

Verkeersveiligheidsbrief 2013

Voortgangsrapportage 'Deventer Veilig op weg'
april 2013

Uitgave : Team Ruimte en Economie
Naam : R.M. Kager
Telefoonnummer : -
Mail : rm.kager@deventer.nl

Inhoud

Inleiding	3
1 Landelijke en regionale ontwikkelingen verkeersveiligheid	3
1.1 Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2012	3
1.2 Nationale 'Aanpak veilig fietsen'	4
1.3 Onderregistratie verkeersongevallen 2010-2012	5
1.4 Provinciaal beleid: Vijf regionale thema's en focustabel	5
1.5 Intentieverklaring samenwerking verkeersveiligheid West-Overijssel 2011-2014	9
2 Monitoring actiepunten 'Deventer Veilig op Weg'	9
3 Activiteiten Educatie en Voorlichting 2012 / 2013	11
4 Verslaglegging ongevallen met dodelijke afloop	12
4.1 Overzicht ongevallen met dodelijke afloop 2010-2012	12
4.2 Afweging tot mogelijke maatregelen	13
5 Herijken ongevallenlocaties	13
5.1 Verkeersonveilige locaties 2007-2009 ('oude lijst')	14
5.2 Verkeersonveilige locaties 2010-2012 ('nieuwe lijst')	15
5.3 Statistische analyse naar invloed van toeval	16
5.4 Conclusie	16

Bijlagen: (allen op www.deventer.nl/veiligopweg)

- Bijlage 1: Ledenbrief VNG Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2012 (VNG, 5 pagina's)
- Bijlage 2: Maatregelen beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2012 (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 1 pagina)
- Bijlage 3: Voortgangsrapportage GVVC 2012 (2 pagina's)
- Bijlage 4: Aanvraagformulier gedragsbeïnvloeding 2013 (3 pagina's)
- Bijlage 5: Verkeersveiligheid in Deventer (Provincie Overijssel, 55 pagina's)
- Bijlage 6: Intentieovereenkomst samenwerking verkeersveiligheid West-Overijssel 2011-2014 (ROVO, Provincie Overijssel, 20 pagina's)
- Bijlage 7: Rapportage verkeersongevallen 2010-2012 (7 pagina's)
- Bijlage 8: Statistische analyse rapportages verkeersongevallen (5 pagina's)
- Bijlage 9: Beleidsimpuls Verkeersveiligheid (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, nov 2012, 10 pagina's)

Inleiding

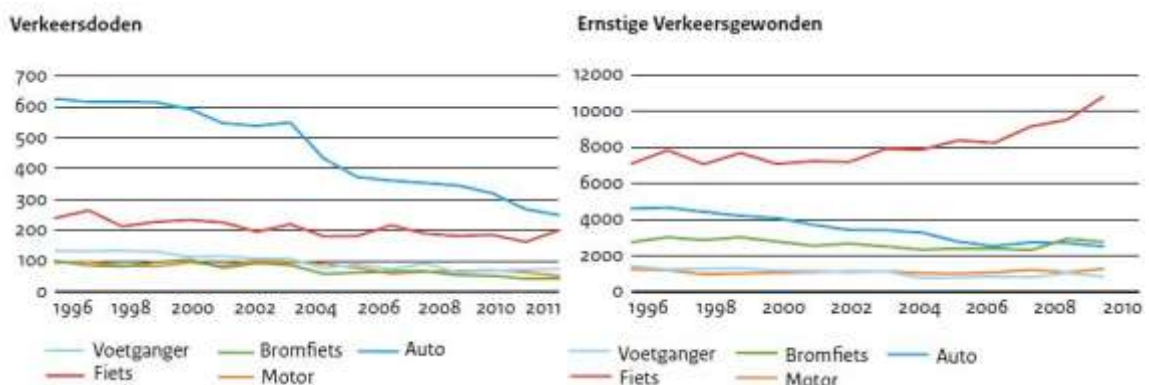
Het beleidsplan verkeersveiligheid 2011-2021 'Deventer Veilig op Weg' is op 14 september 2011 vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin is vastgelegd dat actuele ontwikkelingen rond verkeersveiligheid en diverse rapportages tweejaarlijks worden gebundeld in een (uitgebreide) 'Verkeersveiligheidsbrief'. In deze rapportage dient ook de voortgang van de 18 actiepunten in het 'Deventer Veilig op Weg' te worden gemonitord. (voor het beleidsplan; zie: www.deventer.nl/veiligopweg).

Voorliggende rapportage betreft de eerste Verkeersveiligheidsbrief gedurende de looptijd van het beleidsplan. De onderwerpkeuze en hoofdstukindeling in deze verkeersveiligheidsbrief volgt daarbij de afbakening zoals benoemd in paragraaf 4.2 van 'Deventer Veilig op Weg'

1 Landelijke en regionale ontwikkelingen verkeersveiligheid

1.1 Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2012

Op landelijk niveau is op 25 juni 2012 de 'Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2012'¹ vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu gezamenlijk met decentrale overheden en maatschappelijke organisaties. De beleidsimpuls betreft een bijstelling op het vigerende, nationale 'Strategisch Plan 2008-2020', en reageert op een *trend van stijgende ernstige verkeersgewonden in geheel Nederland, met name onder fietsers en ouderen* (Beleidsimpuls, p.5). In figuur 1.1 is de trend van het aantal landelijke verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden per vervoerwijze sinds 1996 weergegeven.



FIGUUR 1.1: LANDELIJK AANTAL VERKEERSDODEN EN ERNSTIGE VERKEERSGEWONDEN SINDS 1996 (BRON: MINISTERIE VAN I&M, BELEIDSIMPULS VERKEERSVEILIGHEID (2), P.1)

Duidelijk is te zien dat op landelijk niveau met name de veiligheid voor fietsers aan het verslechteren is. Deels speelt hierbij een toename van het aantal fietskilometers (+13% tussen 2000 en 2009), met name onder 50-plussers (+60% meer fietskilometers, Beleidsimpuls (2),

¹ De 'Beleidsimpuls verkeersveiligheid' is gepubliceerd als officieel document (33 pagina's) en als een verkorte publiekspublicatie (4 pagina's). Het officiële document (1) is te vinden op http://www.vng.nl/files/vng/20121107_beleidsimpuls_verkeersveiligheid_vastgest.pdf. De publiekspublicatie (2) staat op <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2012/09/21/beleidsimpuls-verkeersveiligheid.html>. Het overzicht met maatregelen (3) staat op <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/circulaires/2012/09/21/maatregelen-beleidsimpuls-verkeersveiligheid.html>

p.2), en juist een stabilisatie van het aantal autokilometers in dezelfde periode (Beleidsimpuls (1), p.5-p.8). Met name de sterke groei van het fietsgebruik onder senioren lijkt een belangrijke oorzaak van het stijgend aantal fietsongevallen: ouderen zijn kwetsbaar en belanden relatief vaak in het ziekenhuis na een ongeluk: het aantal ouderen met ernstig letsel is sinds 2000 met vijftig procent toegenomen (Beleidsimpuls (2), p.2). Met deze achtergrond zijn veel maatregelen in de beleidsimpuls verkeersveiligheid gericht op fietsers en/of ouderen (zie paragraaf 1.2).

Bij deze verkeersveiligheidsbrief zijn 3 bijlagen opgenomen in relatie tot de beleidsimpuls verkeersveiligheid 2012. Bijlage 1 bevat een ledenbrief van de VNG, gericht aan colleges en gemeenteraden, met een samenvatting van de beleidsimpuls en een advies tot maatregelen. Dit advies is in deze verkeersveiligheidsbrief overgenomen in de diverse actiepunten. Bijlage 2 is een overzicht op één A4 van alle maatregelen in de beleidsimpuls. Bijlage 9 is een samenvatting van de rapportage.

