkeerders als gevolg van het ontbreken van voldoende parkeerplaatsen/- alternatieven. — Creëren van Duurzaam Veilige voetgangers-, fiets-, openbaar vervoer- en autonetwerken — Het creëren van speciale veilige en speelse Kindlintroutes⁴ in wijken, waardoor kinderen zelfstandig en vrij door de wijk kunnen bewegen. Een kindlint is een route door de wijk langs bestemmingen die kinderen vaak aandoen. De route is fysiek in de wijk aangelegd waarbij zo veilig mogelijke routes zijn gecreëerd.
<i>Ruimtelijke ordening en inrichting</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Aandacht voor situering toekomstige voorzieningen zodat voorkomen wordt dat door een foutieve locatie toekomstige verkeersveiligheidsproblemen ontstaan — Het hanteren van verkeersveilige verkeersstructuren die gebaseerd zijn op Duurzaam Veilig

⁴ Zie ook www.kindlint.nl

8 Projectideeën

De geformuleerde aandachtsgebieden vormen de rode draad van het verkeersveiligheidsbeleid. Op basis van deze rode draad zullen (twee-) jaarlijks werkplannen worden opgesteld waarin de aandachtsgebieden worden vertaald naar concreet uit te voeren projecten. Hierbij wordt jaarlijks aangehaakt op actuele ontwikkelingen en de beschikbare middelen.

In dit hoofdstuk is een aantal concrete projectideeën voorgesteld die uitgevoerd kunnen worden. Deze lossen niet alle problemen binnen het aandachtsgebied op, maar geven wel aanknopingspunten om concreet iets te doen aan de beschreven problematiek. De voorstellen zijn kort toelicht in de projectenlijst. In de bijlagen van de hoofdstukken 5 en 6 is voor alle projectideeën een projectvel opgesteld met een uitgebreidere beschrijving.

Prioriteit

Voor wat betreft het beleid moet de komende jaren ingezet worden op een verdere daling van het aantal slachtoffers. Hoewel Ridderkerk verhoudingsgewijs al ver is, valt er nog duidelijk resultaat te boeken bij met name de doelgroep jongeren. Daarnaast valt er winst te behalen door de veiligheidsbeleving te verbeteren.

De meeste verkeersonveiligheidsgevoelens worden veroorzaakt door de snelheid van het gemotoriseerd verkeer en daarmee samenhangende problemen zoals een slechte oversteekbaarheid, leefbaarheidproblemen en barrièrewerking van gebiedsontsluitingswegen. Ook gedrag van automobilisten en de jongeren vormde een belangrijk punt. De projecten die op deze punten aanhaken verdienen prioriteit.

1. **Doorlichten gebiedsontsluitingswegen**

Aandachtsgebied: veiligheid gebiedsontsluitingswegen

Projectvoorstel voor het nader onderzoeken of er maatregelen genomen kunnen worden op een aantal ontsluitingswegen waar de meeste problemen zijn.

2. **Evaluatie Duurzaam Veilig**

Aandachtsgebieden: gebiedsontsluitingswegen en verblijfsgebieden

Projectvoorstel voor een evaluatie van eerste fase van programma Duurzaam Veilig. Het beleidsproces heeft een aantal aanknopingspunten opgeleverd ten behoeve van deze evaluatie.

3. **Evaluatie verkeersveiligheid**

Betrekking op meerdere aandachtsgebieden

Projectvoorstel voor het jaarlijks opstellen van een ongevallenrapportage. Aanvullend het (tweejaarlijks) polsen van de subjectieve gevoelens om cijfers en gevoelens beter in balans te krijgen. De resultaten hiervan moeten naar buiten gebracht worden tezamen met de jaarlijkse uitvoeringsplannen om burgers op de hoogte te stellen die genomen worden.

4. **Verbeteren belangrijke oversteken gebiedsontsluitingswegen**

Aandachtsgebied: veiligheid gebiedsontsluitingswegen

Projectvoorstel voor het verbeteren van de oversteekbaarheid van gebiedsontsluitingswegen. Op veelgebruikte oversteken, bijvoorbeeld nabij voorzieningen, dienen maatregelen genomen te worden om het oversteken veiliger te maken. Attentieverhoging, snelheidsverlaging of technische hulpmiddel zijn mogelijkheden om het oversteken veiliger te maken.

- 5. Scholenprojecten verkeersveiligheid**
Aandachtsgebied: verkeersveiligheid basisscholen / schoolomgeving
Projectvoorstel voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsprojecten op scholen conform de aanpak van het POV Zuid-Holland. In deze projectaanpak wordt de verkeersveiligheid in de breedte benaderd en ligt de nadruk op samenwerking tussen verschillende partijen bij het uitvoeren van maatregelen (politie, gemeente, school en ouders).
- 6. Verkeersleerkracht**
Aandachtsgebied: verkeersveiligheid basisscholen
De verkeersleerkracht is een soort uitleendocent die op scholen verkeerslessen kan geven. Het is een lopend project van de Stadsregio Rotterdam waarop kan worden aangehaakt. Het neemt scholen een stuk werk in het geven van de verkeerslessen uit handen.
- 7. Red de zebra**
Aandachtsgebieden: gebiedsontsluitingswegen maar ook aandacht kwetsbare verkeersdeelnemers en scholen
Dit is een communicatie / gedragsactie naar Belgisch voorbeeld. Het doel is automobilisten te wijzen op verkeersregels bij zebra-oversteken. Daarnaast is er een educatieve component aan verbonden om kinderen te leren hoe om te gaan met zebra's (ook wel 'kinderen staan op hun strepen' genoemd).
- 8. Scholenbezoeken voortgezet onderwijs**
Aandachtsgebied: jongeren in het verkeer
Projectvoorstel voor het aanpakken van het gedrag van fietsende scholieren in samenwerking met schoolleidingen van middelbare scholen in en in de buurgemeenten van Ridderkerk.
- 9. Aanpak scooteroverlast**
Aandachtsgebied: jongeren in het verkeer
Projectvoorstel naar voorbeeld van het Rotterdams ASO project: Aanpak Scooter Overlast. Onder jonge bestuurders van scooters of brommers vallen relatief veel slachtoffers en hun gedrag zorgt voor overlast bij andere weggebruikers. Naast repressief optreden is ook voorlichting en communicatie van belang bijvoorbeeld door jeugdige scooter-slachtoffers over hun ervaringen laten vertellen op middelbare scholen.
- 10. Oprissen verkeerskennis ouderen**
Aandachtsgebied: kwetsbare verkeersdeelnemers
Onder dit projectvoorstel vallen een aantal activiteiten gericht op vergroten van veiligheid en mobiliteit ouderen. Het opzetten van een samenwerking met ouderenorganisaties is hier onderdeel van. Een landelijk voorbeeld is onder meer het organiseren van BROEM-ritten (Breed Overleg Ouderen En Mobiliteit), een soort herexamens voor ouderen.
- 11. Intensieve snelheidscontroles**
Aandachtsgebied: gedragsbeïnvloeding en handhaving
Projectvoorstel voor het samen met politie organiseren van snelheidscampagnes op de wegen waar nu te hard gereden wordt. De gemeente kan daarbij de communicatie omtrent de controles verzorgen teneinde het effect te vergroten.

