
Aan de gemeenteraad

16 september 2008
Gemeentestukken: 2008 - 181

Onderwerp: Evaluatie Duurzaam Veilig Verkeer

1. Voorstel

Besloten wordt:

- in te stemmen met de conclusies naar aanleiding van de Evaluatie Duurzaam Veilig Verkeer.
- het voornemen om acht extra Snelheids Informatie Displays in te zetten mee te nemen als wens in de begrotingscyclus 2009-2012.

2. Aanleiding

Duurzaam Veilig Verkeer is een initiatief van de verschillende Nederlandse overheden om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten.

In het kader van Duurzaam Veilig Verkeer heeft de inrichting van de verblijfsgebieden in de periode 1997-2004 in Ridderkerk wijkgericht plaatsgevonden. Vervolgens is er de afspraak met ons college gemaakt, alvorens tot afronding van het project te komen, eerst een evaluatie uit te (laten) voeren.

3. Aspecten

Studie

Een afstuderende student heeft, in het kader van zijn studie aan de NHTV, in opdracht van de gemeente Ridderkerk een evaluatiestudie naar de inrichting van wegen in verblijfsgebieden uitgevoerd (zie het ter inzage liggende rapport "Duurzaam Veilig Verkeer Ridderkerk: Een evaluatiestudie naar de inrichting van wegen in verblijfsgebieden").

Deze studie is in 2005 afgerond. In 2008 zijn de gegevens geactualiseerd, waarna is gebleken dat de uitkomsten en aanbevelingen van het rapport nog steeds actueel zijn en dus als basis voor deze evaluatie kunnen worden gehanteerd.

Subjectieve resultaten

De evaluatiestudie concludeert dat de meeste wegen in Ridderkerk voldoen aan de richtlijnen van Duurzaam veilig. Er zijn echter locaties waar enkele punten niet voldoen.

Sommige ingangen van 30km-zones zijn onduidelijk (een fysieke maatregel ontbreekt en/of de bebording is onduidelijk).

Daarnaast vragen de zogehete "grijze wegen" extra aandacht. Met "grijze wegen" worden wegen in verblijfsgebieden bedoeld die meer een ontsluitende functie dan een erffunctie hebben. Anders gezegd de inrichting/uitstraling, functie en feitelijk gebruik zijn bij de "grijze wegen" niet in overeenstemming.

Voorbeelden hiervan zijn de de Erasmuslaan, Vogelvliet, Molenvliet, Visvliet, Juliana van Stolbergstraat, Schoutstraat, Verlengde Kerkweg en de Lagendijk.

Deze wegen hebben niet de inrichting of uitstraling die bij een 30 km/uur-weg hoort. Ze voldoen dus niet aan richtlijnen van Duurzaam Veilig Verkeer en aanpassing is wenselijk.

Objectieve resultaten

Ongevalcijfers:

De evaluatiestudie beschikt over de ongevalcijfers tot en met 2002 en concludeert dat Ridderkerk objectief veilig is. In 30km-zones gebeuren weinig ongevallen. Als we kijken naar de ontwikkeling van het totaal ongevallen lijkt er de afgelopen jaren een spectaculaire daling ingezet te zijn. Echter, de politie heeft haar ongevallenregistratie sinds 1999 veranderd, waardoor het moeilijk wordt een trend aan te geven. Mede daarom is het niet duidelijk hoe groot de bijdrage van Duurzaam Veilig is op de (dalende) ongevalcijfers.

Voor de ongevallencijfers over de periode 2003-2007 is gebruik gemaakt van het analyseprogramma Viastat-online.

Het totaal aantal geregistreerde ongevallen binnen Ridderkerk daalt in deze periode van 309 naar 185 per jaar. Dit is vooral toe te schrijven aan een sterke daling in het aantal ongevallen met uitsluitend materiële schade en een daling in het aantal slachtofferongevallen.

Op wegen met een erftoegangsfunctie binnen de bebouwde kom (30 km-zones) ligt het aantal slachtofferongevallen in geen enkel jaar boven 9.