1.2 Nationale 'Aanpak veilig fietsen'

Gelet op het hoge en stijgende aantal eenzijdige ongevallen bij fietsers heeft de VNG in een ledenbrief (bijlage 1) geadviseerd tot het verwijderen van overbodige paaltjes of andere obstakels op fietspaden en verbetering van de gladheidbestrijding op fietspaden². In het MJOP/MIND voor 2013 is hiertoe een post opgenomen ter sanering van overbodige paaltjes en andere obstakels op fietspaden. Deze zal medio 2013 worden uitgevoerd.

Deze maatregel is onderdeel van de 'Aanpak veilig fietsen' zoals aangekondigd in bovengenoemde 'Beleidsimpuls verkeersveiligheid'. De volledige aanpak staat in onderstaand kader letterlijk overgenomen.

Aanpak veilig fietsen

Wie/wat: alle gemeente brengen knelpunten fietsveiligheid in kaart en stellen een verbeteraanpak op gericht op gedrag en infrastructuur.

Wanneer: uiterlijk in 2013

Gemeenten worden geholpen met:

modelaanpak fietsveiligheid

- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu werkt in samenwerking met de VNG een model-aanpak fietsveiligheid voor gemeenten uit; met een basisaanpak en opties voor aanvulling passend bij lokale ambitie.

overzicht van lokale best practices

- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu inventariseert in 2012 de huidige aanpak van fietsveiligheid bij grote, middelgrote en enkele kleinere gemeenten; met als doel best practices in beeld te krijgen.

informatie op basis van burgerparticipatie

- Het Fietsberaad organiseert, gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu, bij enkele gemeenten pilots met de verschillende burgermeldpunten; met als doel te kunnen bepalen welke bijdrage de verschillende beschikbare meldpunten kunnen leveren aan het treffen van gerichte en effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen.

coördinatie, kennis- en informatie(uitwisseling)

- KpVV/Fietsberaad, provincies, stadsregio's en VNG wisselen kennis, informatie en ervaringen over veiligheidsmaatregelen gericht op fietsers uit in de overleggen met gemeenten en brengen de publicatie van het Fietsberaad 'Grip op enkelvoudige fietsongevallen' onder de aandacht.
- VVN, Fietsersbond en ANBO/Blijf Veilig Mobiel adviseren gemeenten in nationale, regionale en lokale overleggen vanuit de kennis over en beschikbare maatregelen/pakketten voor de doelgroep; met oog voor een inbedding van verkeersveiligheid bij andere beleidsthema's zoals zorg.
- VVN, Fietsersbond, ANBO/Blijf Veilig Mobiel, ANWB en Team Alert communiceren richting de achterban over verkeersveiligheidsrisico's en de mogelijkheden om zelf veilig aan het verkeer deel te nemen, ofwel de verkeersveiligheid in de buurt of sociale omgeving te verbeteren.
- Overheden en maatschappelijke organisaties inventariseren of en hoe activiteiten gecombineerd kunnen worden om verkeersveiligheid onderdeel te maken van regionale initiatieven in het kader van '2013, het jaar van de fiets'.

FIGUUR 1.2: AANPAK VEILIG FIETSEN DOOR GEMEENTEN (BRON: BELEIDSIMPULS VERKEERSVEILIGHEID (1), P.20)

² Zie: http://www.vng.nl/files/vng/vng/Documenten/actueel/brieven/ledenbrieven/2012/Lbr_12_065_CT.pdf

ACTIE 2013: Voorgesteld wordt de uitwerking van bovengenoemde model-aanpak van het ministerie en VNG af te wachten. Bij het beschikbaar komen daarvan, naar verwachting medio 2013, zal deze aanpak worden vergeleken met bestaand gemeentelijk beleid en bestaande activiteiten. Hierover zal uiterlijk in de eerstvolgende verkeersveiligheidsbrief worden teruggekoppeld.

1.3 Onderregistratie verkeersongevallen 2010-2012

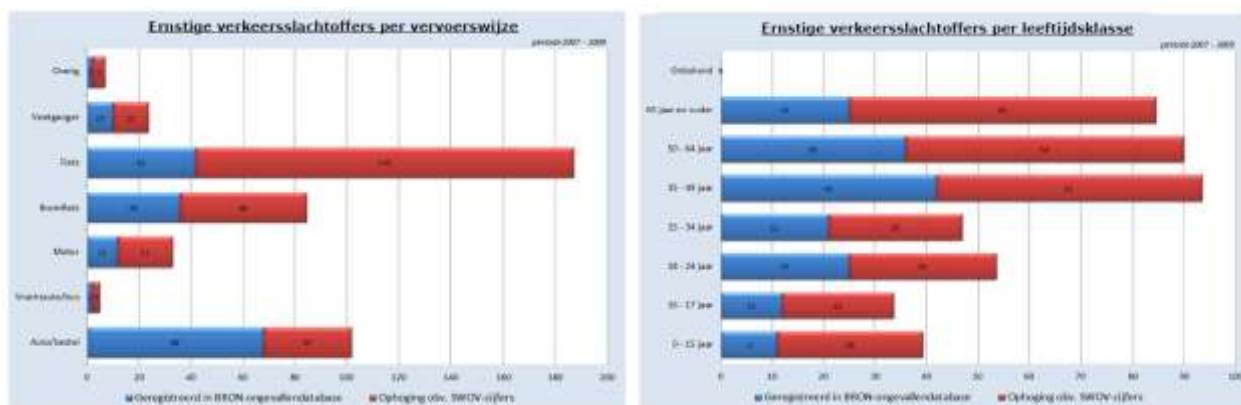
Een belangrijke bron voor de monitoring en bijsturing van verkeersveiligheidsbeleid is de registratie van verkeersongevallen. Helaas daalt de registratie van ongevallen al enkele jaren. Zo heeft de (landelijke) politie sinds 1 januari 2010 een gewijzigde werkwijze waardoor nog slechts een klein gedeelte van de werkelijke ongevallen geregistreerd wordt, ook bij ernstiger ongevallen³.

Op basis van een onderzoek van het SWOV blijkt dat het percentage geregistreerde ongevallen in 2011 is gezakt tot rond de 12%⁴. In 2009 lag dit percentage nog rond de 30% en in 2007 rond de 50%. De landelijke ongevallendatabase vormt hierdoor inmiddels geen goede afspiegeling meer van de werkelijke veiligheidssituatie en kan daarmee geen basis zijn voor beleid. Door herziene landelijke afspraken lijkt het er overigens wel op dat met ingang van 2014 weer een verbeterde landelijke registratie van verkeersongevallen beschikbaar zal zijn.

ACTIE 2013: Ook het Deventer beleidsplan verkeersveiligheid leunt op onderdelen sterk op de (landelijke) registratie van verkeersongevallen. Nu deze niet langer betrouwbaar geacht kan worden, is gezocht naar een alternatief. Het beste alternatief dat voorhanden is, is de registratie van het (voorheen) regionale politiekorps IJsselland. Deze gegevensbron zal gebruikt worden voor de monitoring van het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid tot opnieuw een landelijke database beschikbaar zal zijn van voldoende kwaliteit (naar verwachting vanaf 2014).