- 12. Afstemming handhaving verkeersgedrag**
Aandachtsgebied: gedragsbeïnvloeding en handhaving)
Project waarbij op basis van het beleidsprogramma is samenwerking met politie jaarlijks aandachtspunten voor handhaving worden opgesteld, gekoppeld aan een jaarplan. Gemeente kan de handhavingsactiviteiten van politie ondersteunen door communicatie en voorlichting daaromtrent en sturen naar plaatsten waar veel burgers problemen ervaren.
- 13. Opzetten actieve afdeling 3VO / fietsersbond**
aandachtsgebied proces: samenwerking
Stimuleren van het ontwikkelen van 3VO tot een volwaardige partner van de gemeente in de uitvoering van het lokale verkeersveiligheidsbeleid. Deze partijen kunnen eveneens zorgen dat landelijke en regionale 3VO acties ook in Ridderkerk worden uitgevoerd.
- 14. Wijkgerichte aanpak verkeersveiligheid**
Aandachtsgebied proces: Wijkgericht en integraal oppakken verkeersveiligheid
Buurtbewoners en organisaties hebben veel knelpunten uit de wijken aangedragen. In lijn met de filosofie van het wijkgericht werken kunnen wijkbewoners, samen met politie, 3VO, gemeente en andere partijen, de knelpunten oppakken. Door het opstarten van 'wijkprojecten verkeersveiligheid' worden bewoners uitgedaagd na te denken over de oplossingen en prioriteiten van de knelpunten die zij zelf hebben ingebracht. (In principe zal dit eerst als een pilotproject worden voorgesteld)
- 15. Kindlint**
Aandachtsgebied: Aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers en verblijfsgebieden
Een 'Kindlint' biedt een verkeersveilig, sociaal veilig én speelvriendelijk lint door buurt of wijk met zo min mogelijk conflictsituaties met andere weggebruikers.
- 16. Voetgangerscirkels**
Aandachtsgebied: Aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers en verblijfsgebieden
Een voetgangerscirkel is een netwerk van goede voorzieningen voor voetgangers. Er worden veilige en kwalitatief goede route aangelegd tussen de belangrijkste bestemmingen in een wijk. Met name voor ouderen zijn obstakels in de looproute een probleem.
- 17. Aandacht jonge bestuurders**
Aandachtsgebied: Gedrag jongeren in het verkeer / Jonge bestuurders
De Stadsregio Rotterdam en met name het POV Zuid-Holland organiseren jaarlijks verschillende campagnes gericht op het gedrag van jongeren. Dit projectidee houdt het meedoen met deze acties in. In samenwerking met politie en 3VO kan zo gezorgd worden dat er een constante aandacht is voor jongeren in het verkeer. Er is een scala aan concrete campagnes die onder deze noemer in Ridderkerk uitgevoerd kunnen worden.

BIJLAGEN

1. Participatieproces
2. Lijst met ingebrachte knelpunten
3. Aanvullende tabellen ongevalanalyse
4. Voorbeeldprojectenlijst

Bijlage 1

Participatieproces

PROCES MODULE VERKEERSVEILIGHEID
Betrokken partijen en wijze van betrekken

Wijze van benaderen	Betrokken partij	Actie	Resultaat / teruggekregen informatie
Oproep in combinatie	Bevolking Ridderkerk	Oproep 2 keer in De Combinatie geplaatst	95 terugmeldingen
Via invulscherm website	Bevolking Ridderkerk	Via website beperkte respons gekregen	6 keer knelpunten /maatregelen verkeersveiligheid
bestaande informatie uit correspondentie met gemeente	Bevolking Ridderkerk	Poststukken WVR vanaf 2000 zijn geraadpleegd	Plusminus 350 verkeersgerelateerde klachten
Clustergesprek	Politie, brandweer en ambulancedienst (Vertegenwoordigd in begeleidingscommissie)	Hebben zitting genomen in begeleidingscommissie. Daarnaast is op verschillende wijze informatie aangeleverd.	Verslagen hulpdienstenoverleggen in bezit. knelpuntenoverzichten zijn aangeleverd. Relevante beleidsstukken zijn aangeleverd.
Origineel clustergesprek.	Wijkoverleggen	Geen clustergesprek maar via bestaande informatie en knelpunteninventarisaties	-Overzicht verkeersmaatregelen in Rijsoord

Vervangen door aanleveren bestaande overzichten knelpunten uit wijkoverleggen			-Knelpunten verkeer vanuit Wop Slikkerveer -Knelpunten verkeer vanuit Wijkoverleg Bolnes -Info uit WOP Drievliet het Zand
Clustergesprek	Scholen (basisscholen en scholen voortgezet onderwijs) Directeurenoverleg (samen met SBD en afdeling SPO)	Directeurenoverleg is bijgewoond.	Standpunten zijn meegenomen
Clustergesprek	Stadsregio Rotterdam / RPV / POV Zuid-Holland	Gesprek met POV heeft plaatsgevonden Gesprek met RPV/ Stadsregio heeft plaatsgevonden	Regionale beleidskaders zijn helder
Scholenpilot	Basisscholen De Piramide en de Klimop: -Team en directie / MR -wijkagent -gemeente -Kinderen en ouders	Het scholenprojecten is inmiddels afgerond.	Maatregelvoorstel voor verbetering verkeersveiligheid scholen. Informatie ten behoeve stedelijk beleidsplan
<hr/>			
Aangeschreven organisaties met informatie verzoek	3VO Regionale afdeling	Schriftelijk informatie opgevraagd	Geen reactie; website geraadpleegd
Aangeschreven organisaties met informatie verzoek	Fietsersbond Regionale afdeling	Schriftelijk informatie opgevraagd	Geen reactie; website geraadpleegd
Aangeschreven organisaties met informatie verzoek	Waterschap (wellicht in gesprek)	Via reguliere kanalen benaderd	Informatie over wegen in beheer waterschap en beleid

