

Rapport

# PRIKKER OP DE KAART

Ridderkerk

## COLOFON

<b>Titel:</b>	Prikker op de Kaart
<b>Subtitel:</b>	Ridderkerk
<b>Opdrachtgever:</b>	Gemeente Ridderkerk Marleen Bellaart - Schelling
<b>Opdrachtnemer:</b>	DTV Consultants B.V. Matthijs Hidding
<b>Datum:</b>	2 december 2020
<b>Kenmerk:</b>	200047/MHI
<b>Status rapport:</b>	CONCEPT

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>4</b>
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel en aanpak van het onderzoek	4
1.3	Leeswijzer	4
<b>2</b>	<b>PRIKKER OP DE KAART IN VOGELVLUCHT</b>	<b>6</b>
2.1	Verdeling inzendingen	6
2.2	Leeftijd	7
2.3	Herkomst prikkers	8
2.4	School-thuisroute relatie	9
<b>3</b>	<b>TOP 20 LOCATIES</b>	<b>11</b>
3.1	Aanpak	11
3.2	Factsheets	14
<b>4</b>	<b>CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN</b>	<b>37</b>

# INLEIDING

## **1 INLEIDING**

### **1.1 AANLEIDING**

De gemeente Ridderkerk is bezig met het opstellen van een verkeersveiligheidsplan. Hierin is onder andere de risico gestuurde aanpak verwerkt. Voor dit verkeersveiligheidsplan is extra informatie nodig. De subjectieve onveiligheid is op dit moment nog niet voldoende in kaart gebracht. Dit onderzoek moet dit hiaat opvullen.

### **1.2 DOEL EN AANPAK VAN HET ONDERZOEK**

Doel van het project is om subjectieve verkeersveiligheid in kaart te brengen voor de gemeente Ridderkerk. Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van een basisvragenlijst die door DTV Consultants is gebruikt en een aantal aanvullende vragen. De basisvragenlijst is eerder toegepast in onder andere Rotterdam en de gemeente Zuidplas. De vragenlijst is aangepast en gedigitaliseerd. De gemeente heeft een link gekregen waarmee meegekeken kon worden met het lopende onderzoek. De enquêteresultaten zijn vervolgens geanalyseerd en uitgewerkt in dit rapport.

Normaal gesproken leiden Prikker op de Kaart onderzoeken tot een beperkte top 5 van punten waar veel prikkers geplaatst zijn op gemeenteniveau. Daarnaast is er dan een veelvoud van punten met weinig prikkers. Normaliter wordt in de analyse dan per wijk een top 3 gemaakt en voor de gemeente nog een losse top 5.

In Ridderkerk zijn veel clusters gevonden waarbij veel prikkers geplaatst zijn. Het lijkt er op dat Ridderkerkers meer eensgezind zijn over de locaties waar het onveilig is en daarnaast plaatsen inwoners de prikkers minder wijk-gebonden. Om deze reden is voor dit onderzoek een top 20 gemaakt op het gehele wijkniveau en zijn er geen losse wijklijsten gemaakt. Het betekent niet dat in Ridderkerk veel meer onveilige punten zijn dan in andere gemeente.

Vanwege deze top 20 aanpak werd een meer gestructureerde analyse mogelijk. De top 20 locaties per stuk als factsheets in dit rapport opgenomen. Daarin is in één oogopslag te zien wat er op een locatie aan de hand is en welke verkeersdeelnemers mogelijk betrokken zijn bij de verkeersonveiligheid. In de top 20 gaat het om locaties met tussen de 9 en 55 prikkers.

Aanvullend is in de factsheets informatie opgenomen over geregistreerde ongevallen in 2019 op dezelfde locatie. Daaraan is duidelijk te zien dat subjectieve en objectieve onveiligheid (daadwerkelijke ongevallen) niet per definitie met elkaar samenhangen omdat op sommige van de top 20 locaties niet of nauwelijks ongevallen hebben plaatsgevonden.

### **1.3 LEESWIJZER**

Na dit hoofdstuk worden de resultaten in vogelvlucht op gemeente niveau toegelicht. Vervolgens volgt de top 20. Het rapport sluit af met een beknopte conclusie.

# **PRIKKER OP DE KAART IN VOGELVLUCHT**

## 2 PRIKKER OP DE KAART IN VOGELVLUCHT

### 2.1 VERDELING INZENDINGEN

Tussen 9 september en 12 oktober 2020 is de Prikker op de Kaart enquête uitgezet onder de inwoners van Ridderkerk. In onderstaand schema is weergegeven wat de respons is van de enquête en wat de inwoners aan informatie hebben aangeleverd.



**687** voltooide enquêtes

**671**



respondenten kennen een  
onveilige situatie

**16**



respondenten geven aan geen  
onveilige situaties te kennen



671 respondenten hebben  
**1208** unieke prikkers geplaatst



**856**

meldingen op het gebied  
van verkeersgedrag



**717**

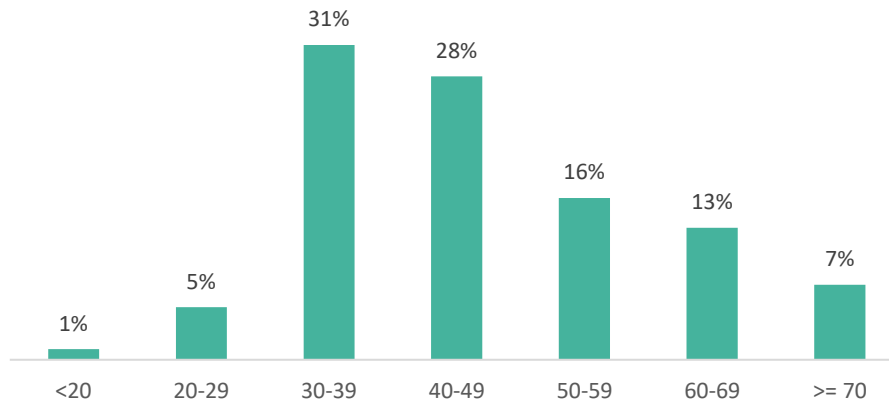
meldingen over de  
inrichting van de weg

afbeelding 1 Prikker op de kaart in vogelvlucht

## 2.2 LEEFTIJD

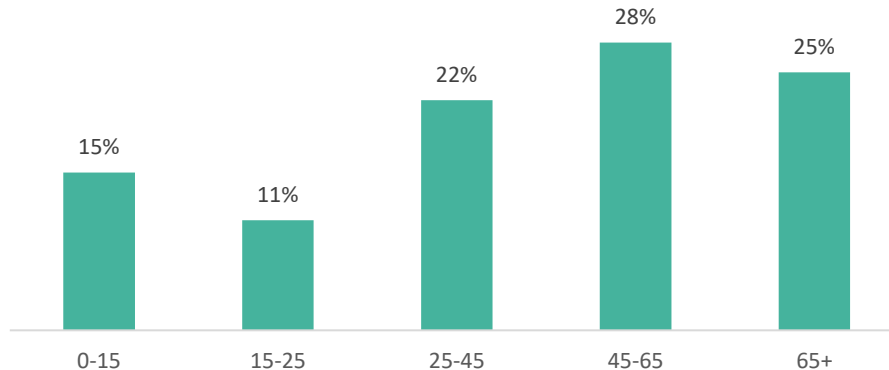
In grafiek 1 en 2 hieronder is weergegeven wat de leeftijdsverdeling is van de respondenten en van de Ridderkerkers in het algemeen. In vergelijking met andere onderzoeken is het aandeel van 60 en ouder relatief hoog.

Verdeling respondenten per leeftijdscategorie



grafiek 1 verdeling respondenten per leeftijdscategorie

Verdeling inwoners Ridderkerk



grafiek 2 verdeling inwoners van Ridderkerk per leeftijdscategorie (bron: AlleCijfers)

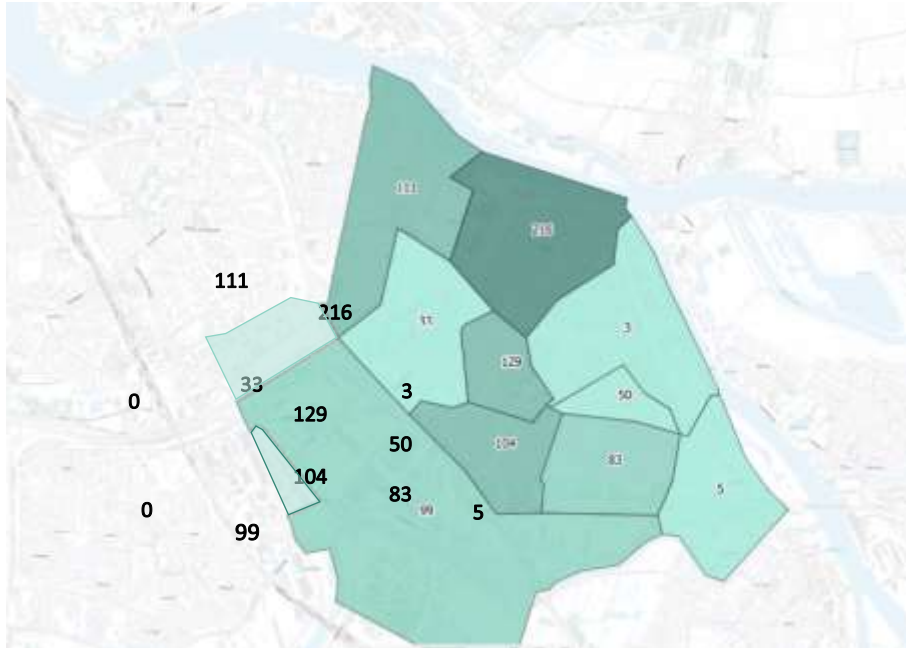
Wat opvalt is dat de jongste leeftijdsgroepen minder goed scoren bij de Prikker op de Kaart. Dit heeft meerdere oorzaken. Deze groepen zijn waarschijnlijk minder betrokken bij burgerparticipatie vanuit de gemeente. Mogelijk is de communicatie vanuit de gemeente beter geland bij de wat oudere leeftijdscategorieën (vanaf 30 jaar). De ouderen, die een kwart van de bevolking van Ridderkerk uitmaken, zijn ook minder aangehaakt op de Prikker op de Kaart. Dit heeft waarschijnlijk met het digitale karakter van de enquête te maken. De respons in deze groepen is op zichzelf niet laag in vergelijking met andere Prikker op de Kaart onderzoeken.