1.4 Provinciaal beleid: Vijf regionale thema's en focustabel

De provincie heeft op 2 oktober 2012 het rapport 'Verkeersveiligheid in Deventer' gepubliceerd. Hierin zijn ondermeer analyses opgenomen over verkeersonveiligheid in Deventer. Ook is nader ingegaan op de onderregistratie van ongevallen (zie bovenstaande paragraaf). Tot slot zijn aanbevelingen gedaan voor een vijftal regionale thema's en hieraan gekoppelde maatregelen. De rapportage is beschikbaar als bijlage 5 op www.deventer.nl/veiligopweg.



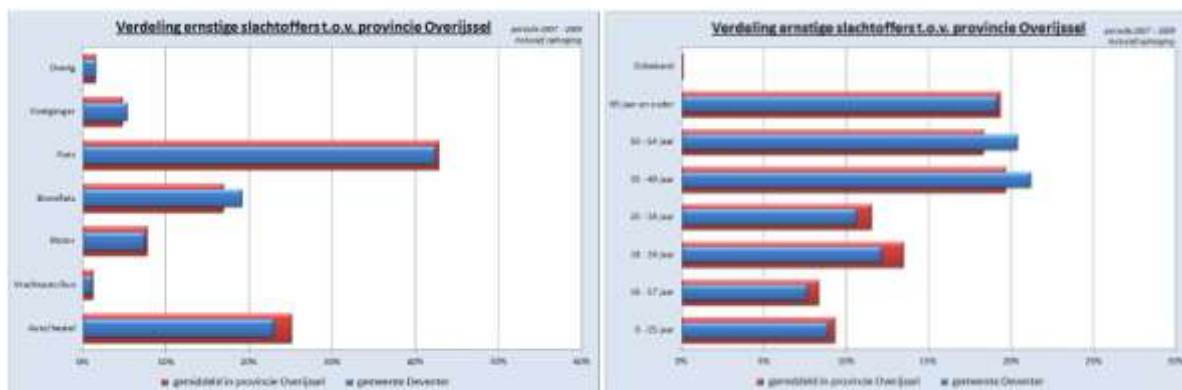
FIGUUR 1.3: GEREGISTREERDE ONGEVALLLEN IN DEVENTER 2007-2008-2009 (BLAUW) EN SCHATTING NIET-GEREGISTREERDE ONGEVALLLEN (ROOD); ZIE BIJLAGE 5 OP WWW.DEVENTER.NL/VEILIGOPWEG, P.42 EN P.43.

³ Zie bijvoorbeeld: <http://www.binnenlandsbestuur.nl/ruimte-en-milieu/nieuws/onderregistratie-verkeersongevallen-niet.8501467.lynkx>

⁴ Zie bijvoorbeeld: <http://www.verkeerskunde.nl/registratie-verkeersongevallen-naar-dieptepunt.28428.lynkx>

In reactie op de landelijke onderregistratie van ongevallen (paragraaf 1.3) bevat het rapport ook een schatting van het aantal niet-geregistreerde ongevallen in Deventer. Figuur 1.3 geeft de belangrijkste resultaten weer en geeft een schatting van het aantal werkelijke ongevallen in Deventer in 2007, 2008 en 2009. Te zien is dat met name ernstige ongevallen bij (opnieuw) fietsers en ouderen sterk worden ondergeregistreerd. Zo lijken bij fietsers slechts 2 op de 9 ernstige ongevallen te worden geregistreerd, en bij ouderen 2 op de 5.

De wijze van ophoging is verantwoord in bijlage 5 op pagina 40 en 41. In grote lijnen is de ophoging gebaseerd op de koppeling van meerdere gegevensbronnen, waaronder de Landelijke Medische Registratie van ziekenhuizen (LMR-database)



FIGUUR 1.4: VERDELING ERNSTIGE SLACHTOFFERS DEVENTER 2007-2008-2009 (BLAUW) IN VERGELIJKING MET PROVINCIE OVERIJSSSEL (ROOD); ZIE BIJLAGE 5 OP WWW.DEVENTER.NL/VEILIGOPWEG , P.15 EN P.16.

Het rapport vergelijkt de statistieken in figuur 1.3. ook met de gemiddelde verdeling in de gehele provincie Overijssel. Figuur 1.4 toont deze vergelijking met gemeente Deventer in het blauw en provincie Overijssel in het rood. Te zien is dat de spreiding van ongevallen over vervoerwijzen en leeftijdsgroepen in Deventer redelijk volgens het Overijssels gemeente is, doch met als belangrijkste verschillen:

- Het aantal ernstige verkeersslachtoffers onder bromfietsers steekt in Deventer negatiever af ten opzichte van de provinciale cijfers, terwijl de vervoerwijze auto/bestelauto in Deventer een positiever beeld geeft;
- Bij leeftijdscategorieën wijkt het aandeel verkeersslachtoffers onder 35 t/m 49 jarigen en 50 t/m 64 in gemeente Deventer negatief af in vergelijking met de provinciale cijfers. De overige leeftijdscategorieën wijken licht positief af in vergelijking met de provinciale cijfers, met name de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar.

Het rapport benoemt naast een aantal generieke maatregelen (educatie en voorlichting, handhaving en infrastructuur, zie bijlage 5, p.24 en p.25) met name een vijftal 'regionale thema's' die in de rapportage nader worden uitgewerkt met analyses en voorgestelde maatregelen, zie tabel 1.1.

Regionaal thema	Toelichting
Fietsers	Meer dan de helft van de ernstige slachtoffers vallen onder fietsers. Dit speelt bij alle leeftijden.
Oudere fietsers (50+)	De kwetsbaarheid van ouderen op de fiets is een groeiend aandachtspunt.
Beginnende bromfietsers (16-17 jr)	De bromfietsers van 16/17 jaar vormen een groep die een groot risico lopen in het verkeer.
Beginnende automobilist (18-24 jr)	Ook deze groep loopt een groot risico om een verkeersslachtoffer te worden.
Snelheid	Snelheid is een belangrijke indicator voor verkeersslachtoffer en bepalend voor de ernst van een ongeval..

**TABEL 1.1: OVERZICHT REGIONALE THEMA'S
(BRON: PROVINCIE OVERIJSEL, BIJLAGE 5, P. 21)**

De indeling is mede sterk gebaseerd op de 'focustabel', hieronder overgenomen als tabel 1.2, waarin het aantal ernstige verkeersslachtoffers per combinatie van leeftijdscategorie en vervoerwijze is weergegeven voor de jaren 2007, 2008 en 2009. Fietsers en ouderen zijn wederom de meest kwetsbare groepen.

	0-15	16-17	18-24	25-34	35-49	50-64	65+	Totaal
Auto/bestel	1%	0%	6%	4%	3%	2%	2%	18%
Vrachtauto	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
Motor	0%	0%	1%	2%	3%	1%	0%	8%
Bromfiets	0%	5%	3%	1%	2%	1%	1%	14%
Fiets	7%	1%	3%	3%	8%	14%	15%	53%
Voetgangers	1%	0%	1%	0%	1%	1%	1%	4%
Overig	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
Totaal	10%	7%	13%	11%	18%	20%	20%	100%

TABEL 1.2: FOCUSTABEL OVERIJSEL (COMBINATIE TUSSEN LEEFTIJD EN VERVOERSWIJZE VAN ERNSTIGE VERKEERSSLACHTOFFERS IN OVERIJSEL 2007-2009 (BRON: BIJLAGE 5, P.15)

Per regionaal thema worden door de provincie de volgende conclusies getrokken over de toenemende onveiligheid, waaronder in Deventer (bijlage 5, p.26-p.35) :

Voor fietsers:

1. in toenemende mate is sprake van ernstige eenzijdige fietsongevallen. Hierbij worden lang niet alle ernstige slachtoffers geregistreerd. In de helft van het aantal gevallen ligt de oorzaak bij de infrastructuur;
2. de meeste ongevallen met ernstige slachtoffers onder fietsers gebeuren op gebieds-ontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, met een groot deel op de kruispunten;
3. in de leeftijdsgroep van 12 t/m 17 jarigen (scholieren) vallen absoluut gezien de meeste ernstige slachtoffers, vaak op de route van huis naar school in de ochtendspits;
4. snelheidsoverschrijdingen spelen een geringe rol op de locaties waar ernstige ongevallen met fietsers zijn gebeurd.