Ook het aantal ongevallen waarbij voetgangers en/of (brom)fietsers zijn betrokken is relatief laag. Het aantal ongevallen ligt in geen enkel jaar boven de 7.

Intensiteiten:

Duurzaam Veilig stelt dat, in een verblijfsgebied, een intensiteit van 5.000- 6.000 motorvoertuigen per etmaal acceptabel is. De St. Jorisstraat, Vogelvlief (ter hoogte Korhoen) en de Visvlief (ter hoogte Forel) voldoen niet aan de intensiteiteisen van Duurzaam Veilig. De beïnvloeding van deze intensiteiten is lastig en raakt de structuur van de gemeente als geheel.

Snelheidsmaatregelen:

De bewoners geven in vrijwel alle wijken aan dat de maximale snelheid van 30 km/h veelvuldig wordt overschreden. De meeste klachten hebben betrekking op de eerder genoemde "grijze wegen". Tijdens de evaluatiestudie zijn geen snelheidsmetingen uitgevoerd. Het rapport beveelt echter wel snelheidsmetingen aan. Daartoe zijn inmiddels radarkasten aangeschaft die de mogelijkheid bieden –in eigen beheer- snelheidsmetingen te kunnen doen, mede naar aanleiding van bewonersmeldingen.

Snelheidsovertredingen komen veel voor. Het volledig terugdringen daarvan is redelijkerwijs niet haalbaar. Met een pakket van maatregelen kunnen rijnsnelheden echter wel enigszins worden beheerst.

Alleen met fysieke maatregelen is dit echter niet haalbaar. Aanpassingen in het wegdek kunnen niet afdwingen dat er maximaal 30 km/uur gereden wordt. Deze maatregelen moeten dus worden gezien als "herinneringsmaatregelen" in het verblijfsgebied.

Er zal dus altijd een beroep gedaan moeten worden op het verantwoordelijkheidsgevoel van de weggebruiker. Enerzijds gebeurt dit traditioneel door een vorm van handhaving door de politie. Over het algemeen is het effect echter niet duurzaam en leidt dit -bij verbalisering- niet tot begrip en een gevoel van sympathie voor de overheid.

Naar onze mening is het mogelijk om, met een positievere benadering, succes te boeken op locaties waar over het algemeen regelmatig te hoge snelheden worden geconstateerd en het niet mogelijk of gewenst is om meer fysieke maatregelen te nemen dan tot nu toe is uitgevoerd.

In 2007 is besloten in eigen beheer Snelheids Informatie Displays (SID) in te zetten, met als oogmerk gedragsbeïnvloeding te bereiken van de weggebruiker. Een SID bestaat uit een

elektronisch bord dat de werkelijke snelheid of snelheidsovertreding aangeeft op het moment dat men langs rijdt.

Ridderkerk beschikt over twee SID's. De SID's worden -roulerend- vooral op die wegvakken ingezet die, m.b.t. snelheidsovertredingen, door klachten of eigen waarneming bekend zijn.

De ervaring leert inmiddels dat de inzet succesvol is; eigen waarneming maar vooral tevreden reacties van bewoners leert dat de apparatuur effectief is.

Wij zijn van mening dat het inzetten van extra SID's zeer gewenst is.

Het is mogelijk deze apparatuur energiezuinig in te zetten door het toepassen van zonnecellen als stroombron.

Hulpdiensten

Sinds 2006 zijn in het kader van het project "Knelpunten Hulpdiensten" 21 knelpunten opgelost in de doorstroming voor de hulpdiensten binnen de gemeente Ridderkerk. De verblijfsgebieden voldoen momenteel aan de criteria die hulpdiensten stellen.

De brandweer geeft aan dat door de goede communicatie met de gemeente op de belangrijkste routes voor de brandweer geen vervelende obstakels aanwezig zijn.