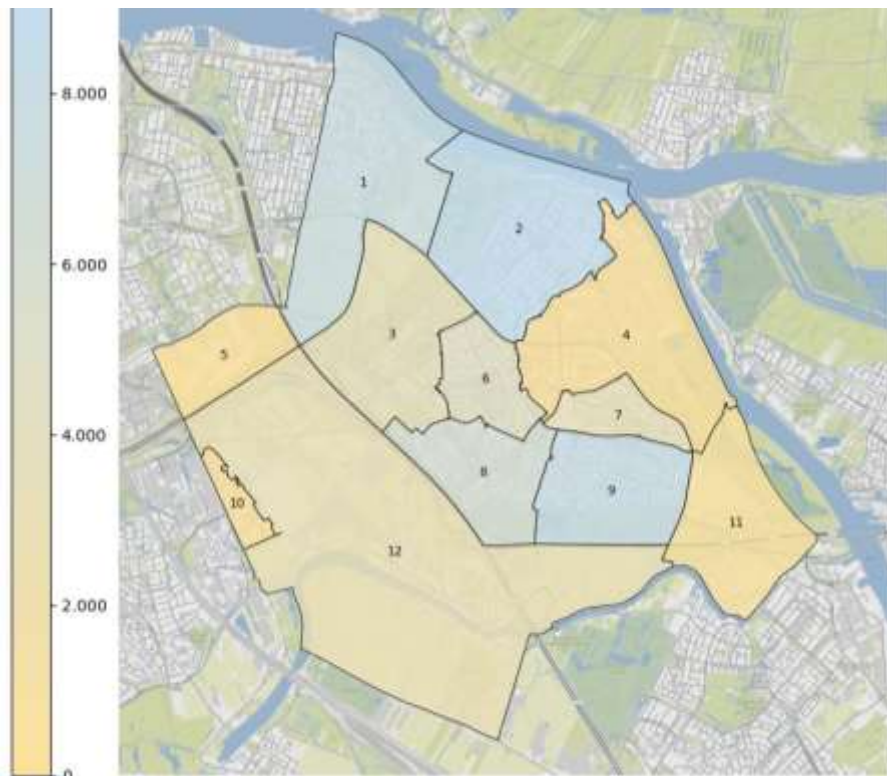
### 2.3 HERKOMST PRIKKERS

De afbeeldingen hieronder toont in welke wijk de respondenten wonen en de dichtheid van de wijken in Ridderkerk (zie afbeelding 2 en 3).

De dichtheid en de respons komen redelijk overeen: dat wil zeggen dat waar veel mensen wonen, ook relatief veel prikkers worden geplaatst.



afbeelding 2 herkomst respondenten per buurt



afbeelding 3 Bevolkingsdichtheid per buurt

## 2.4 SCHOOL-THUISROUTE RELATIE

De gemeente Ridderkerk hecht veel waarde aan de school-thuisroutes van de scholieren. In onderstaand schema zijn de belangrijkste responswaardes weergegeven met betrekking tot de school-thuisroute.

63% van de respondenten hebben thuiswonende kinderen. Dit zijn met name jonge kinderen. Wat verder opvalt is dat deze groep respondenten ook bezig is met de school-thuisroute. In totaal hebben de 434 respondenten 697 prikkers geplaatst. Bijna 80% van deze prikkers bevindt zich op de school-thuisroute.





### 3 TOP 20 LOCATIES

Prikkers zijn in de gehele gemeente geplaatst. Soms een enkele prikker op een locatie soms een groepje. Interessant wordt het wanneer meerdere respondenten prikkers op dezelfde locatie plaatsen. Met behulp van een clusteralgoritme is een top 20 (afbeelding 4) samengesteld. Per locatie is een analyse gemaakt met eventuele opvallende zaken die overzichtelijk per locatie zijn weergegeven in factsheets.



*Afbeelding 4 Top 20 locaties*

#### 3.1 AANPAK

##### 3.1.1 Clustering

Om de top 20 te bepalen van locaties waar veel subjectieve onveiligheid wordt ervaren is clustering toegepast. De methode die hiervoor gebruikt is werkt als volgt. Eerst wordt er een zogenaamde minimum spanning tree gemaakt. Daarbij worden alle punten met elkaar verbonden door steeds elk punt met het dichtstbijzijnde punt te verbinden. Vervolgens zijn separaat alle afstanden groter dan 25 en groter dan 50 meter verwijderd uit deze set en vervolgens blijven er clusters over. Deze methode zorgt dat zowel straten als kruispunten

geïdentificeerd kunnen worden. In onderstaande afbeelding is te zien hoe de lijntjes met elkaar verbonden zijn voordat de filters zijn toegepast. De clusters zijn vervolgens gesorteerd op de resterende aantallen onderling verbonden lijntjes. De vijftig clusters bleken over het algemeen te grofmazig, maar zijn gebruikt om te controleren of er grotere gebieden of straten gemist werden met het 25 meter filter.



*afbeelding 4 een minimum spanning tree*

### 3.1.2 Verkeerskundige analyse

Het is opvallend dat veel respondenten naar gedrag als oorzaak van verkeersonveiligheid wijzen, dat geldt voor de volledige dataset. In andere onderzoeken zien we dat respondenten vaker de infrastructuur als hoofdoorzaak aanwijzen dan gedrag. In de top 20 is duidelijk te zien dat hier ook uitzonderingen op voorkomen. In de top 20 zien we echter dat in 12 van de 20 gedrag de voornaamste factor is, in 7 gevallen infrastructuur en in 1 geval gaat dit gelijk op. Een hoge score op gedrag betekent niet dat de wegbeheerder geen rol heeft in de preventie van subjectieve verkeersonveiligheid omdat de infrastructuur ook een rol kan spelen in het faciliteren van het gedrag.

De hoogste waarden op de verschillende aspecten in de hierna gepresenteerde factsheets zijn vet te drukken. Bij de vraag of het om infrastructuur of gedrag gingen, bestond ook de mogelijkheid om beide oorzaken aan te vinken. In dat geval is er zowel sprake van gedrag als infrastructuur als oorzaak en vult dit dus beide percentages aan waarin maar één van beide mogelijkheden is aangekruist.

Voor de vraag voor wie het onveilig is en wie de veroorzaker is van het verkeersongeval is alles gemarkeerd wat meer dan 20% van de respondenten hebben aangegeven. Zo is duidelijk te zien welke verkeersdeelnemers een rol spelen bij de (subjectieve) verkeersonveiligheid.

Meest genoemde gedupeerde van de verkeersonveiligheid is in de top 20 veelal de fiets en de auto, die net als in andere onderzoeken het hoogst scoren. Wel zijn er in individuele factsheets bijzonderheden te zien zoals betrokkenheid van de voetgangers als gedupeerde en vrachtwagen, bus of motor en soms ook langzaam verkeer als veroorzaker. De eerste factsheet is over het totale aantal prikkers.

De factsheets kunnen worden gebruikt om een individuele locatie aan te pakken. In sommige gevallen kan een aanvullende schouw nog nuttig zijn. Dat is het geval wanneer het probleem vanuit wegbeheerdersperspectief niet (h)erkend wordt. Om duidelijk te maken dat er een onderscheid is tussen subjectieve en objectieve verkeersveiligheid is het aantal ongevallen uit 2019 in elke factsheet opgenomen.

### 3.2 FACTSHEETS

De factsheet begint met een sheet over geheel Ridderkerk. Dit dient ter referentie voor de andere factsheets. Daarna volgen 20 factsheets van de top 20 locaties. De nummer 1 betreft de locatie die de meeste prikkers kent en is daarmee volgens de inzenders de meest onveilige locatie in Ridderkerk.