Voor oudere fietsers:

1. de ongevalleneigenschappen van ongevallen met oudere fietsers komen ruwweg overeen met de eigenschappen van andere leeftijdsgroepen, maar leiden wel vaker tot een ernstig slachtoffer.
2. Binnen de leeftijdsgroep 'ouderen' nemen de motorische vaardigheden af en neemt de lichamelijke kwetsbaarheid toe; ouderen hebben moeite met de complexiteit van kruispunten, met name als deze alleen door verkeersborden worden geregeld;
3. aanwezigheid van vrijliggende fietsvoorzieningen, fietspaden van voldoende breedte en goed onderhouden fietspaden zorgen voor meer zekerheid onder oudere fietsers;
4. ook bij ouderen gebeuren slechts weinig ernstige ongevallen met oudere fietsers op locaties waar structureel te hard wordt gereden.

Voor beginnende bromfietsers:

1. beginnende bromfietsers kennen een beperkte taakbekwaamheid en mate van gevaarherkenning. De kans op ongevallen neemt hierdoor toe;
2. bij ongevallen met beginnende bromfietsers zijn vaak ook automobilisten betrokken; de meeste ongevallen vinden plaats binnen de bebouwde kom op kruispunten van of met 50 km/uur-wegen, voornamelijk door het niet verlenen van voorrang;
3. ongevallen buiten de bebouwde kom worden vaak veroorzaakt door het verliezen van de macht over het stuur;

- de populariteit van de snorfiets, waarvoor geen helmplicht geldt, neemt toe. Het onderscheid in eigenschappen tussen snor- en bromfietsen neemt echter af. De kans op ernstig hoofd- en/of hersenletsel neemt hierdoor toe.

Voor beginnende automobilisten:

- beginnende automobilisten kennen een beperkte taakbekwaamheid en mate van gevaarherkenning. Hierdoor maken zij zelf fouten of kunnen zij onvoldoende anticiperen op fouten van andere verkeersdeelnemers;
- door alcoholgebruik neemt de kans op een ernstige afloop van een ongeval waarbij een beginnende automobilist betrokken is toe;
- de meeste ongevallen vinden plaats binnen de bebouwde kom op kruispunten van of met 50 km/uur-wegen, voornamelijk door het niet verlenen van voorrang;
- ernstige ongevallen waarbij snelheidsoverschrijding mogelijk een rol speelt, vinden vaak plaats op wegvakken buiten de bebouwde kom.

Voor het thema snelheid:

- de snelheid speelt een belangrijke rol in het ontstaan van ongevallen en de ernst van de ongevallen. Uit onderzoek blijkt dat een geringe toename van de werkelijk gereden snelheid resulteert in een relatief forse toename van het veiligheidsrisico;
- de aandachtswegen met betrekking tot de snelheden zijn de 50km-wegen en de 60km-wegen;
- er zijn risicolocaties benoemd waar sprake is van structurele snelheidsoverschrijdingen, waar ook ongevallen zijn gebeurd of meldingen zijn gedaan;
- snelheid of snelheidsoverschrijdingen zijn de belangrijkste redenen die naar voren komen bij meldingen over ervaren onveiligheid.

Op basis van bovenstaande analyse, effectiviteit en discussie met gemeenten en maatschappelijke organisaties stelt de provincie een pakket aan aantal maatregelen voor, zoals samengevat in tabel 1.3. Naar voorstel van de provincie dienen deze maatregelen gedurende 2013 nader uitgewerkt te worden in een regionaal uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid.

ACTIE 2013: Voorgesteld wordt actief deel te (blijven) nemen aan de verdere totstandkoming en implementatie van dit uitvoeringsprogramma en daarbij met name vast te houden aan het staand gemeentelijk beleidskader zoals in 2011 vastgelegd in 'Deventer Veilig op Weg'. Ook zal de regionale maatregelenmatrix in tabel 1.3 worden afgewogen met de in 2013 te verwachten model-aanpak fietsveiligheid van het ministerie en de VNG voor wat betreft fietsveiligheid (zie paragraaf 1.2)

Regionaal thema	Maatregelen		
	Infrastructuur	Educatie	Handhaving
Fietsers	-Fietspaaltjes project -Verduidelijken (pijl)markeringen eenzijdige tweerichtingoversteek -Toets kwaliteitseisen fietsinfra -Beïnvloeding drukke fietsroutes -Fietsdetectie -Uniforme wachttijdvoorspellers	-Wijkgerichte aanpak -Pakket verkeerseducatie (voor scholen) samenstellen -Trainingen faciliteren voor fietsclubs	-Koppel handhaving aan schoolroutes -Handhaving op kwaliteit van het voertuig
Oudere fietsers	-Als bovenstaand	-Fietsvaardigheids cursussen voor senioren -E-bike informatiedagen voor senioren	
Beginnende bromfietsers (16-17 jr)	-Bromfietsdrempels aanleggen	-Inzet op educatieprogramma's voor beginnende bromfietsers	-Afstemming tussen politie (lokaal/regionaal) en educatiepartijen (ROVO) - Inzet bestaande beschikbare handhavingssuren.
Beginnende automobilist (18-24 jr)	-Onderzoek naar mogelijkheden brom-/snorfiets op de rijbaan	-Opfriscursus/bijtscholing beginnende automobilist: -Inzet educatieprogramma's gericht op risico's alcohol en	-Dadergerichte aanpak

		drugs in het verkeer	
Snelheid	-Kennis en ervaring uitwisseling Kosten Effectieve Maatregelen (KEM)	-Uitrollen van veiligheids-cultuur (Safety Culture) in bedrijven	-Veilige Snelheden en Geloofwaardige Snelheidslimieten (VSGS) – methode uitrollen

TABEL 1.3: MAATREGELENMATRIX REGIONAAL UITVOERINGSPROGRAMMA VERKEERSVEILIGHEID, PROVINCIE OVERIJSSSEL (ZIE BIJLAGE 5, P.36 – P.38)

1.5 Intentieverklaring samenwerking verkeersveiligheid West-Overijssel 2011-2014










In december 2011 heeft provincie Overijssel en het ROVO (Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Overijssel) een intentieverklaring voor de samenwerking rond verkeersveiligheid voor West-Overijssel opgesteld. De overeenkomst beoogt een verhoging van de verkeersveiligheid door een gezamenlijke aanpak op het gebied van educatie, communicatie en handhaving.

In december 2012 is deze door alle betrokken partijen ondertekend, te weten de 11 gemeenten in West-Overijssel, provincie en ROVO, regiopolitie, OM Lelystad-Zwolle, Rijkswaterstaat Oost-Nederland en Veilig Verkeer Nederland. Op de website www.deventer.nl/veiligopweg is de intentieovereenkomst te downloaden als bijlage 6. Voor gemeente Deventer is de intentieverklaring in lijn met staand beleid en bestaande activiteiten zodat de ondertekening geen aanscherping of bijsturing van bestaand beleid of activiteiten behoeft.