Aangeschreven organisaties met informatie verzoek	Beleidsplatform Ouderen	Vergadering bijgewoond	Enkele kleine knelpunten
Aangeschreven organisaties met informatie verzoek	Beleidsplatform Jeugd	Vergadering bijgewoond	Reactie van FarelCollege. Input via Directeurenoverleg Lastig groep om te benaderen
Aangeschreven organisaties met informatie verzoek	Minder validen/Organisaties tbv minder validen	Schriftelijk informatie opgevraagd	Reactie van zorgvragers netwerk (knelpunten)
Aangeschreven organisaties met informatie verzoek	Ouderen/SWOR (St. Welzijn Ouderen Ridderkerk)	Schriftelijk informatie opgevraagd	Reactie gekregen (knelpunten)
Slotbijeenkomst waar de concept Module Verkeersveiligheid is gepresenteerd			
Slotbijeenkomst waar de concept Module Verkeersveiligheid is gepresenteerd	Alle bij het proces betrokken partijen zijn uitgenodigd. Daarnaast heeft er een open uitnodiging in De Combinatie gestaan. De opkomst bedroeg ongeveer 25.	Alle aandachtsgebieden zijn gepresenteerd aan de aanwezigen en zij hebben hierop kunnen reageren.	Alle beleidsvoorstellen konden rekenen op draagvlak. Kanttekening was dat aanwezigen meer concrete maatregelen hadden willen horen.

Bijlage 2

Lijst met ingebrachte knelpunten

Ingebrachte knelpunten Bolnes		
Nummer	Knelpunt	Eventuele nadere toelichting
1	Rijnsingel	Te hoge snelheid autoverkeer Oversteken (fietsers mn thv Kievitsweg) Wens voor aanleg rotondes
2	Ringdijk	Kruispunten en aansluiting, hard rijden en onveiligheid voor fietsers
3	Verkeersgedrag schooljeugd	
4	Ridderster en kruispunt Rotterdamseweg / Rijnsingel	Stank / geluidoverlast
5	T-splitsing Rijnsingel / Benedenrijweg	
6	T-splitsing Rijnsingel / Noordstraat	
7	Ringdijk - Benedenrijweg	Oversteken gevaarlijk
8	Schoolomgeving	Te hoge snelheid verkeer
9	De La Rijstraat / Paul Krugerstraat	Veel foutparkeren
10	Benedenrijweg	Te hoge snelheid verkeer
11	Boezemkade / Majubastraat	Verhogen van de drempels l.v.m. snelheid
12	De Wetstraat	Te hoge snelheid verkeer en belemmering zicht l.v.m. geparkeerde auto's
13	Boezemkade / Benedenrijweg	Belemmering van het zicht l.v.m bushokje
14	Rijnsingel	Te hoge snelheid verkeer
15	Rijnsingel / Kievitsweg	Gevaarlijk kruispunt
16	Verkeerssituatie bij Bas van der Heijden (supermarkt), Vechtstraat	Drukte verkeer

Ingebrachte knelpunten Slikkerveen		
Nummer	Knelpunt	Eventuele nadere toelichting
1	Verblijfsgebieden Slikkerveen	Onvoldoende functioneren verkeersremmende maatregelen.
2	Randweg (en andere doorgaande wegen)	Te hard rijdende auto's
3	Parkeren komt relatief veel voor als knelpunt in relatie tot smal profiel	De bereikbaarheid van hulpdiensten ondervindt daardoor problemen
4	Kruispunt Kievitstraat / Willemstraat	Nieuw kruispunt wordt onveilig bevonden (krappe boogstralen in relatie tot fietsers)
5	Kruispunt Kievitstraat / Oranjestraat	Slecht zicht en gevaarlijk
6	Willemstraat / Oranjestraat.	Ruimte voor fietsers in wegprofiel. Met name na aanpassingen 30 bij wegversmallingen.
7	Relatief veel fietsgerelateerde klachten vanuit deze wijk	Te hard rijden, wegprofiel, parkeren
8	Verblijfsgebieden Slikkerveen	Meer drempels
9	Verblijfsgebieden Slikkerveen	Meer aandacht voor fietsers
10	Verblijfsgebieden Slikkerveen	Meer en betere verlichting
11	Verblijfsgebieden Slikkerveen	Betere handhaving van het verkeersgedrag (vooral scooters en automobilisten) m.b.t. snelheidslimiet
12	Kruispunt Willemstraat / Sportlaan / Kievitsweg	Gevaarlijk kruispunt (in samenhang bekijken met OV)
13	Ravelstraat (nr.31)	Onoverzichtelijke bocht
14	Oranjestraat	Veel opstoppingen fietsers (fietsers raken in de knel)
15	Parkeren Oranjestraat / Benedenrijweg	Onoverzichtelijke kruising
16	Verkoopwagens hoek Dillenburgplein / Reijerweg	Belemmeren zicht

Ingebrachte Knelpunten Drievliet 't Zand		
Nummer	Knelpunt	Eventuele nadere toelichting
1	Wegen met een verzamelfunctie in Drievliet	Zijn formeel 30 maar veel klachten dat er toch te hard wordt gereden
2	Erasmuslaan komt vaak terug (ook in WVR klachten en bezwaren)	Drempels werken afdoende werken om snelheid te remmen tot 30
3	A15 / A16 en Rotterdamseweg	Snelwegen zorgen voor slechte Luchtkwaliteit
4	Autoverkeer rijdt te snel over rotondes Vlietlaan	Te hard rijdend Autoverkeer.
5	Oversteken van Rotterdamseweg thv Salem	Zeer gevaarlijk l.v.m. schoolgaande kinderen
6	Erasmuslaan	Er moeten verkeersdrempels komen l.v.m te hard rijden
7	Steur	Het is zeer onoverzichtelijk bij het uitrijden van steur
8	Foutparkeren	
9	Vogelvliet (Fazant)	Wegversmalling
10	Te smalle doorgang voor fietsers naast de verkeersdrempels	
11	Overlast van scooters	Snelheid en geluid.
12	Rotterdamse weg	Te hoge snelheid van het verkeer
13	Noordmanstraat	Te hoge snelheid van het verkeer
14	Paltrokmolen	Fietsers/scooters over de brug
15	Paltrokmolen / Karper	Wegversmalling
16	Visvliet	Te hoge snelheid van het verkeer
17	Pelikaan	Te hoge snelheid van het verkeer
18	Zeemanstraat	Gevaarlijk voor oversteken van kinderen