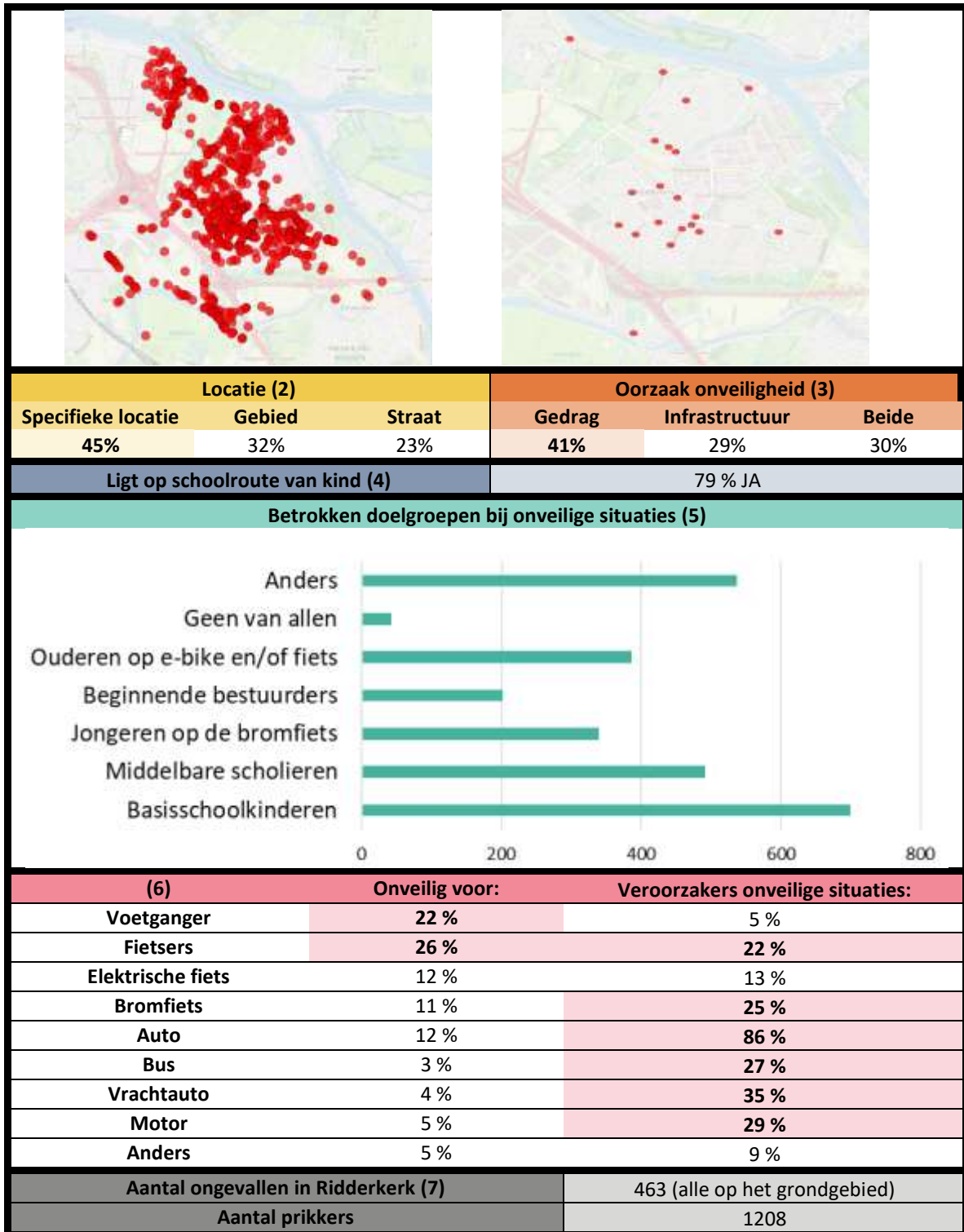
Elke factsheet bevat de belangrijkste componenten van het onderzoek. De factsheets bevatten informatie over de locatie en de oorzaken van de subjectieve verkeersonveiligheid volgens respondenten.

Een kaart en afbeelding laten de locatie fysiek zien (1). De gele kleur laat informatie zien over de locatie. Hebben inzenders de prikker geplaatst voor die specifieke locatie, het gebied of de straat. Dit is om een indicatie te geven of de respondent de specifieke locatie bedoelt, de gehele straat onveilig vindt, of het hele gebied (groter dan de straat alleen) (2). Het oranje gekleurde laat zien waarom mensen het een onveilige locatie vinden (3).

Het blauw gekleurde vak laat een percentage zien van het aantal prikkers dat is geplaatst op een locatie dat onderdeel is van de schoolroute van hun kind. Prikkers van respondenten die geen kinderen hebben worden niet meegenomen in deze berekening (4). De groene grafiek laat zien welke groepen er volgende de inzenders betrokken zijn bij onveilige situaties. Het getal geeft het aantal prikkers weer die vindt dat de doelgroep betrokken is bij onveilige situaties (5). Het rood gekleurde laat het percentage van de geplaatste prikkers zien voor welke doelgroepen het onveilig is, en welke doelgroep de onveilige situaties veroorzaken (subjectief) (6).

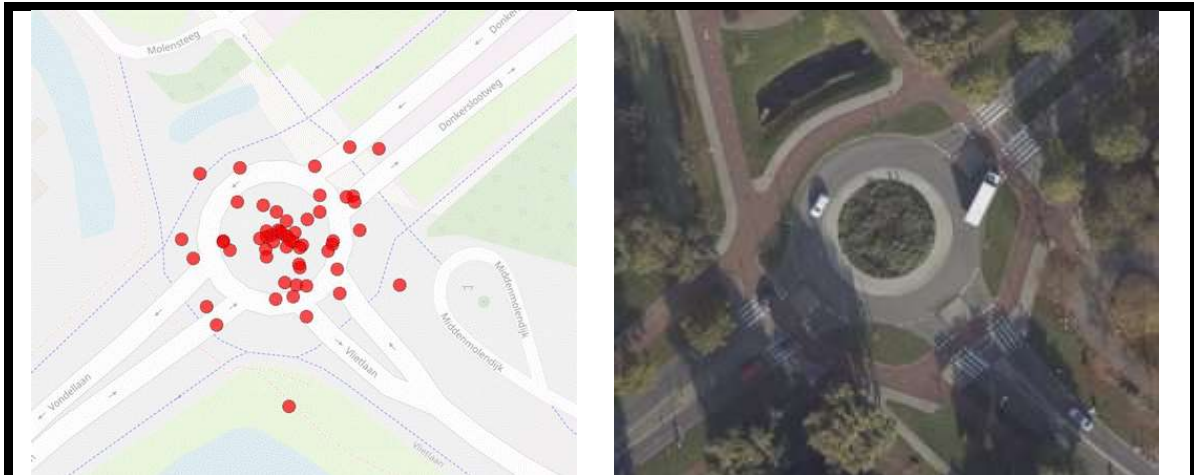
Als laatste in het grijze gedeelte wat extra informatie over het aantal ongevallen die zijn gebeurd op de locatie. Dit zijn verkeersongevalscijfers uit 2019 (bron: VIAstat). Hier is ook opgenomen om hoeveel prikkers het gaat (7). Vetgedrukte waarden in een rubriek zijn de meest prominente waarden.

Factsheet van alle prikkers:





### Nummer 1: Vondellaan – Vlietlaan – Donkerslootweg



Locatie			Oorzaak onveiligheid		
Specifieke locatie	Gebied	Straat	Gedrag	Infrastructuur	Beide
40%	31%	29%	29%	35%	36%

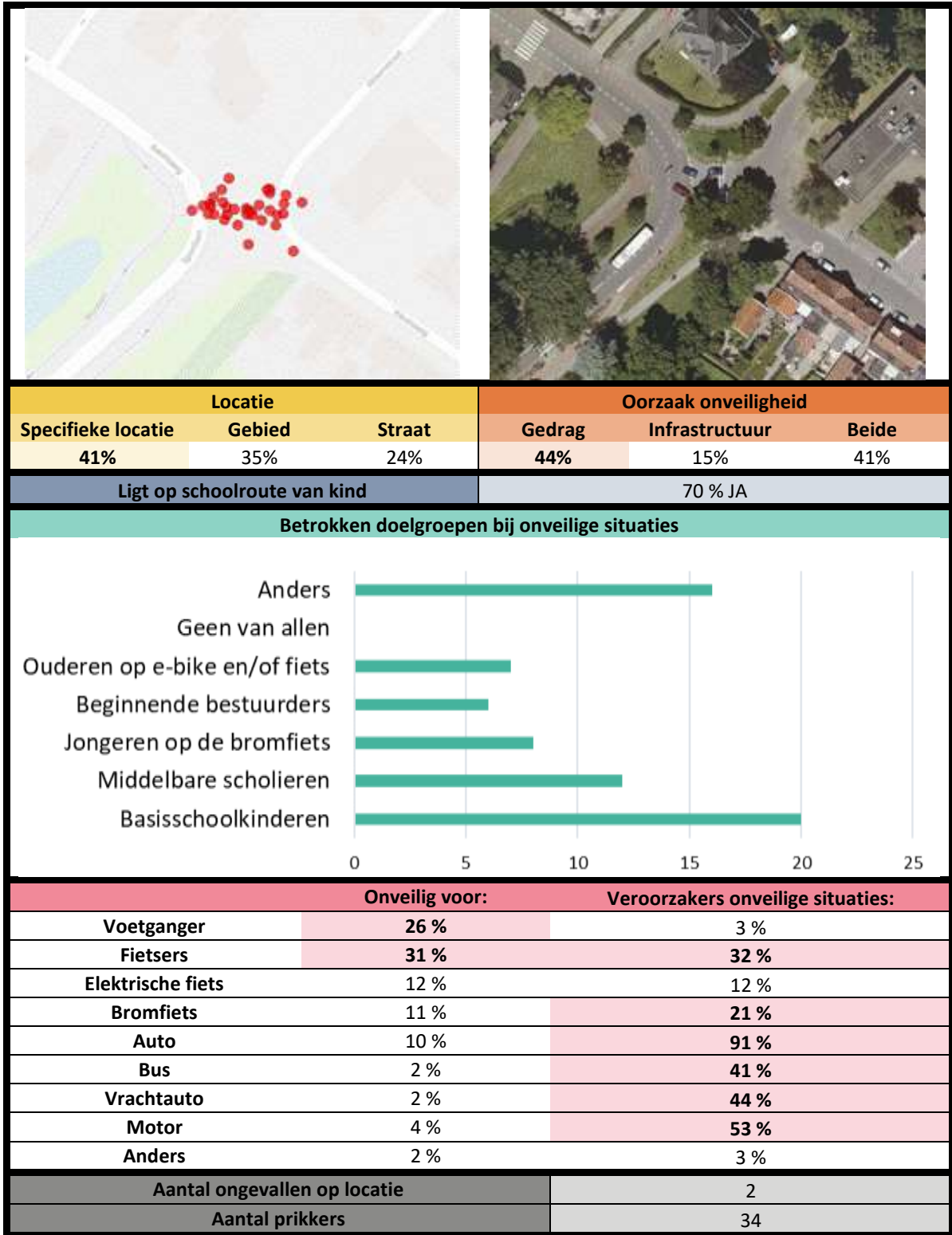
Ligt op schoolroute van kind	74 % JA
------------------------------	---------