2 Monitoring actiepunten ‘Deventer Veilig op Weg’

In onderstaande tabel wordt verslag gelegd over de belangrijkste activiteiten voor elk van de achttien actiepunten sinds de vaststelling van het beleidsplan ‘Deventer Veilig op Weg’ in september 2011. Middels een verkeerslicht wordt aangegeven of de uitvoering op schema ligt. Hiermee wordt de voortgang per actiepunt in de afgelopen anderhalf jaar afgezet tegen de doelstelling per actiepunt voor de looptijd van het actiepunt of het beleidsplan.

Thema / Actiepunt	Voortgang	Toelichting
VEILIGE HOOFDWEGEN		
1: Structurele aanpak van grootste ongevallenlocaties		Norm: Aanpak zes locaties in vier jaar Gerealiseerd 2011/2012: Eén locatie gerealiseerd (Brinkgreverweg), Twee locaties in voorbereiding (Emmaplein, Wilhelminabrug), Eén locatie kleine aanpassingen (Handelskade)
2: Overige knelpunten op hoofdwegen verbeteren tijdens regulier onderhoud		Voor het MJOP/MIND voor 2013-2016 is bij de planning en prioritering rekening gehouden met het aspect verkeersveiligheid, zie www.deventer.nl/groot-onderhoud
3: Evaluatie van aanpak ongevallenlocaties		Bij het Noorderplein, heringericht in 2009, is onderzocht hoe de verkeersveiligheid zich heeft ontwikkeld. Gebleken is dat er minder ongevallen plaatsvinden, maar er nog steeds sprake is van veel bijna-ongevallen. Naar aanleiding van het onderzoek worden nu maatregelen uitgewerkt om de veiligheid, met beperkte middelen, verder te verbeteren.
4: Effect op verkeersveiligheid bij grote projecten in kaart brengen		Verkeersveiligheid is een belangrijk aspect en vaak ook drijfveer achter grote projecten. In de voorgaande periode bijvoorbeeld bij reconstructie kruising Amstellaan/Snipperlingsdijk en planuitwerking

		Stationsgebied. In de komende jaren zal worden bekeken of deze aandacht nader gesystematiseerd kan worden.
5: Aanbrengen snelheidsremmende voorzieningen op belangrijke oversteeklocaties		Bij het winkelcentrum Keizerslanden is het kruispunt van het Hanzetracé met de Karel de Grotelaan heringericht. Hoewel de verkeerslichten verwijderd zijn, is de oversteekbaarheid verbeterd omdat de lengte die moet worden overgestoken fors verkleind is. Daarbij zorgt het rotonde-achtig ontwerp van het kruispunt voor een snelheidsremming, aangevuld met een drempel op de Margijnenk.
6: Dubbele markering of middenberm aanbrengen		N.v.t. : Geen aanpassingen aan gebiedsontsluitingswegen in 2011/2012
VERKEERSVEILIGHEID BINNEN WIJKEN		
7: Aanpassen wegprofiel van 11 wijkstraten		Op drie van de elf wegen inmiddels aanpassingen gerealiseerd (Ludgerstraat/Splithofstraat, Deltalaan/Oude Bathmenseweg, Boxbergerweg). Twee andere wegen opgenomen in MIND 2013/2016 (De Braam, Grote Ratelaar)
8: Onveiligheid gezamenlijk aanpakken met voorlichting en bewonersacties		In samenwerking met Veilig Verkeer Nederland, de wijkaanpak en andere partners worden meldingen van onveilige situaties binnen de wijken gezamenlijk opgepakt. Zo zijn er in 2011/2012 acties geweest in de wijken Zandweerd-Zuid, Buiten Noordenberg, de binnenstad en Okkenbroek. Een actie in het Oranjekwartier is in voorbereiding.
9: Alleen fysieke maatregelen bij werkelijke knelpunten		Er zijn in 2012 ongeveer 10 aanvragen geweest voor fysieke maatregelen binnen wijken. Een mogelijke maatregel voor een veiliger oversteek over de Rielierweg ter hoogte van de nieuwe speeltuin en het wijk- en speeltuingebouw De Driehoek, is nog in ontwerp. De overige aanvragen voldeden niet aan de criteria om als knelpunt te worden aangemerkt.
10: Opstellen actieplan voor veilige schoolomgevingen		In BAVO-verband (zie actiepunt 16) is een handleiding opgesteld voor veilige schoolomgevingen. Deze wordt als basis gebruikt voor het actieplan van de gemeente Deventer. Naar verwachting komt deze in 2013 gereed
VERKEERSVEILIG BUITENGEBIED		
11: Beheersing snelheid op Spanjaardsdijk, Deventerweg/Spitdijk en Holterweg		Op de Spanjaardsdijk is een 60 km-limiet ingesteld. Op de overige genoemde wegen geen gewijzigde regimes of extra maatregelen ter beheersing van de snelheid.
12: Bij 60 km/u zones focussen op ongevallenlocaties, ontsluitingsroutes, schoolfietsroutes en oversteeklocaties		Ter hoogte van De Vijfhoek zijn twee nieuwe oversteek voorzieningen geplaatst of in voorbereiding (Fetlaer en Lex ten Kleystraat) en is de oversteek bij de Nieuwe Dijk verbeterd. Schoolfietsroutes voor een aantal scholen zijn in 2012 inzichtelijk gemaakt.
13: Alleen snelheidsremmende maatregelen op werkelijke knelpunten		Bij de Zandbelterbrug op de Spanjaardsdijk is een 30km zone ingesteld met bijbehorende inrichting. Andere knelpunten zij niet aangedragen.
EDUCATIE EN VOORLICHTING		

14: Verkeerseducatie op alle scholen in Deventer		Het aantal basisscholen dat kwalitatief voldoende verkeerseducatie gebruikt is zo goed als 100%, omdat verkeerseducatie een wettelijke verplichting is. Tevens voert ongeveer 75% van de scholen jaarlijks meerdere projecten op het gebied van verkeersveiligheid uit, zoals ANWB Streetwise, het verkeersexamen, Dode Hoek-projecten, zie ook hoofdstuk 3
15: Initiatief voor Uitvoeringsnota Verkeerseducatie		Bij het voortgezet onderwijs zijn 3 van de 6 locaties van het Ety Hillesum Lyceum aangesloten bij het netwerk Verkeerseducatie voorgezet onderwijs. Het streven van de gemeente is om alle 6 locaties onderdeel te maken van dit netwerk.
15: Initiatief voor Uitvoeringsnota Verkeerseducatie		Geagendeerd als speerpunt in 2013
HANDHAVING		
16: Betere afstemming tussen OM, politie, gemeente en provincie		De gewenste afstemming op het vlak van verkeersveiligheid krijgt vorm in het overleg "Brede aanpak verkeersveiligheid Overijssel" (BAVO) ⁵ . Een gezamenlijk proces en een goede organisatie vormen de basis voor een succesvolle aanpak van verkeersveiligheid.
17: Meer controles van bromfietzers, snelheid en roodlichtnegatie		Het team verkeer en de gebiedsgebonden teams van de politie hebben in Deventer onderstaand aantal manuren toezicht verricht over 2012: Bromfiets-snelheid: 201 uur, Bromfiets-controle (6 stuks): 384 uur, Helm: 60 uur, Snelheid : 1040 uur (Laser: 60 uur en Radar: 980 uur), Roodlicht: 130 uur.
18: Overleg met OM over effectieve aanpak van probleemgroepen		Het project 49cc is per 1-1-2013 gestopt. Op dit moment draait een nieuw project genaamd "scooter" HALT. Dit project moet eraan bijdragen dat probleemgroepen effectief kunnen worden aangepakt.