Sinds 2002 is er sprake van een structureel hulpdienstoverleg waar brandweer, politie, ambulancedienst en ook Connexxion met regelmaat aanschuiven om de verkeerssituatie in Ridderkerk in de volle breedte te bespreken. Sindsdien is er sprake van een regulier overleg dat naar aller tevredenheid plaatsvindt. Overigens is bij de (her)inrichting van wegen de brandweer over het algemeen maatgevend t.a.v. de te stellen eisen qua doorrijdbreedte, bereikbaarheid etc.

Burgerforum

De resultaten van het rapport en het conceptadvies zijn ter hand gesteld aan het burgerforum, en met dit forum besproken. Dit voorstel aan uw raad heeft mede op basis van dit gesprek vorm gekregen.

4. Aanpak/Uitvoering

Maatregelen met betrekking tot subjectieve resultaten:

Uit de inventarisatie is gebleken dat het wenselijk is om een pakket van (aanvullende) maatregelen uit te voeren.

De eerder genoemde "grijze wegen" voldoen niet aan richtlijnen van Duurzaam Veilig. Aanpassing is wenselijk, maar dit houdt in dat er wegvakken in aanmerking komen voor een grootschalige kostbare reconstructie.

Uit economische overwegingen is het wenselijk het moment van reconstructie van deze wegvakken aan te laten sluiten bij de planning van groot wegonderhoud.

De overige maatregelen bestaan in hoofdzaak uit:

- plaatsen van borden ingang/uitgang 30 km-zone (41x)
- plaatsen van gele portaalborden (ingang, 6x)
- aanbrengen van wegmarkering
- verplaatsen van ingang 30 km-zone (1x)
- aanleggen drempels binnen 30 km-zone (3x)
- aanleggen kruispunt plateau (1x)
- aanpassen van een drempel (1x)
-

Maatregelen met betrekking tot objectieve resultaten:

- a. het structureel in eigen beheer (blijven) uitvoeren van periodieke snelheidsmetingen, maar met meer nadruk in verblijfsgebieden;
- b. het plaatsen van Snelheids Informatie Displays op, met name, "grijze wegen".

Ad.a. Voor het uitvoeren van snelheidsmetingen met de radarkasten in eigen beheer zijn in de begroting voldoende uren beschikbaar.

Ad.b. Gezien het succes van de inzet van de twee SID's stelt ons college voor om acht extra SID's aan te schaffen. Deze 8 extra SID's kunnen dan zowel op vaste locaties worden ingezet als roulerend. De vaste locaties zijn vooral wegvakken waar geen fysieke maatregelen mogelijk zijn om snelheden te beheersen. (bijv. geen drempel i.v.m. trillingshinder-risico). De roulerende SID's worden vooral op die wegvakken ingezet die m.b.t. snelheidsovertredingen op basis van klachten, informatie van de politie of eigen waarneming c.q. meting bekend zijn.

Communicatie:

De uitwisseling van informatie met bewoners over de aanleg van fysieke snelheidsbeperkende maatregelen vindt plaats via de wijkoverleggen, informatieve bewonersbrieven en het Gemeentejournaal in "De Combinatie".

De communicatie betreffende het plaatsen van de (portaal)borden en de flespalen en het aanbrengen van markeringen zal plaatsvinden via "De Combinatie",

5. Kosten/Opbredsten/Dekking

Voor het gehele project is een kostenraming opgesteld. Het benodigde budget voor het realiseren van de fysieke maatregelen (op basis van de subjectieve resultaten) is ongeveer € 26.500,-. Voor het realiseren van die maatregelen is dekking aanwezig in de huidige begroting.

Wij stellen u voor te overwegen om acht extra SID's aan te schaffen. De jaarlijkse kapitaal- en exploitatielasten zijn ca. € 15.000,-. Momenteel ontbreekt daarvoor echter dekking in de begroting. Wij stellen u voor de aanschaf als wens mee te nemen in de begrotingscyclus 2009-2012

Het college van burgemeester en wethouders van Ridderkerk,
de secretaris, de burgemeester,