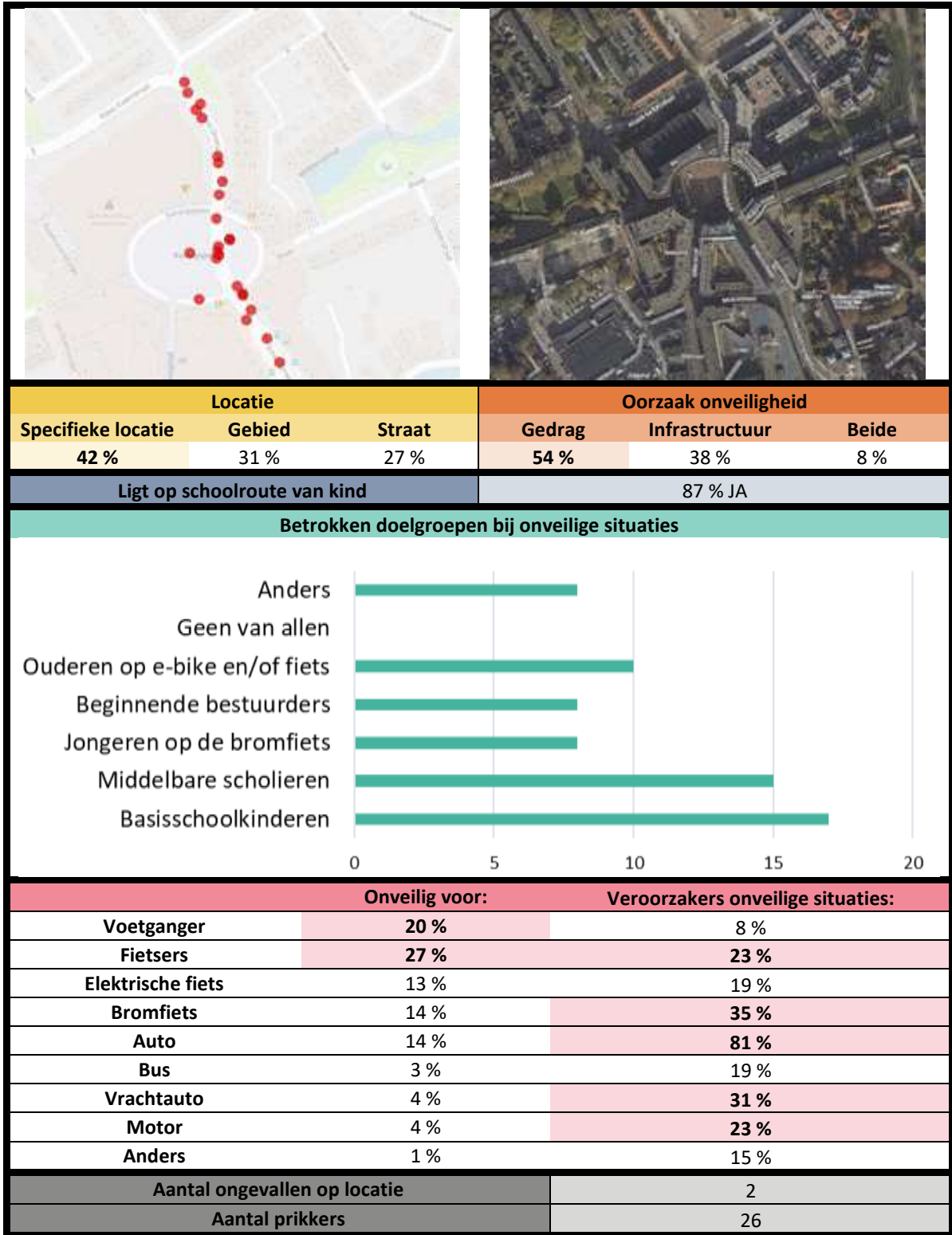
	Onveilig voor:	Veroorzakers onveilige situaties:
Voetganger	18 %	5 %
Fietsers	24 %	15 %
Elektrische fiets	14 %	13 %
Bromfiets	14 %	27 %
Auto	13 %	93 %
Bus	4 %	36 %
Vrachtauto	5 %	38 %
Motor	7 %	29 %
Anders	1 %	7 %

Aantal ongevallen op locatie	5
Aantal prikkers	55

**Nummer 2: Sportlaan – Kievitsweg – Willemstraat**



**Nummer 3: Willem Dreesstraat – Koningsplein – Schoutstraat**



### Nummer 4: Ringdijk – Benedenrijweg

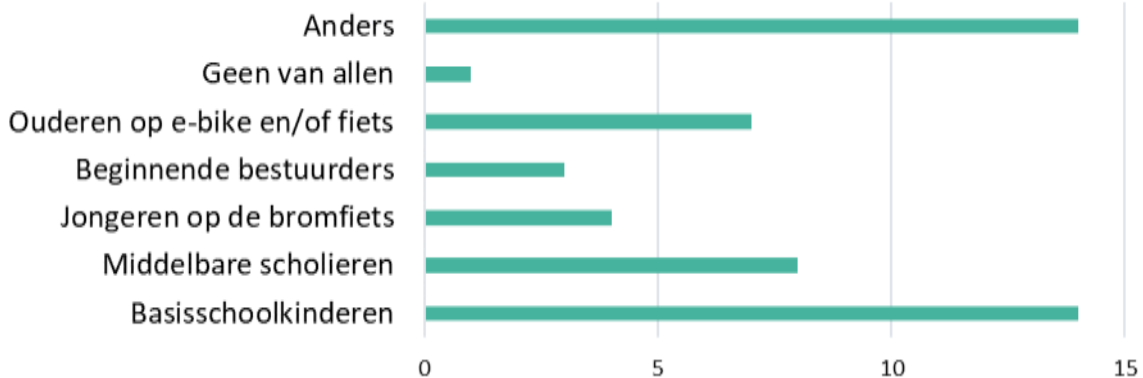


Locatie			Oorzaak onveiligheid		
Specifieke locatie	Gebied	Straat	Gedrag	Infrastructuur	Beide
50 %	29 %	21 %	29 %	42 %	29 %