TABEL 2.1 : VOORTGANG IN 2011/2012 OP 18 ACTIEPUNTEN IN BELEIDSPAN 'DEVENTER VEILIG OP WEG'

3 Activiteiten Educatie en Voorlichting 2012 / 2013

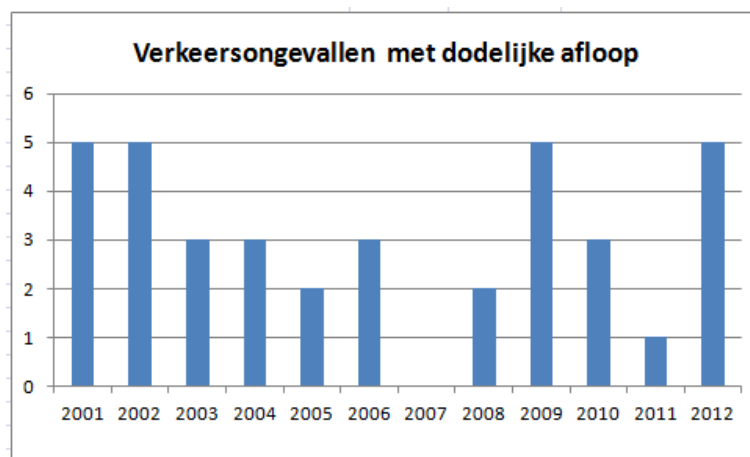
Bijlage 3 bij deze rapportage geeft een overzicht van de voortgang in de activiteiten rond educatie en voorlichting in 2012. De meeste activiteiten zijn conform planning uitgevoerd. Financiële verantwoording geschiedt via de jaarrekening.

Bijlage 4 geeft het aanvraagformulier richting provincie met activiteiten voor 2013. Bij het opstellen van deze verkeersveiligheidsbrief was nog geen reactie van de provincie verkregen, deze wordt uiterlijk in april verwacht. De aanvraag voor 2013 is qua activiteiten vergelijkbaar met het uitgevoerde programma in 2012 met die zin dat het budget voor enkele activiteiten waar in 2012 weinig of geen belangstelling voor was, is overgeheveld naar andere activiteiten.

⁵ BAVO is een samenwerkingsverband gericht op het bestrijden van de verkeersonveiligheid. De provincie Overijssel, de regio Twente, alle gemeenten, Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Overijssel (ROVO), Veilig Verkeer Nederland (VFN), politie IJsselland, Openbaar Ministerie en Rijkswaterstaat zijn bij BAVO aangesloten. BAVO kent de volgende themagroepen: Handhaving, Onderzoek, Educatie, Infrastructuur, Communicatie.

4 Verslaglegging ongevallen met dodelijke afloop

In het jaar 2012 heeft een vijftal verkeersongevallen plaatsgevonden met dodelijke afloop op het grondgebied van gemeente Deventer (exclusief de A1). Dit is een even hoog aantal als in 2001, 2002 en 2009, maar is veel hoger dan de overige jaren sinds 2001, zie figuur 4.1.



FIGUUR 4.1: AANTAL ONGEVALLen MET DODELIJKE AFLOOP, GRONDGEBIED GEMEENTE DEVENTER EXCL A1 (BRON: VIASTAT.NL)

4.1 Overzicht ongevallen met dodelijke afloop 2010-2012

In paragraaf 5.2 van het beleidsplan verkeersveiligheid is vastgelegd dat in de verkeersveiligheidsbrief verslaglegging wordt gedaan van de ernstigste ongevallen in de afgelopen periode. Hiertoe is in tabel 4.1 een overzicht gegeven van de ongevallen met dodelijke afloop sinds 1 jan 2010, inclusief korte toedracht en afweging of maatregelen op locatie mogelijk zijn/waren om herhaling te voorkomen.

Datum Tijd	Locatie	Partij 1	Partij 2	Toedracht (kort)	Maatregelen op locatie?
3 aug 2010 17:23	Nico Bolkesteinlaan (in bocht bij Brinkgreven)	Motor	Boom	Macht over stuur verloren	Nee, lijkt niet te voorkomen incident
7 okt 2010 12:21	Dreef (nabij Arkelstein)	Auto	Boom	Macht over stuur verloren	Wellicht; in 2011 snelheid teruggebracht van 50 naar 30 ihkv MJOP Borgele
24 jun 2010 17:06	Zutphenseweg (nabij BP station)	Auto	Vracht auto	Kop-staart, stilstaande vrachtauto	Nee, lijkt niet te voorkomen incident
21 nov 2011 14:24	Zwolseweg (nabij Everhard v. Bronkhorststraat)	Voetganger	(lijn) Bus	Plotseling oversteken	Nee, lijkt niet te voorkomen incident
21 apr 2012 01:35	Nico Bolkesteinlaan (in bocht nabij dokterspost)	Auto	Boom	Hoge snelheid	Nee, man waarschijnlijk onder invloed (wellicht eerder op avond betrokken bij ander ongeval Spanjaardsdijk)

19 jun 2012 07:58	De Knoop; kruispunt Holterweg / Zweedsestraat	Fiets	Graafmachine	Onderzoek loopt nog	Wellicht, wachten op politierapport
9 aug 2012 11:00	Boreelplein	Fiets	Voetganger	Onderzoek loopt nog	Wellicht, wachten op politierapport
24 aug 2012	Rielerweg	Fiets	Stoep	Onderzoek loopt nog	Wellicht, wachten op politierapport
12 okt 2012 18:36	Kruispunt Overstichtlaan / Laan van Borgele	Fiets	Auto	Onderzoek loopt nog	Wellicht, wachten op politierapport

TABEL 4.1: VERKEERSONGEVALLEN 2010-2012 MET DODELIJKE AFLOOP

Het totaal aan ongevallen met dodelijke afloop overziend lijkt geen duidelijke trend te herkennen in de aard van de ongevallen. Wel is opvallend dat in 2012 zoveel ongevallen met fietsers zijn voorgekomen. Er lijken slechts twee maal twee ongevallen met enige gelijkenis. Dit zijn twee ongevallen op de Nico Bolkesteinlaan waarbij steeds een boom werd geraakt in combinatie met hoge snelheid (door een motor respectievelijk een auto), en twee ongevallen waarbij fietsers door een rechtsafslaand voertuig zijn geraakt. De verdere context (voorrangssituatie, wegontwerp etc) is bij deze laatste twee ongevallen echter weer erg verschillend.

4.2 Afweging tot mogelijke maatregelen

Het onderzoek bij de ongevallen in 2012 loopt nog. Voor wat betreft de ongevallen uit 2010 en 2011 lijkt de context van elk van deze ongevallen geen aanleiding te geven tot maatregelen welke op korte of langere termijn de kans op herhaling zouden voorkomen of verkleinen. Uitzondering lijkt alleen het ongeval op de Dreef in 2010. Wellicht is bij dit ongeval hoge snelheid een oorzaak geweest. In 2011 is op deze locatie de maximum snelheid teruggebracht van 50 naar 30 km/uur, in combinatie met aanpassing van het wegontwerp.