Ingebrachte Knelpunten Rijsoord-Oostendam		
Nummer	Knelpunt	Eventuele nadere toelichting
1	De Rijkstraatweg:	Snelheid, smal profiel en oversteken op een groot aantal locaties
2	Rijkstraatweg - Vlasstraat	Gedrag schoolgaande jeugd op route
3	Parkeren vormt een probleem in relatie tot de smalle straten	
4	Pruimendijk,	Smal wegprofiel, te hard rijdende auto's, gevaarlijk voor fietsers
5	Rijksstraatweg	Plaatsen van drempels (beheerder Waterschap IJsselmonde)
6	Kruispunt Geerlaan/Mauritsstraat	Slecht zichtbaar (onoverzichtelijk)
7	Rijksstraatweg	Fietsers
8	Damstraat	Vrachtwagens

Bijlage 3

Aanvullende tabellen ongevallenanalyse

Vervoerswijze	Leeftijd	1998	1999	2000	2001	2002	totaal	Verdeling
Personenauto	0 - 11 jaar	0	0	0	0	0	0	0%
	12 - 15 jaar	0	0	0	0	0	0	0%
	16 - 17 jaar	0	1	0	2	1	4	0%
	18 - 24 jaar	131	110	99	41	44	425	17%
	25 - 39 jaar	275	247	206	101	79	908	36%
	40 - 49 jaar	113	105	87	50	41	396	16%
	50 - 59 jaar	70	77	76	31	34	288	11%
	60 - 69 jaar	71	47	35	19	23	195	8%
	70 jaar e.o.	32	34	23	11	16	116	5%
Onbekend	27	56	44	47	39	213	8%	
							2545	100%
Bestelauto	0 - 11 jaar	0	0	0	0	0	0	0%
	12 - 15 jaar	0	0	0	0	0	0	0%
	16 - 17 jaar	0	0	0	0	0	0	0%
	18 - 24 jaar	21	15	8	3	6	53	16%
	25 - 39 jaar	44	40	24	12	15	135	42%
	40 - 49 jaar	17	22	7	9	9	64	20%
	50 - 59 jaar	12	9	8	2	3	34	11%
	60 - 69 jaar	1	3	3	1	0	8	2%
	70 jaar e.o.	0	1	1	0	0	2	1%
Onbekend	3	8	2	5	8	26	8%	
Totaal							322	100%
Vrachtauto	0 - 11 jaar	0	0	0	0	0	0	0%
	12 - 15 jaar	0	0	0	0	0	0	0%
	16 - 17 jaar	0	0	0	0	0	0	0%
	18 - 24 jaar	7	10	3	0	3	23	12%
	25 - 39 jaar	18	15	15	6	7	61	31%
	40 - 49 jaar	8	4	11	4	0	27	14%
	50 - 59 jaar	7	7	5	3	1	23	12%
	60 - 69 jaar	0	2	2	0	0	4	2%
	70 jaar e.o.	1	0	2	0	0	3	2%
Onbekend	9	13	26	10	1	59	30%	
Totaal							200	100%
Motor	0 - 11 jaar	0	0	0	0	0	0	0%
	12 - 15 jaar	0	0	0	0	0	0	0%
	16 - 17 jaar	0	0	0	0	0	0	0%
	18 - 24 jaar	4	0	2	0	1	7	21%
	25 - 39 jaar	5	1	4	6	1	17	52%
40 - 49 jaar	0	3	1	0	2	6	18%	

	50 - 59 jaar	0	1	0	0	0	1	3%
	60 - 69 jaar	0	0	0	1	0	1	3%
	70 jaar e.o.	0	0	0	0	0	0	0%
	Onbekend	0	1	0	0	0	1	3%
	Totaal						33	100%
Bromfiets	0 - 11 jaar	0	1	0	0	0	1	0%
	12 - 15 jaar	1	3	4	3	1	12	5%
	16 - 17 jaar	21	36	15	14	10	96	39%
	18 - 24 jaar	16	16	6	5	2	45	18%
	25 - 39 jaar	13	5	4	5	2	29	12%
	40 - 49 jaar	6	3	1	2	1	13	5%
	50 - 59 jaar	6	1	5	0	0	12	5%
	60 - 69 jaar	4	0	0	0	0	4	2%
	70 jaar e.o.	2	2	1	1	1	7	3%
	Onbekend	8	7	5	3	7	30	12%
	Totaal						249	100%
Fiets	0 - 11 jaar	6	6	6	2	0	20	10%
	12 - 15 jaar	25	11	8	5	2	51	24%
	16 - 17 jaar	14	3	3	2	1	23	11%
	18 - 24 jaar	3	1	3	3	2	12	6%
	25 - 39 jaar	11	7	8	5	3	34	16%
	40 - 49 jaar	4	5	1	5	0	15	7%
	50 - 59 jaar	4	2	2	0	2	10	5%
	60 - 69 jaar	6	3	1	3	1	14	7%
	70 jaar e.o.	5	4	7	1	4	21	10%
	Onbekend	2	2	2	3	1	10	5%
	Totaal						210	100%
Te voet	0 - 11 jaar	5	1	1	2	0	9	30%
	12 - 15 jaar	1	0	1	0	0	2	7%
	16 - 17 jaar	1	0	0	0	0	1	3%
	18 - 24 jaar	1	1	0	0	0	2	7%
	25 - 39 jaar	2	1	1	0	0	4	13%
	40 - 49 jaar	1	1	0	0	0	2	7%
	50 - 59 jaar	0	0	0	0	0	0	0%
	60 - 69 jaar	0	1	1	0	2	4	13%
	70 jaar e.o.	0	1	1	1	0	3	10%
	Onbekend	0	0	0	3	0	3	10%
	Totaal						30	100%

Bijlage 4

Voorbeeldprojectenlijst

PROJECT

'Doorlichten gebiedsontsluitingswegen'

1

Aanleiding

- Een groot deel van de klachten van burgers over het verkeersgedrag en de verkeersveiligheid concentreert zich op de gebiedsontsluitingswegen.
- Het merendeel van de (ernstige)ongevallen in Ridderkerk vindt plaats op de gebiedsontsluitingswegen.

Valt onder aandachtsgebied:

- Veiligheid gebiedsontsluitingswegen.
- Omdat het een vrij breed onderwerp betreft is er ook een samenhang met andere aandachtsgebieden.