Ligt op schoolroute van kind

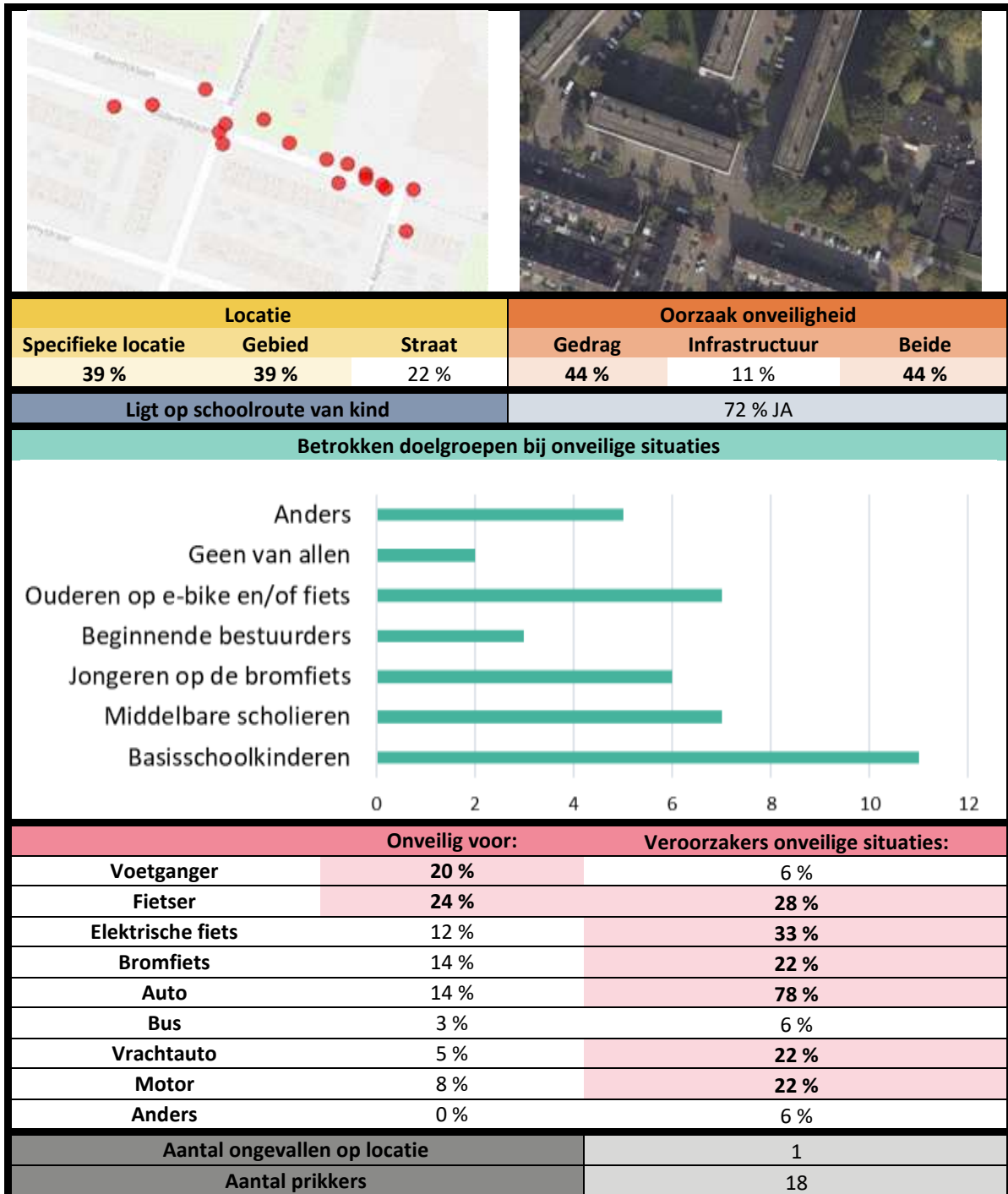
62 % JA

#### Betrokken doelgroepen bij onveilige situaties

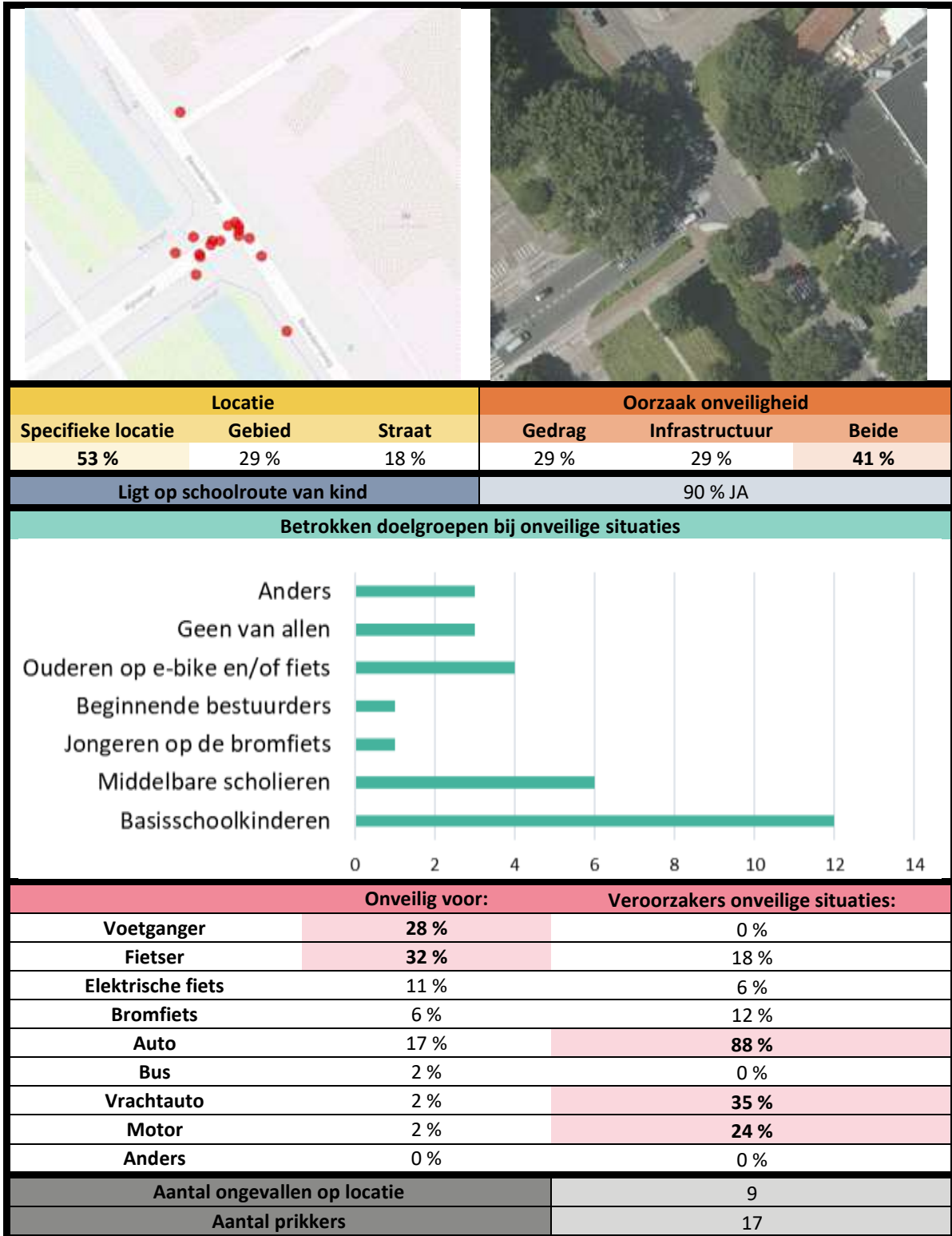


	Onveilig voor:	Veroorzakers onveilige situaties:
Voetganger	16 %	4 %
Fietsers	31 %	38 %
Elektrische fiets	11 %	21 %
Bromfiets	11 %	25 %
Auto	16 %	75 %
Bus	3 %	25 %
Vrachtauto	4 %	33 %
Motor	6 %	25 %
Anders	1 %	13 %
Aantal ongevallen op locatie		0
Aantal prikkers		24

### Nummer 5: Bilderdijklaan – Huygensplantsoen - Van Alphenstraat



### Nummer 6: Rijnsingel – Benedenrijweg



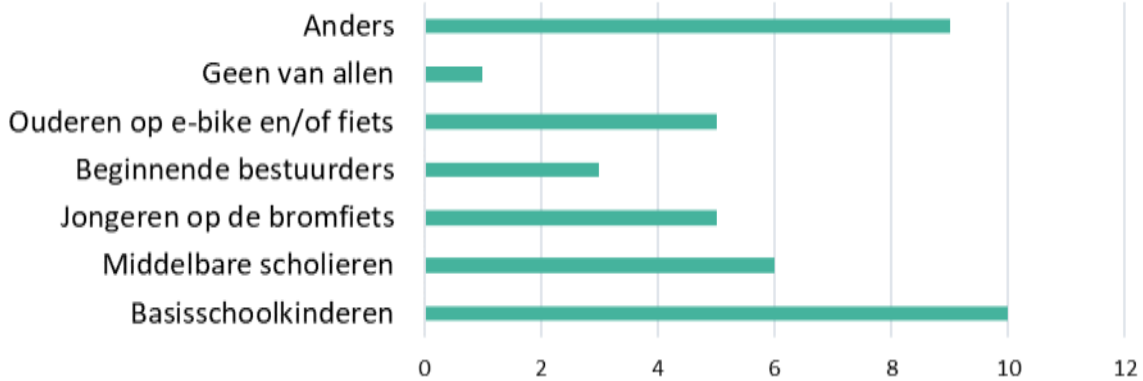
### Nummer 7: Sint Jorisstraat – Molensteeg



Locatie			Oorzaak onveiligheid		
Specifieke locatie	Gebied	Straat	Gedrag	Infrastructuur	Beide
25 %	50 %	25 %	44 %	13 %	44 %

Ligt op schoolroute van kind	86 % JA
------------------------------	---------

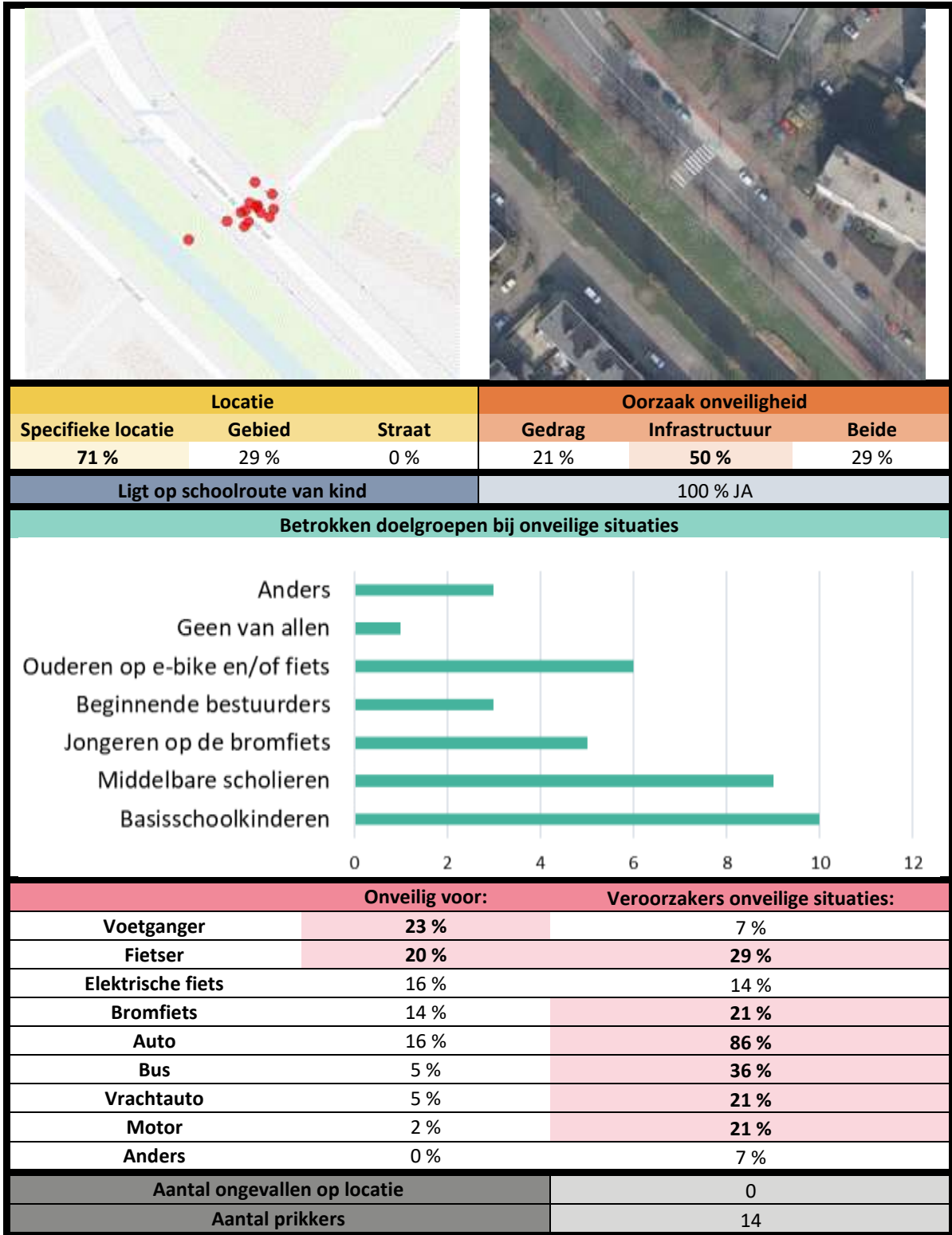
#### Betrokken doelgroepen bij onveilige situaties