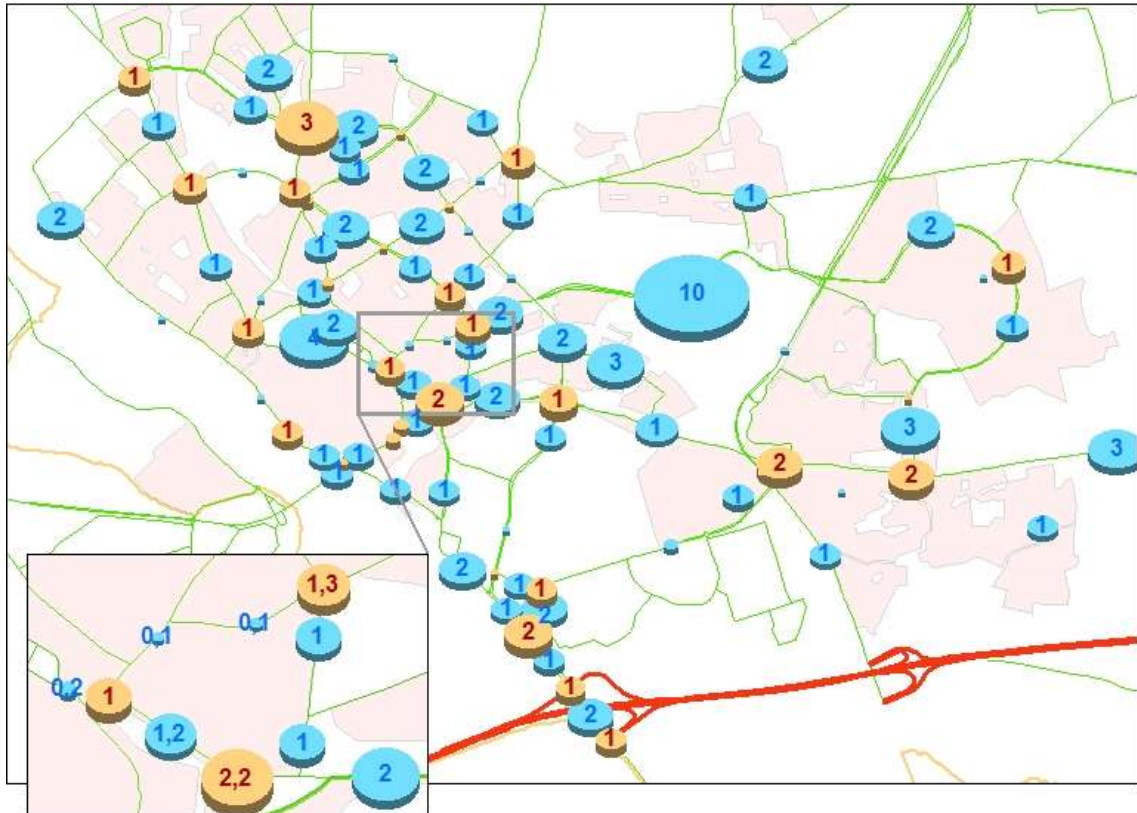
ACTIE 2013: Voorgesteld wordt dat de analyse van de dodelijke ongevallen in 2010 en 2011 geen aanleiding geeft tot het nemen van maatregelen op korte termijn. Voor 2012 is deze conclusie nog niet te trekken wegens lopend (politie)onderzoek; dit wordt later in 2013 beoordeeld.

5 Herijken ongevallenlocaties

De uitwerking van actiepunten 1 en 2 uit het beleidsplan verkeersveiligheid zijn mede gebaseerd op de 'ongevallenscore' op wegvakken en kruispunten op het Deventer wegennet. De ongevallenscore is het -naar ernst gewogen- aantal ongevallen dat in een periode van 3 jaar op een locatie heeft plaatsgevonden (zie ondermeer begrippenlijst op p.16 in het beleidsplan, www.deventer.nl/veiligopweg). Deze ongevallenscore dient conform paragraaf 4.2 en 5.1 in het beleidsplan eens per 2 jaar te worden geactualiseerd middels deze verkeersveiligheidsbrief

Vanwege de sterk verslechterde landelijke registratie van verkeersongevallen (zie paragraaf 1.2) kon geen gebruik worden gemaakt van de landelijke ongevallendatabase. In plaats daarvan is gebruik gemaakt van een ongevallendatabase van het (voorheen) regionale politiekorps IJsselland.

Een volledige actualisatie van alle ongevallenlocaties tussen 2010 en 2012 is separaat opgesteld in de 'rapportage verkeersongevallen 2010-2012'. Deze is te downloaden als bijlage 7 op www.deventer.nl/veiligopweg. Figuur 5.1 reproduceert een overzichtskaart met ongevallenlocatie in de stad Deventer uit deze rapportage (in de rapportage zelf is ook een kaart van het buitengebied opgenomen). In de volgende paragrafen worden slechts de locaties besproken met de grootste hoeveelheid ongevallen.



FIGUUR 5.1: ONGEVALLENLOCATIES DEVENTER. ORANJE = KRUISINGEN, BLAUW = WEGVAKKEN. HET CIJFER GEEFT DE ONGEVALSORE PER LOCATIE IN DE PERIODE 2010-2012 (BRON: BIJLAGE 7; RAPPORTAGE VERKEERSONGEVALLEN DEVENTER, P.3)

5.1 Verkeersonveilige locaties 2007-2009 ('oude lijst')

Tabel 5.1 toont de zeven locaties met het hoogste aantal geregistreerde ongevallen in 2007, 2008 en 2009. Elk van deze locaties had tevens een gewogen ongevalscore hoger dan 3,0 over drie jaar. Dit komt neer op gemiddeld één zwaar ongeval per jaar.

	Locatie	Wegvak/ Kruising	Ongevalscore		Langjarige trend	
			2007- 2009	2010- 2012	2000- 2009	2000- 2012
1	Brinkgreverweg (Handelskade – Ceintuurbaan)	Wegvak	7,14	0,10	4,49	3,48
2	Wilhelminabrug en Emmastraat ⁶	Wegvak	6,25	1,10	4,38	3,62
3	Hoge Hondstraat / Margijnenenk	Kruising	4,09	0,10	2,10	1,64
4	Kazernestraat / Emmastraat (Emmaplein)	Kruising	3,64	0,30	1,58	1,29
5	Holterweg (Zweedsestraat – Oostriklaan)	Wegvak	3,63	0,00	3,06	2,35
6	Handelskade (Brinkgreverweg – Snipperlingsdijk)	Wegvak	3,55	1,20	1,63	1,53
7	Holterweg (Spitdijk – Bathmenseweg) *	Wegvak	3,03	2,00	1,58	1,68

TABEL 5.1 : ONGEVALSORES MEEST VERKEERSONVEILIGE LOCATIES 2007-2009 (*=WEGVAK NIET IN BEHEER BIJ GEMEENTE)

De tabel toont ook de ongevallenscore over de jaren 2010, 2011 en 2012. Te zien is dat elk van deze locaties in deze jaren een grote daling in het aantal ernstige ongevallen heeft laten zien.

⁶ Een ernstig ongeval op de Wilhelminabrug op donderdagavond 9 januari 2013, nabij de aansluiting op de Worp, is in deze statistieken nog niet meegerekend;
<http://www.destentor.nl/regio/deventer/ravage-bij-aanrijding-wilhelminabrug-1.3601984>

Ter referentie geeft de tabel ook de langjarige trend in de ongevalscore. Deze statistieken betreffen het totaal aantal gewogen ongevallen over een groter aantal jaren, terruggerekend naar een periode van drie jaar. Hierdoor is te zien dat de hoge ongevalscore van 2007 t/m 2009 in alle gevallen (fors) *boven* de langjarige trend ligt, maar ook dat de ongevalscore 2010 t/m 2012 juist (fors) *onder* de langjarige trend ligt. Alleen laatstgenoemde locatie, de Holterweg tussen Spitdijk en Bathmenseweg, wijkt licht van deze trend af en scoorde zowel tussen 2007 en 2009 als tussen 2010 en 2012 onveiligere dan de langjarige trend.