Projectdoel

- Verbeteren van de verkeersveiligheid op gebiedsontsluitingswegen, zowel het aantal ongevallen als de perceptie van verkeersveiligheid van de inwoners van Ridderkerk.

Aanpak en organisatie

- In het knelpuntenoverzicht in het onderzoeksrapport is voor iedere wijk terug te vinden welke gebiedsontsluitingswegen knelpunten kennen en wat de aard van de knelpunten is.
- Gezien de subjectieve aard van de inbreng dient nader onderzocht te worden welke oorzaken aan welke knelpunten ten grondslag liggen.
- Het doorlichten van de gebiedsontsluitingswegen vergt nader onderzoek en moet leiden tot een lijst met concrete verbeterpunten. Gezien het aantal gebiedsontsluitingswegen en de kosten van maatregelen zal een fasering en prioritering in de uitvoering nodig zijn.

Inhoudelijke aandachtspunten

- De meeste knelpunten liggen op het vlak van snelheid en oversteekbaarheid.
- Mogelijke maatregelen zijn:
 - Het veranderen van het wegbeeld (in lijn met Duurzaam Veilig).
 - Het accentueren en/of anders inrichten van oversteeklocaties (zie projectvel oversteken gebiedsontsluitingswegen en red de zebra).
 - Handhaving.
 - Eventueel snelheidsremmende maatregelen.

Aanleiding

- Op een aantal gebiedsontsluitingswegen in Ridderkerk zijn problemen geconstateerd met de oversteekbaarheid.
- Plaatsen waar veel voetgangers oversteken zoals bij scholen, winkels, het centrum of voorzieningen voor ouderen, hebben daarbij extra aandacht nodig.
- Automobilisten stoppen niet altijd voor voetgangers bij een zebra.
- Voetgangers voelen zich (mede daardoor) niet altijd veilig op een zebra.

Valt onder aandachtsgebied:

- Veiligheid gebiedsontsluitingswegen.

Projectdoel

Belangrijke voetgangersoversteken op gebiedsontsluitingswegen verbeteren door het nemen van aanvullende maatregelen.

Aanpak en organisatie

- In kaart brengen van de belangrijke oversteken. Deze oversteken liggen voornamelijk op de looproutes naar functies als scholen winkels, het centrum of voorzieningen voor ouderen.
- Vaststellen of aanvullende maatregelen nodig zijn (mede aan de hand van knelpuntenoverzichten uit module).
- Bekijken welke maatregelen genomen kunnen worden. Op een voetgangersoversteek zijn verschillende mogelijkheden denkbaar. Maatregelen dienen doorgaans snelheidsremmend en/of attentieverhogend te zijn. Het aanleggen van een middeneiland vergroot doorgaans de oversteekbaarheid aanzienlijk en kan tevens snelheidsremmend werken.

Inhoudelijke aandachtspunten

- Uniformiteit in de oversteekvoorzieningen in de gemeente Ridderkerk heeft de voorkeur (in lijn met Duurzaam Veilig).
- Dit project dient een plaats te krijgen in de module Langzaam Verkeer.

Aanleiding

- In de praktijk stoppen niet alle automobilisten voor een zebra.
- Kwetsbare groepen in het verkeer, zoals kinderen en ouderen, voelen zich niet veilig.
- Daarnaast leidt dit regelmatig tot bijna ongevallen.

Valt onder aandachtsgebieden:

- Veiligheid gebiedsontsluitingswegen.
- Aandacht kwetsbare verkeersdeelnemers.
- Aanpak verkeersveiligheid basisscholen.

Projectdoel

Het doel van dit project is door middel van een communicatieactie de verkeersdeelnemers in Ridderkerk te wijzen op de zebra. Het moet automobilisten weer duidelijk gemaakt worden waar een zebra voor staat: de voetganger heeft voorrang vanaf het moment dat hij aanstalten maakt om over te willen steken.

Aanpak en organisatie

- Dit project is in essentie een communicatieactie, die kan bestaan uit de volgende onderdelen:
 - Bekendmaking van de actie via de lokale media.
 - Publieksactie, ludieke actie om aandacht te vestigen op de zebra's.
 - Plaatsen borden en eventueel spandoeken bij zebraoversteken.
 - Betrekken scholen waarvan de looproute van de kinderen een zebraoversteek bevatten. Kinderen kunnen bijvoorbeeld een houten zebra maken.
 - Als sluitstuk controleren door politie bij zebra's.
- Politie en 3VO dienen te worden betrokken bij dit project. 3VO kan een deel van de communicatie verzorgen.

Inhoudelijke aandachtspunten

- Naast de bredere communicatieactie zit er ook een educatieve component aan gericht op basisschool kinderen. Hierbij wordt kinderen geleerd op welke wijze ze veilig bij een zebra kunnen oversteken. Het valt daarmee onder de praktische verkeerseducatie.
- Dit project sluit aan bij de module Langzaam Verkeer.

Aanleiding

De eerste fase van het uitvoeringsprogramma van Duurzaam Veilig is in de gemeente Ridderkerk inmiddels afgesloten. De resultaten zijn veelal zichtbaar op straat. Het heeft onder meer geleid tot:

- Het aanleggen van verblijfsgebieden waar een maximum snelheid van 30 km/h geldt. In de gebieden zijn verschillende maatregelen genomen zoals zoneborden, drempels, versmallingen en andere snelheidsremmende maatregelen.
- De invoering van landelijke maatregelen als 'bromfiets op de rijbaan' en 'fietser voorrang van rechts'.

Er is door de gemeente een evaluatie van de eerste fase van Duurzaam Veilig gepland. Tijdens het opstellen van de module verkeersveiligheid zijn een aantal aandachtspunten voor deze evaluatie naar voren gekomen.

Valt onder aandachtsgebied:

- Dit project valt gezien het brede karakter onder meerdere aandachtsgebieden. Gezien het karakter van Duurzaam Veilig fase 1 sluit het project het meeste aan bij de aandachtsgebieden Verblijfsgebieden en Veiligheid gebiedsontsluitingswegen.

Projectdoel

Evalueren van de tijdens Duurzaam Veilig fase 1 getroffen maatregelen en de effecten ervan. De evaluatie moet een beeld opleveren van de effecten van Duurzaam Veilig fase 1. Hebben de getroffen maatregelen een objectieve en subjectieve winst opgeleverd ten aanzien van de verkeersveiligheid?