	Onveilig voor:	Veroorzakers onveilige situaties:
Voetganger	40 %	0 %
Fietser	37 %	6 %
Elektrische fiets	3 %	0 %
Bromfiets	10 %	31 %
Auto	10 %	88 %
Bus	0 %	19 %
Vrachtauto	0 %	56 %
Motor	0 %	31 %
Anders	0 %	0 %

Aantal ongevallen op locatie	2
Aantal Prikkers	16

**Nummer 8: Burgemeester de Zeeuwstraat - Burgemeester Crezéestraat**





**Nummer 9: Benedenrijweg – Ringdijk – Randweg**



Locatie			Oorzaak onveiligheid		
Specifieke locatie	Gebied	Straat	Gedrag	Infrastructuur	Beide
57 %	36 %	7 %	29 %	21 %	50 %

Ligt op schoolroute van kind	86 % JA
------------------------------	---------



	Onveilig voor:	Veroorzakers onveilige situaties:
Voetganger	20 %	7 %
Fietser	20 %	43 %
Elektrische fiets	9 %	21 %
Bromfiets	14 %	43 %
Auto	14 %	86 %
Bus	7 %	43 %
Vrachtauto	9 %	29 %
Motor	2 %	29 %
Anders	5 %	0 %

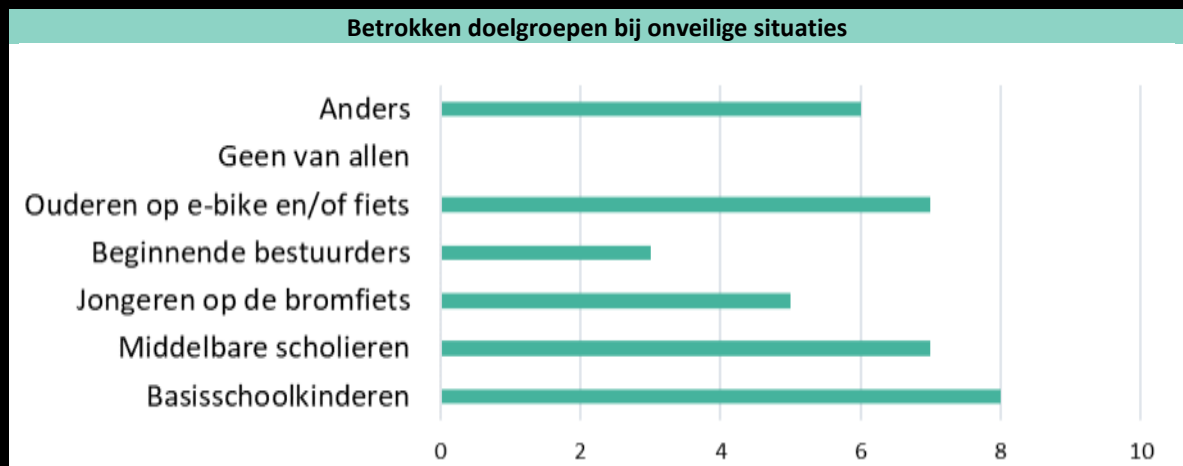
Aantal ongevallen op locatie	3
Aantal prikkers	14

Nummer 10: Ringdijk – Kraanbaan



Locatie			Oorzaak onveiligheid		
Specifieke locatie	Gebied	Straat	Gedrag	Infrastructuur	Beide
36 %	50 %	14 %	64 %	14 %	21 %

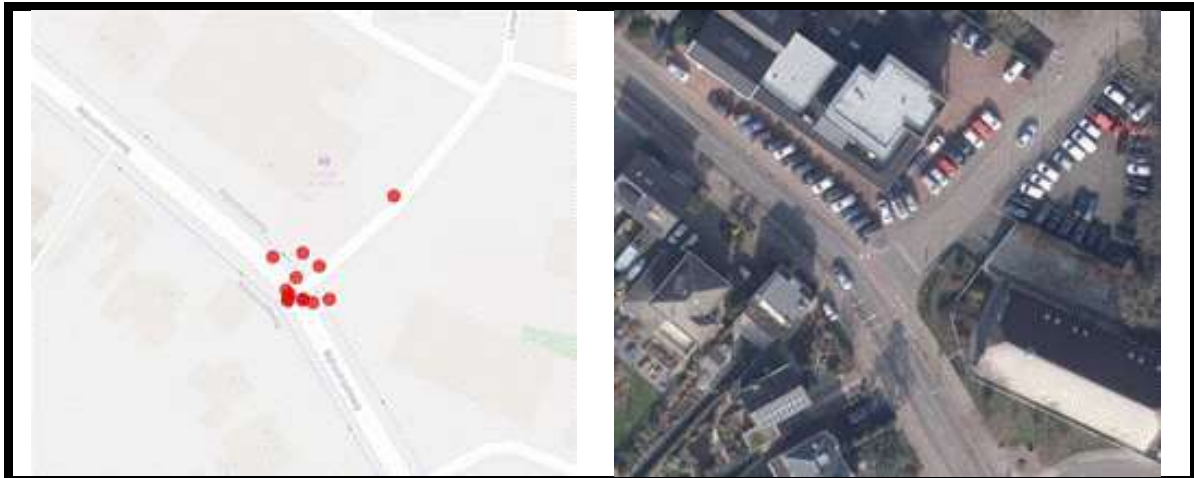
Ligt op schoolroute van kind	75 % JA
------------------------------	---------



	Onveilig voor:	Veroorzakers onveilige situaties:
Voetganger	24 %	7 %
Fietser	26 %	14 %
Elektrische fiets	11 %	14 %
Bromfiets	9 %	36 %
Auto	17 %	100 %
Bus	2 %	29 %
Vrachtauto	2 %	29 %
Motor	7 %	43 %
Anders	2 %	0 %

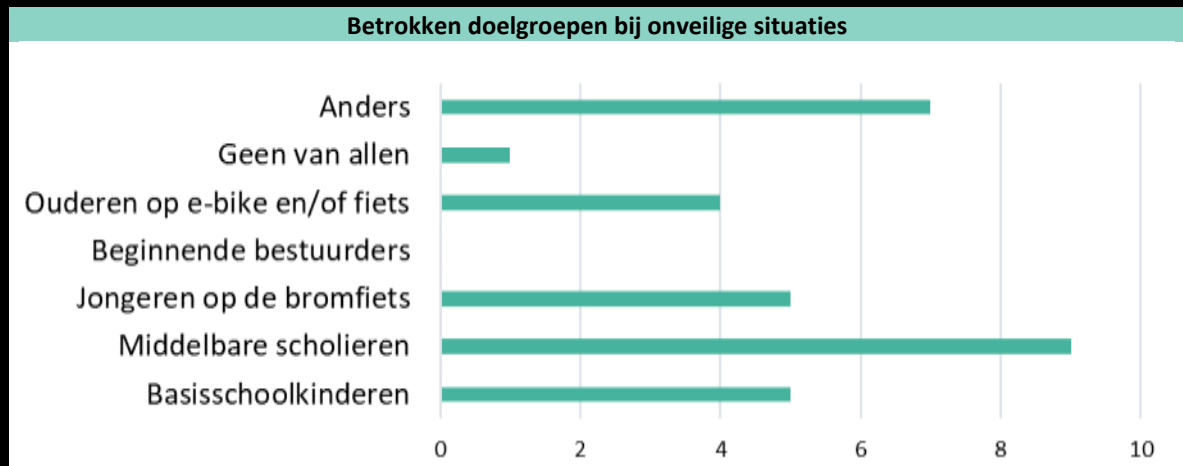
Aantal ongevallen op locatie	0
Aantal prikkers	14