Bovenstaande ontwikkelingen leiden tot de conclusie dat de lijst met verkeersonveilige locaties uit 2007-2009 inmiddels als veiliger beschouwd mogen worden. Met uitzondering van de Holterweg tussen Spitdijk en Bathmenseweg (overigens een weg niet in beheer bij de gemeente) scoren elk van deze locaties inmiddels -in vergelijking met veel andere wegvakken of kruisingen- zelfs als relatief veilig.

5.2 Verkeersonveilige locaties 2010-2012 ('nieuwe lijst')

Voor negen locaties is helaas een vrijwel tegengestelde trend te zien als bovenstaand. Elk van de locaties in tabel 5.2 vertoont over 2010 t/m 2012 een (fors) hoger aantal ernstige ongevallen dan het langjarig gemiddelde. Ook hadden deze locaties een (fors) hogere ongevalscore dan zoals gemeten voor 2007 t/m 2009.

	Locatie	Wegvak/ Kruising	Ongevalscore		Langjarige trend	
			2010- 2012	2007- 2009	2000- 2009	2000- 2012
1	Nico Bolkesteinlaan (Henri Dunantlaan – N348)	Wegvak	10,20	1,50	1,79	3,73
2	Zwolseweg/N337 (gem. grens – Overstichtlaan)	Wegvak *	4,10	1,07	2,09	2,55
3	Singel (Noorderplein-Stationsstraat)	Wegvak	4,10	0,17	2,22	2,65
4	Laan van Borgele / Overstichtlaan / Lebuinuslaan	Kruising	3,60	0,38	0,71	1,37
5	Spanjaardsdijk (N348 – Bathmenseweg)	Wegvak	3,30	0,36	2,15	2,41
6	Oostriklaan (Holterweg – Leonard Springerlaan)	Wegvak	3,10	2,27	1,43	1,81
7	Cröddendijk	Wegvak ***	3,10	0,11	0,82	1,34
8	Holterweg (Oostriklaan – Spitdijk)	Wegvak **	3,00	0,40	2,08	2,29
9	Deltalaan	Wegvak ***	3,00	0,09	0,88	1,37

TABEL 5.2: ONGEVALSCORES MEEST VERKEERSONVEILIGE LOCATIES 2010-2012
 (* = WEG NIET IN BEHEER BIJ GEMEENTE, ** = WEGVAK GEDEELTELIJK IN BEHEER BIJ GEMEENTE, *** = WEGVAK NIET ALS HOOFDWEG GECLASSIFICEERD)

Opvallend in tabel 5.2 is met name:

- De zeer hoge score van de Nico Bolkesteinlaan: tien ernstige (geregistreerde) ongevallen en twee lichtere (geregistreerde) ongevallen in drie jaar tijd. Deze ongevallen hadden in gelijkmatige verdeling plaats ofwel op één van de beide rotondes ofwel op de overige wegvakken tussen Henri Dunantlaan en N348. Zie ook hoofdstuk 4.
- Het feit dat er maar één van de negen ongevalslocaties een kruising betreft. Dit terwijl in 2007-2009 nog twee van de zeven ongevalslocaties kruisingen waren. De problematiek van ernstige verkeersonveiligheid lijkt zich in Deventer daarmee steeds meer van de (grote) kruisingen naar wegvakken te verplaatsen ⁷.
- In de lijst zijn ook twee locaties opgenomen die zelf geen geclassificeerde hoofdweg zijn; de Cröddendijk en de Deltalaan. In de jaren 2007-2009, maar ook in de voorgaande jaren zijn geen ongevalslocaties bekend met een ongevalscore hoger dan 3,0 voor een kruising of hoofdweg die *niet* als hoofdweg geclassificeerd stond.

⁷ Een 'wegvak' kan overigens kruisingen met kleinere wegen omvatten zolang deze niet zelf een geclassificeerde hoofdweg zijn. Zie ondermeer de begrippenlijst op p.17 in het beleidsplan 'Deventer veilig op weg', te downloaden op www.deventer.nl/veiligopweg

5.3 Statistische analyse naar invloed van toeval

De lijsten met verkeersonveilige locaties in tabel 5.1 en 5.2 zijn zeer verschillend. Dit zou de vraag kunnen oproepen of de lijsten niet voor een groot deel door toeval veroorzaakt worden. Hiertoe is een statistische analyse opgesteld op de invloed van toeval op de totstandkoming van beide lijsten, opgenomen als bijlage 8 bij deze verkeersveiligheidsbrief.

Uit deze analyse blijkt dat toeval met name een rol kan spelen bij locaties met een ongevalscore lager dan 3,3. De analyse beveelt daarom aan voortaan bij locaties met een ongevalscore tussen 3,0 en 3,3 gericht onderzoek te verrichten naar de invloed van toeval. Bij locaties met een hogere ongevalscore is de kans op toeval klein tot zeer klein.

ACTIE 2013: Voorgesteld wordt om voortaan de gehanteerde ondergrens in de ongevalscore ten behoeve van actiepunt 1 van het beleidsplan ('structurele aanpak van grootste ongevalslocaties') te verhogen van 3,0 naar 3,3. Dit omdat bij een ongevalscore onder de 3,3 de kans groot blijkt dat deze score wordt veroorzaakt door toeval. Daarbij zullen locaties met een ongevalscore tussen 3,0 en 3,3 voortaan wel verkeerskundig worden geanalyseerd om vast te stellen of -bij afwezigheid van duidelijke samenhang in de geregistreerde ongevallen- deze invloed van toeval ook daadwerkelijk voor de hand ligt.

5.4 Conclusie

Conform actiepunt 1 in het beleidsplan dient voor de locaties in tabel 5.2 een nadere analyse plaats te vinden van de onveiligheid, gecombineerd met een aanpak binnen vier jaar tenzij het college gemotiveerd anders besluit en voor zover het locaties betreffen in beheer van de gemeente. Met inachtneming van de uitgevoerde statistische analyse in paragraaf 5.3. over de invloed van toeval, betreft dit actiepunt voor de komende periode de volgende locaties:

- Wegvak Nico Bolkesteinlaan (gehele tracé excl. kruising aan begin- en eindpunt)
- Wegvak Singel (gehele tracé excl. kruising aan begin- en eindpunt)
- Kruising Laan van Borgele / Overstichtlaan / Lebuinuslaan
- Wegvak Spanjaardsdijk (deeltracé rotonde N348 tot Bathmenseweg)

Daarnaast zal voor onderstaande locaties een nadere verkeerskundige analyse worden uitgevoerd naar de locatie en toedracht van de hier geregistreerde verkeersongevallen, met als doel nader te duiden of de hoge ongevalscore veroorzaakt lijkt door toeval of dat een samenhang in de geregistreerde ongevallen is aan te wijzen. Locaties waarvoor dit het geval blijkt, zullen alsnog aan bovenstaande lijst worden toegevoegd.

- Wegvak Oostriklaan (deeltracé Holterweg – Leonard Springerlaan)
- Wegvak Cröddendijk (gehele tracé excl. kruising aan begin- en eindpunt)
- Wegvak Holterweg (deeltracé van Oostriklaan tot 't Somervaart)
- Wegvak Deltalaan (gehele tracé)

Terugkoppeling over deze analyse en aanpak, evenals de volgende herijking van ongevalslocaties, is uiterlijk voorzien in de eerstvolgende verkeersveiligheidsbrief, geagendeerd voor medio 2015.