Aanpak en organisatie

- De evaluatie dient zich zowel op de objectieve als de subjectieve verkeersveiligheidseffecten te richten.
- Voor zover mogelijk dient de ontwikkeling in de ongevallencijfers eveneens een plaats te krijgen in de evaluatie.
- Tenslotte dient de evaluatie een lijst met verbeterpunten op te leveren; op welke punten zijn de getroffen Duurzaam Veilig maatregelen te complementeren of vervolmaken?

Inhoudelijke aandachtspunten

- Wegen met een verzamelfunctie binnen verblijfsgebieden zijn een belangrijk aandachtspunt binnen de evaluatie. Op deze wegen hebben bewoners van verblijfsgebieden verschillende knelpunten aangegeven ten aanzien van snelheid en leefbaarheid.
- De effecten van verschillende typen snelheidsremmers: welke werken wel/niet. Hoe ervaren de gebruikers de verschillende fysieke maatregelen?
- De gevolgen van het instellen van verblijfsgebieden voor de gebiedsontsluitingswegen. Worden dit wegen met een grote barrièrewerking? Zijn aanvullende maatregelen t.b.v. de oversteekbaarheid nodig om de verbindingen tussen de verblijfsgebieden goed te houden.
- Hoe kunnen de nadelige gevolgen voor hulpdiensten en het openbaar vervoer worden beperkt?

Aanleiding

- Het is wenselijk om de ontwikkeling van de verkeersveiligheid te monitoren, zowel objectief als subjectief.
- Verkeersveiligheid is dynamisch en binnen een periode van 5 jaar (planhorizon module verkeersveiligheid) kunnen nieuwe ontwikkelingen in de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid aandacht nodig hebben.
- De (twee-)jaarlijks op te stellen werkplannen hebben actuele informatie nodig om prioriteiten vast te kunnen stellen.

Valt onder aandachtsgebied:

- Dit is een overkoepelend project gericht op de uitvoering.

Projectdoel

De ontwikkelingen in de subjectieve en objectieve verkeersveiligheid monitoren teneinde in te kunnen spelen op actuele ontwikkelingen.

Aanpak en organisatie

Dit project bestaat uit drie elementen:

1. Monitoren van de ontwikkeling in de verkeersongevallencijfers. Wanneer de jaarlijkse cijfers uitgebracht worden, kan er een analyse uitgevoerd worden. Aandachtspunten bij de analyse zijn onder meer:
 - Ligt de ontwikkeling van verkeersongevallencijfers in lijn met de doelstelling?
 - Zijn er opvallende uitschieters in de ongevallen?
 - Zijn er minder ongevallen op locaties waar maatregelen genomen zijn?
2. Monitoren van de ontwikkeling in de subjectieve verkeersveiligheid. Hoe ervaren de inwoners van Ridderkerk de verkeersveiligheid? Zijn er nieuwe locaties en zaken die problemen opleveren? Nemen de klachten af op plaatsen waar maatregelen genomen zijn? Een jaarlijks terugkerende enquête of 'gemeentemonitor' bieden hiertoe mogelijkheden.
3. Inwoners van Ridderkerk op de hoogte brengen van de resultaten van de evaluatie. Dit zorgt ervoor dat de inwoners van Ridderkerk weten wat er bereikt is en kan meteen aangrepen worden om aan te geven welke projecten / acties de gemeente in de navolgende periode gaat uitvoeren.

Inhoudelijke aandachtspunten

Het is belangrijk dat de jaarlijkse evaluatie wordt meegenomen in de werkplannen. Op deze wijze kan adequaat worden ingesprongen op nieuwe ontwikkelingen in de verkeersveiligheid. Hieraan kunnen tevens de prioriteiten in de aandachtsgebieden van de module gekoppeld worden.

Aanleiding

- De verkeerschaos bij scholen bij het halen en brengen van kinderen.
- Steeds minder kinderen komen zelfstandig naar school.
- Betrokkenen wijzen naar elkaar als het gaat om het zoeken van oplossingen.
- Een scholenpilot maakt alle betrokken partijen medeverantwoordelijk voor de problematiek en de oplossing ervan.

Valt onder aandachtsgebied:

- Verkeersveiligheid basisscholen / schoolomgeving.

Projectdoel

Verkeersveiliger maken van de schoolomgeving in samenwerking met alle betrokken partijen en stimuleren dat kinderen eerder zelfstandig naar school mogen.

Aanpak en organisatie

Het verkeersveiligheidsproject op scholen is een procesaanpak, waarbij het zwaartepunt ligt bij samenwerking.

De samenwerking krijgt vorm doordat meerdere partijen worden betrokken in het proces én de uitvoering. Dit zijn doorgaans:

- Ouders (bijvoorbeeld in de vorm van een MR of OR)
- Schoolleiding
- Docententeam
- Politie
- Gemeente (Verkeer en/of onderwijs)
- Onderwijsbegeleidingsdienst
- Kinderen

Inhoudelijke aandachtspunten

De aanpak is conform Samen Duurzaam Veilig op Weg van het POV Zuid-Holland. De volgende aspecten dienen in de projecten op locatie een plaats te krijgen:

1. Ruimtelijke Ordening en Infrastructuur
2. Educatie, Communicatie en Handhaving
3. Mobiliteitsbeïnvloeding
4. Voertuigaanpassingen en beveiligingsmiddelen

Aanleiding

De Verkeersleerkracht is een soort 'uitleendocent' die op scholen verkeersles kan geven. Het is een lopend project van de Stadsregio Rotterdam en POV Zuid-Holland waarop kan worden aangehaakt. Het neemt scholen een stuk werk uit handen in het geven van de verkeerslessen.

Valt onder aandachtsgebied:

- Aanpak verkeersveiligheid basisscholen / schoolomgeving.
- Aandacht kwetsbare verkeersdeelnemers.

Projectdoel

Meer (praktische) verkeerseducatie aan kinderen door de inzet van een Verkeersleerkracht.

Aanpak en organisatie

- In het schooljaar 2003/2004 wordt in Spijkenisse een pilot uitgevoerd met de Verkeersleerkracht. Zoals het er nu naar uitziet wordt het na de pilot mogelijk om de verkeersleerkracht ook in andere steden te introduceren.
- Dit betekent dat het project Verkeersleerkracht in overleg met de Stadsregio Rotterdam in werking gezet zal moeten worden.

Inhoudelijke aandachtspunten

De Verkeersleerkracht is een project dat in Zuid-Holland reeds succesvol wordt uitgevoerd. Het principe is dat scholen een speciaal aangestelde Verkeersleerkracht kunnen vragen een dag(deel) verkeersles te komen geven. Doorgaans wordt ook gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot het geven van praktische verkeerslessen op straat. Op deze wijze kost het geven van verkeerslessen de basisscholen minder eigen tijd en halen zij ook een stuk expertise op dit gebied in huis.