Nummer 11: Rijksweg – Linnenstraat



Locatie			Oorzaak onveiligheid		
Specifieke locatie	Gebied	Straat	Gedrag	Infrastructuur	Beide
62 %	31 %	8 %	8 %	62 %	31 %

Ligt op schoolroute van kind	67 % JA
------------------------------	---------



	Onveilig voor:	Veroorzakers onveilige situaties:
Voetganger	15 %	0 %
Fietser	23 %	38 %
Elektrische fiets	17 %	23 %
Bromfiets	13 %	23 %
Auto	10 %	92 %
Bus	6 %	62 %
Vrachtauto	6 %	69 %
Motor	8 %	46 %
Anders	2 %	0 %

Aantal ongevallen op locatie	0
Aantal prikkers	13

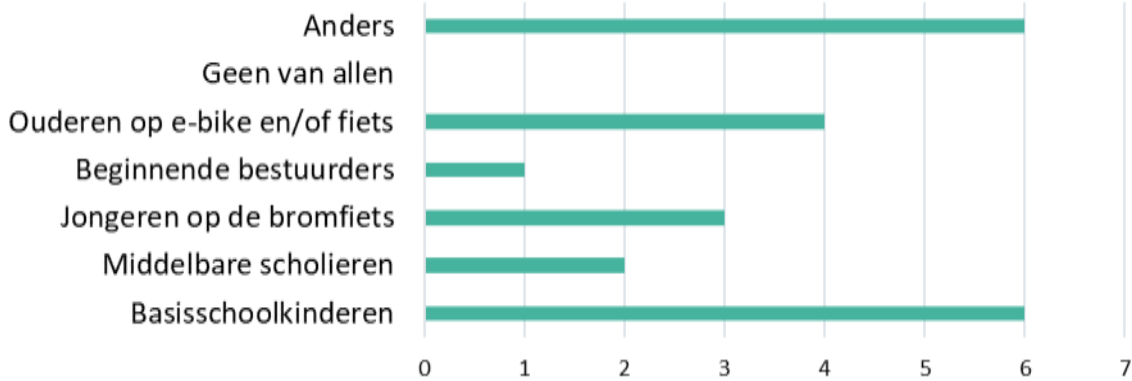
Nummer 12: Vondellaan - Da Costalaan



Locatie			Oorzaak onveiligheid		
Specifieke locatie	Gebied	Straat	Gedrag	Infrastructuur	Beide
46 %	38 %	15 %	54 %	15 %	31 %

Ligt op schoolroute van kind	50 % JA
------------------------------	---------

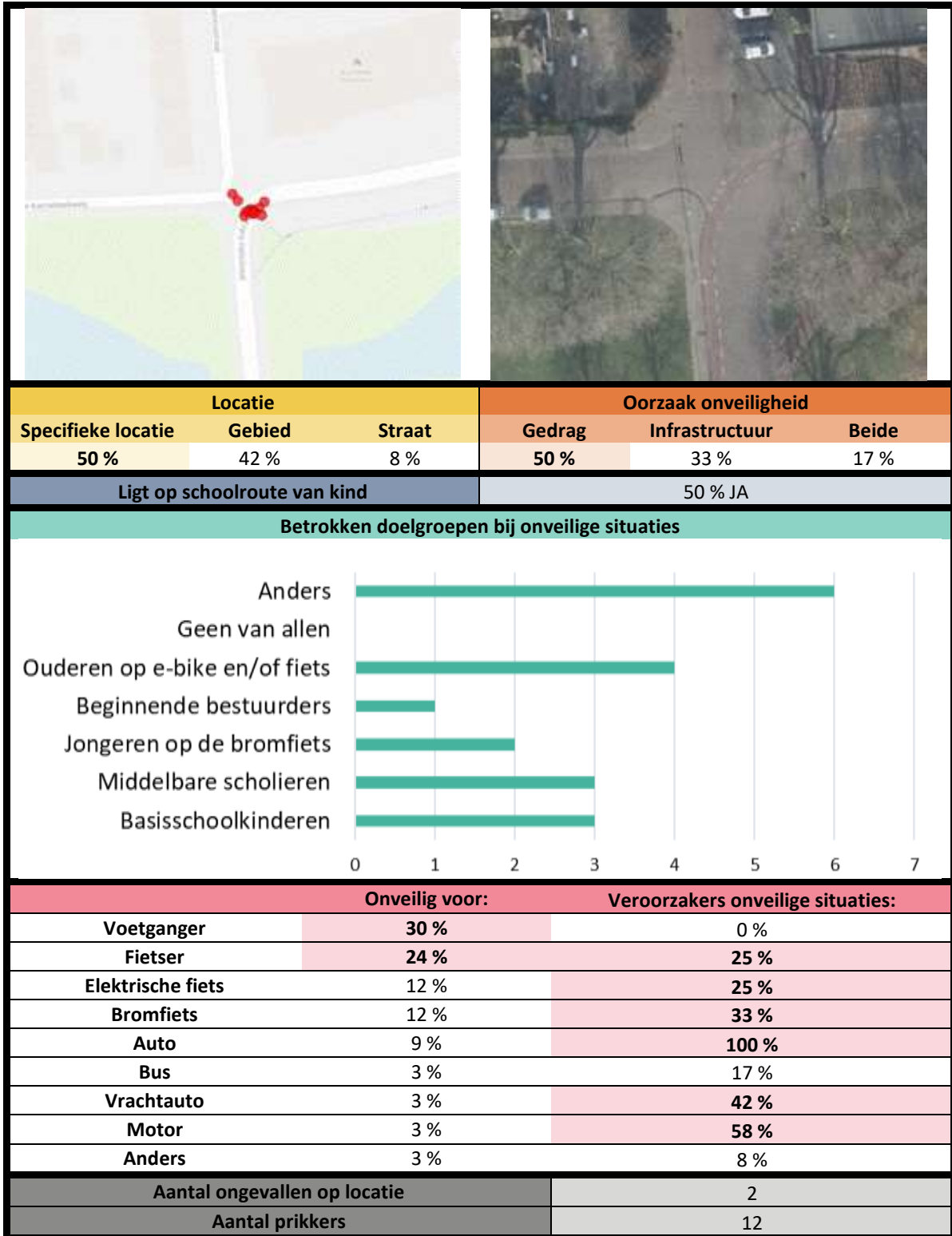
Betrokken doelgroepen bij onveilige situaties



	Onveilig voor:	Veroorzakers onveilige situaties:
Voetganger	27 %	8 %
Fietser	30 %	38 %
Elektrische fiets	21 %	31 %
Bromfiets	9 %	31 %
Auto	9 %	77 %
Bus	0 %	38 %
Vrachtauto	0 %	31 %
Motor	3 %	38 %
Anders	0 %	0 %

Aantal ongevallen op locatie	0
Aantal prikkers	13

Nummer 13: Frans Halstraat- Jonkheer Van Karnebeekweg - Meester Troelstrastraat



**Nummer 14: Donkerslootweg – Erasmuslaan**



Locatie			Oorzaak onveiligheid		
Specifieke locatie	Gebied	Straat	Gedrag	Infrastructuur	Beide
58 %	25 %	17 %	67 %	25 %	8 %

Ligt op schoolroute van kind	100 % JA
------------------------------	----------



	Onveilig voor:	Veroorzakers onveilige situaties:
Voetganger	26 %	0 %
Fietser	21 %	17 %
Elektrische fiets	15 %	17 %
Bromfiets	15 %	33 %
Auto	8 %	83 %
Bus	5 %	17 %
Vrachtauto	5 %	42 %
Motor	5 %	25 %
Anders	0 %	0 %

Aantal ongevallen op locatie	1
Aantal prikkers	12

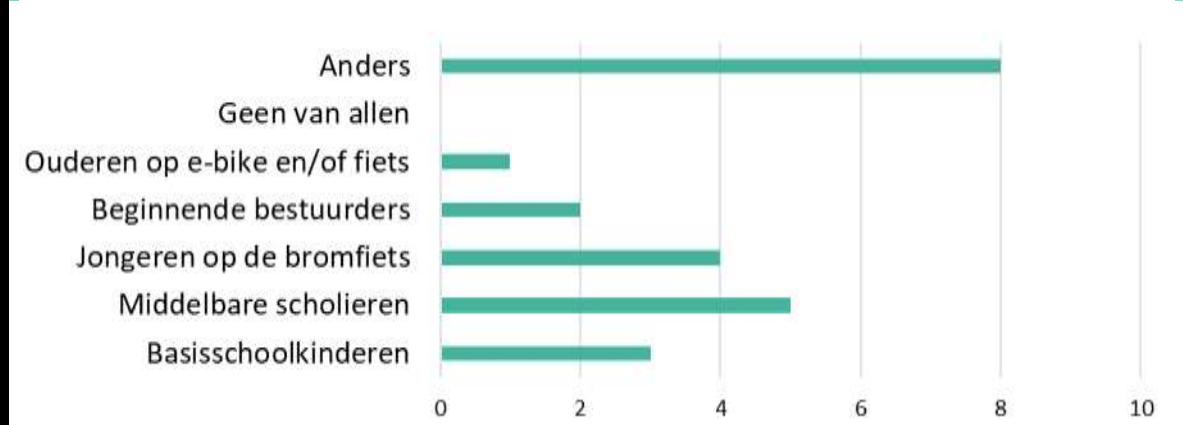
**Nummer 15: Burgemeester De Gaaij Fortmanstraat - Jan Luykenstraat-Kerkweg**



Locatie			Oorzaak onveiligheid		
Specifieke locatie	Gebied	Straat	Gedrag	Infrastructuur	Beide
40 %	20 %	40 %	80 %	0 %	20 %