Aanleiding

Uit de knelpuntenanalyse van de module verkeersveiligheid is het gedrag van fietsende jongeren op weg van en naar school als knelpunt naar voren gekomen. De betreffende scholen liggen vaak buiten Ridderkerk, maar de fietsroutes leiden over het grondgebied van de gemeente. Klachten zijn onder meer het met veel naast elkaar rijden, door rood licht rijden en zonder licht rijden.

Valt onder aandachtsgebied:

- Jongeren in het verkeer / Jonge bestuurders.

Projectdoel

Het aanpakken van het gedrag van fietsende scholieren in samenwerking met schoolleidingen van middelbare scholen in en buiten van Ridderkerk.

Aanpak en organisatie

De volgende elementen dienen een plaats te krijgen in de aanpak:

- Contact zoeken met de betreffende scholen en in overleg met de schoolleidingen treden.
- In samenwerking met de schoolleiding afspraken maken over een strategie. Onderdelen van de strategie zijn:
 - Scholieren wijzen op de gevolgen van hun gedrag (bewustwording).
 - Ouders betrekken door het opsturen van een gezamenlijke brief met het verzoek hun kind op het verkeersgedrag aan te spreken.

Inhoudelijke aandachtspunten

- Er zijn voorlichtingsmodules beschikbaar die zich specifiek richten op de middelbare scholen. Overigens is verkeerseducatie doorgaans geen vast onderdeel van het lesprogramma omdat het niet tot de eindtermen behoort. Hier ligt al een sterk verbeterpunt.
- Handhaving op de schoolroutes door politie is onherroepelijk een onderdeel van de aanpak van dit probleem. Zaken als controles op licht, roodlichtnegatie, onveilig verkeersgedrag of bromfietscontroles sorteren effect.

Aanleiding

- Het gedrag van (jonge) scooter- en brommerbestuurders laat veel te wensen over.
- Veel inwoners van Ridderkerk hebben aangegeven overlast te ondervinden van scooters.
- Ook het aantal verkeersongevallen waar jongeren als bestuurder van een scooter bij betrokken zijn vormt een aanleiding.
- In Rotterdam is onder de noemer ASO-project (aanpak scooteroverlast) een sterk repressieve aanpak geïntroduceerd. Wegens het succes van deze aanpak hebben diverse gemeenten deze aanpak inmiddels overgenomen.

Valt onder aandachtsgebied:

- Gedrag jongeren in het verkeer / jonge bestuurders.

Projectdoel

Overlast en verkeersonveiligheid als gevolg van bromfietzers / scooters reduceren door een aanpak in de breedte.

Aanpak en organisatie

De aanpak kan bestaan uit de volgende projecten. De aanpak moet zowel een repressieve kant hebben (handhaving) als voorlichting en communicatie aspecten.

- Projectvoorstel naar voorbeeld van het Rotterdamse ASO-project: aanpak scooteroverlast. Dit betekent dat regelmatig controles worden gehouden en dat bestuurders slechts eenmaal 'de fout' in mogen gaan. De tweede keer wordt de scooter in beslag genomen.
- Het ASO-project vraagt om intensieve controleacties en daarmee dus extra politie-inzet. Het project zal dus in samenwerking met de politie moeten worden uitgevoerd.
- Een communicatiestrategie om het ASO-project onder de aandacht te brengen is een noodzakelijk onderdeel van de aanpak en zal extra effect sorteren (aandacht in lokale media).
- Naast repressief optreden is ook voorlichting en communicatie van belang bijvoorbeeld door jeugdige scooter-slachtoffers over hun ervaringen te laten vertellen op middelbare scholen.
- Samenwerking tussen gemeente, politie en scholen is van belang.

Aanleiding

- Ouderen (en zij niet alleen) zijn soms door het moderne verkeer en complexere verkeerssituaties onzeker in het verkeer. Dit leidt regelmatig tot onveilige situatie en een onveilig gevoel bij ouderen.
- Een aspect dat kan bijdragen aan de zekerheid van ouderen bij verkeersdeelname is voorlichting en verkeerseducatie.

Valt onder aandachtsgebied:

- Aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

Projectdoel

Ouderen in de gelegenheid stellen hun verkeerskennis en vaardigheden op te poetsen zodat zij beter voorbereid het dagelijks verkeer ingaan.

Aanpak en organisatie

- Het is zinvol om in overleg met ouderen(organisaties) en 3VO een lokale aanpak op te zetten.
- Een mogelijkheid is het organiseren van 'BROEM-ritten'. Dit zijn een soort herexamens waarbij ouderen onder begeleiding van een rij-instructeur hun rijvaardigheid toetsen. Elders in het land worden deze ritten doorgaans in samenwerking met 3VO georganiseerd en zijn ouderen er positief over.
- Verkeerseducatie en -voorlichting dient tevens onderdeel te worden van het ouderenbeleid.

Aanleiding

- Handhaving is binnen Duurzaam Veilig een belangrijk instrument in de effectuering van het verkeersveiligheidsbeleid. Binnen de nu actuele tweede fase van Duurzaam Veilig is gedragsbeïnvloeding een belangrijk aspect zodat handhaving de komende jaren een actueel en belangrijk instrument zal blijven.
- In Ridderkerk blijkt met name behoefte te zijn aan handhaving op snelheidsovertredingen. Daarnaast dragen andere (reguliere) politiecontroles bij tot de verkeersveiligheid. Dit zijn onder meer de alcoholcontroles, bromfietscontroles, etc.
- Er dient een afstemming plaats te vinden tussen de handhavingsactiviteiten van de politie en het beeld dat de gemeente heeft van actuele problemen in de verkeersveiligheid. Daarnaast kan de gemeente de handhaving kracht bijzetten door de communicatie te verzorgen.

Valt onder aandachtsgebied:

- Veiligheid gebiedsontsluitingswegen.
- Gedragsbeïnvloeding en handhaving.

Projectdoel

Het gewenste verkeersgedrag in Ridderkerk afdwingen door effectieve politiecontroles versterkt door een communicatie strategie.

Aanpak en organisatie

- Op basis van de jaarlijks op te stellen werkplannen kunnen aandachtspunten voor handhaving worden opgesteld. De gemeente heeft zelf geen handhavingcapaciteit, de aanpak is derhalve gebaseerd op overleg en samenwerking.
- De voorgestelde evaluatie van de ontwikkelingen in de verkeersveiligheid kan eveneens (actuele) informatie verschaffen waar handhaving gewenst is.
- De gemeente kan de handhavingactiviteiten van politie ondersteunen door communicatie en voorlichting daaromtrent en sturen naar plaatsten waar veel burgers problemen ervaren.
- In de knelpuntenoverzichten van de module zijn verschillende locaties aangegeven waar extra handhaving wenselijk zou zijn. Hetzelfde geldt voor bepaalde soorten verkeersgedrag.
- Op basis van de module zijn verschillende aandachtsgebieden geformuleerd waarbij de politie een belangrijke rol heeft. Bij veel projecten is medewerking en samenwerking van de politie een succesfactor. Onder meer bij de verkeersveiligheid rondom basisscholen, aanpak jongeren, aanpak hard rijden, etc. Dit vraagt om een langdurige en intensieve samenwerking.

Inhoudelijke aandachtspunten

- De snelheid van het autoverkeer op de gebiedsontsluitende wegen en wegen met een verzamelfunctie in verblijfsgebieden is veelvuldig als knelpunt naar voren gekomen.
- De problemen zijn ter hoogte van oversteeklocaties of voorzieningen zoals scholen of winkels extra urgent.
- Het is op korte termijn onmogelijk om fysieke oplossingen te vinden voor alle punten in Ridderkerk waar snelheidsovertredingen een probleem zijn. Daarnaast zijn fysieke maatregelen niet altijd mogelijk of wenselijk in verband met bereikbaarheid en doorstroming. Gedragsbeïnvloeding is derhalve van belang. Handhaving is hierbij een belangrijk middel.

Aanleiding

- Er wordt op dit moment beperkt samengewerkt met lokale verkeersveiligheidsorganisaties als 3VO en de Fietsersbond.
- Dit wordt deels veroorzaakt omdat de lokale afdelingen niet op 'volle kracht' actief zijn in Ridderkerk.
- De lokale afdelingen van deze landelijke organisaties kunnen een belangrijke partner van de gemeente worden bij de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid.

Valt onder aandachtsgebied

- Samenwerking lokale organisaties (proces).
- Gedragsbeïnvloeding en handhaving (m.n. eerste element).

Projectdoel

Het stimuleren en activeren van de lokale afdelingen van 3VO en Fietsersbond om zodoende een actieve partner te krijgen voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid.

Aanpak en organisatie

In vele andere gemeente waar een lokale afdeling van 3VO en Fietsersbond actief zijn, heeft de gemeente hier een goede partner aan.

- Doorgaans stellen de lokale afdelingen een jaarplan op en worden zij in de uitvoering ondersteund door de landelijke organisaties.
- Beide organisaties kunnen een actieve rol spelen in het opzetten van gedragscampagnes of het doorvertalen van landelijke campagnes naar Ridderkerk.
- Denk daarbij aan posters en campagnemiddelen die door 3VO en de Fietsersbond in Ridderkerk worden verspreid.
- Tevens kunnen beide organisaties de gemeente van dienst zijn met adviezen over de verkeersveiligheid al dan niet gerelateerd aan het fietsverkeer.

Overige projectenideeën

Er zijn nog enkele aanvullende projectideeën geformuleerd.

18. Wijkgerichte aanpak verkeersveiligheid

Aandachtsgebied proces: Wijkgericht en integraal oppakken verkeersveiligheid

Buurtbewoners en organisaties hebben veel knelpunten uit de wijken aangedragen. In lijn met de filosofie van het wijkgericht werken kunnen wijkbewoners, samen met politie, 3VO, gemeente en andere partijen, de knelpunten oppakken. Door het opstarten van 'wijkprojecten verkeersveiligheid' worden bewoners uitgedaagd na te denken over de oplossingen en prioriteiten van de knelpunten die zij zelf hebben ingebracht. In principe zal dit eerst als een pilotproject moeten worden voorgesteld.

19. Kindlint

Aandachtsgebied: Aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers en verblijfsgebieden

Een 'Kindlint' biedt een verkeersveilig, sociaal veilig én speelvriendelijk lint door buurt of wijk met zo min mogelijk conflictsituaties met andere weggebruikers.

20. Voetgangerscirkels

Aandachtsgebied: Aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers en verblijfsgebieden

Een voetgangerscirkel is een netwerk van goede voorzieningen voor voetgangers. Er worden veilige en kwalitatief goede route aangelegd tussen de belangrijkste bestemmingen in een wijk. Met name voor ouderen zijn obstakels in de looproute een probleem.

21. Aandacht jonge bestuurders

Aandachtsgebied: Gedrag jongeren in het verkeer / Jonge bestuurders

De Stadsregio Rotterdam en met name het POV Zuid-Holland organiseren jaarlijks verschillende campagnes gericht op het gedrag van jongeren. Dit projectidee houdt het meedoen met deze acties in. In samenwerking met politie en 3VO kan zo gezorgd worden dat er een constante aandacht is voor jongeren in het verkeer. Er is een scala aan concrete campagnes die onder deze noemer in Ridderkerk uitgevoerd kunnen worden.

22. Communicatie, educatie en voorlichting over verkeersveiligheid richting ouderen

Aandachtsgebied: Aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers

Een bedreiging voor de zelfstandige en veilige mobiliteit van ouderen is het gevoel van niet meer veilig kunnen deelnemen aan het verkeer. In de praktijk leidt dit ertoe dat ouderen bepaalde routes of bepaalde vervoerswijzen gaan mijden. Dit is een ernstige beperking van de mobiliteit van deze groeiende groep. Door ouderen opfriscursussen aan te bieden of cursussen gerelateerd aan verkeersveiligheid kan dit worden ondervangen. Eenvoudige voorbeelden zijn tips over het veilig fietsen, een cursus valtechniek, een cursus veilig omgaan met ene scootmobiel, en dergelijke.

23. Ongevallenconcentraties

Twee opvallende ongevallenconcentraties in Ridderkerk zijn de parkeerterreinen Ridderhof (centrum) en Amerstraat (Bolnes). Er zou op deze beide terreinen onderzocht moeten worden of er een aanleiding is aan te wijzen voor deze ongevallenconcentraties. Ongevallen op parkeerterreinen zijn soms met eenvoudige middelen te voorkomen. Bijvoorbeeld door het instellen van een bepaalde (éénrichtings) routing of iets anders vormgeven van de parkeervakken.