Ligt op schoolroute van kind	100 % JA
------------------------------	----------

**Betrokken doelgroepen bij onveilige situaties**



	Onveilig voor:	Veroorzakers onveilige situaties:
Voetganger	28 %	20 %
Fietser	28 %	30 %
Elektrische fiets	4 %	10 %
Bromfiets	8 %	20 %
Auto	12 %	90 %
Bus	0 %	10 %
Vrachtauto	0 %	30 %
Motor	4 %	40 %
Anders	16 %	10 %

Aantal ongevallen op locatie	1
Aantal prikkers	10

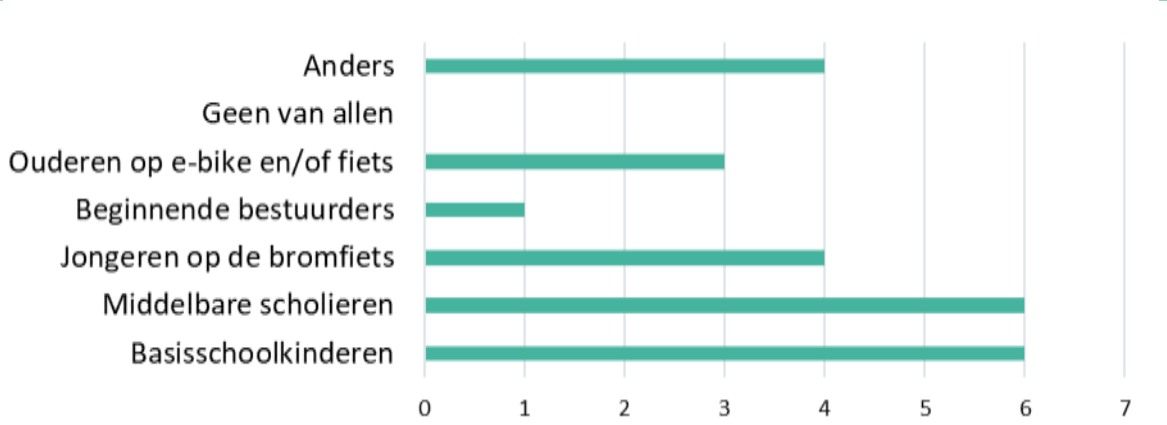
Nummer 16: Kievitsweg – Benedenrijweg



Locatie			Oorzaak onveiligheid		
Specifieke locatie	Gebied	Straat	Gedrag	Infrastructuur	Beide
30 %	40 %	30 %	60 %	30 %	10 %

Ligt op schoolroute van kind	70 % JA
------------------------------	---------

Betrokken doelgroepen bij onveilige situaties



	Onveilig voor:	Veroorzakers onveilige situaties:
Voetganger	19 %	10 %
Fietser	32 %	10 %
Elektrische fiets	13 %	0 %
Bromfiets	16 %	10 %
Auto	10 %	90 %
Bus	3 %	30 %
Vrachtauto	3 %	30 %
Motor	0 %	30 %
Anders	3 %	0 %

Aantal ongevallen op locatie	3
Aantal prikkers	10



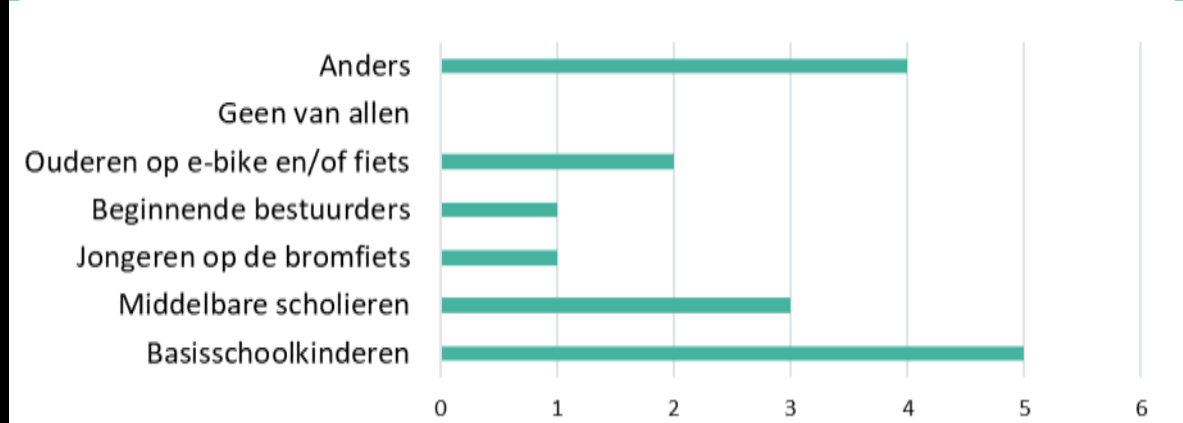
**Nummer 17: Jan Luykenstraat – Vondellaan – Bilderdijklaan**



Locatie			Oorzaak onveiligheid		
Specifieke locatie	Gebied	Straat	Gedrag	Infrastructuur	Beide
40 %	30 %	30 %	20 %	30 %	50 %

Ligt op schoolroute van kind	70 % JA
------------------------------	---------

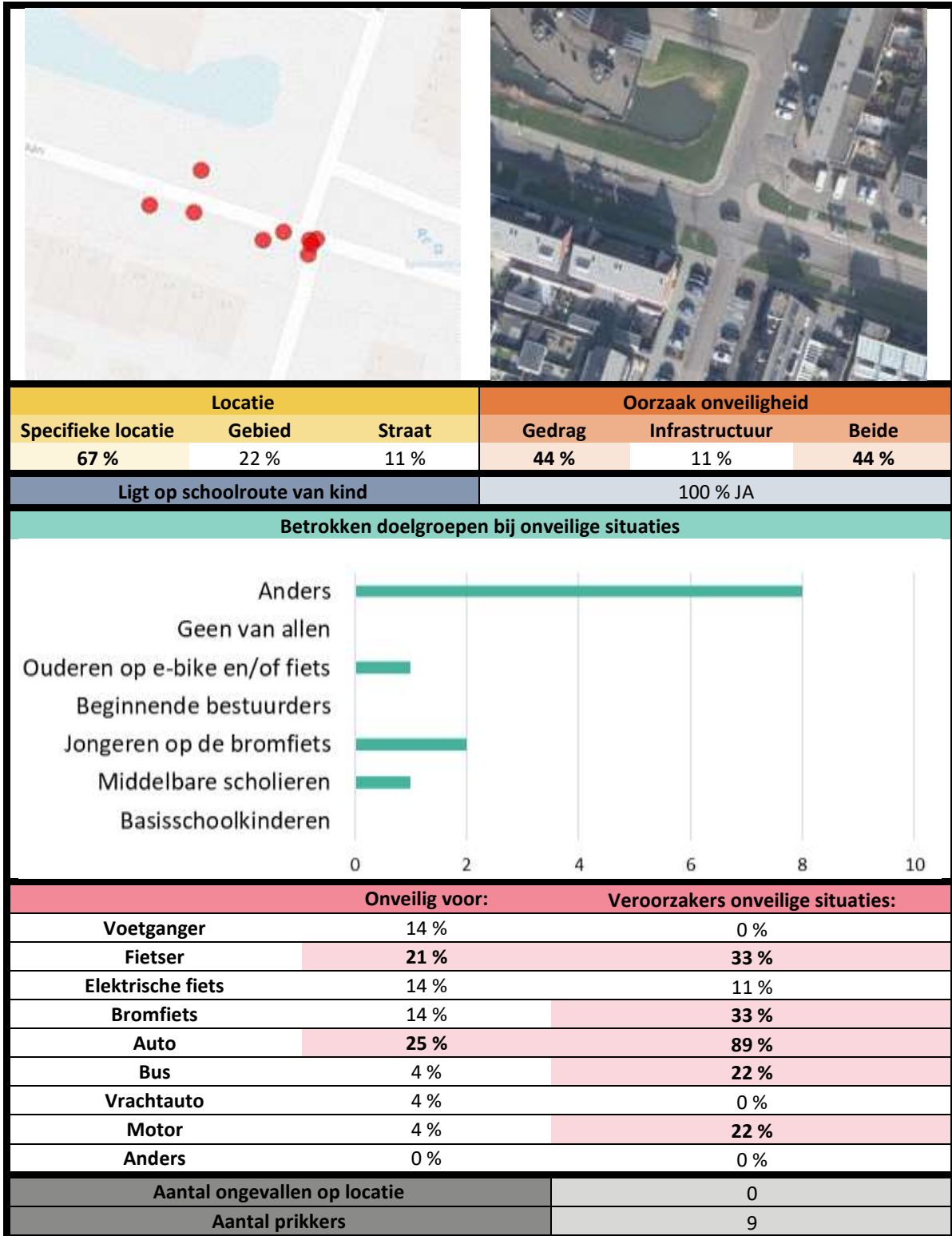
**Betrokken doelgroepen bij onveilige situaties**



	Onveilig voor:	Veroorzakers onveilige situaties:
Voetganger	20 %	0 %
Fietser	36 %	30 %
Elektrische fiets	16 %	30 %
Bromfiets	16 %	30 %
Auto	4 %	80 %
Bus	0 %	10 %
Vrachtauto	0 %	10 %
Motor	4 %	10 %
Anders	4 %	20 %

Aantal ongevallen op locatie	7
Aantal prikkers	10

Nummer 18: Erasmuslaan – Huizingastraat – Noordmansstraat

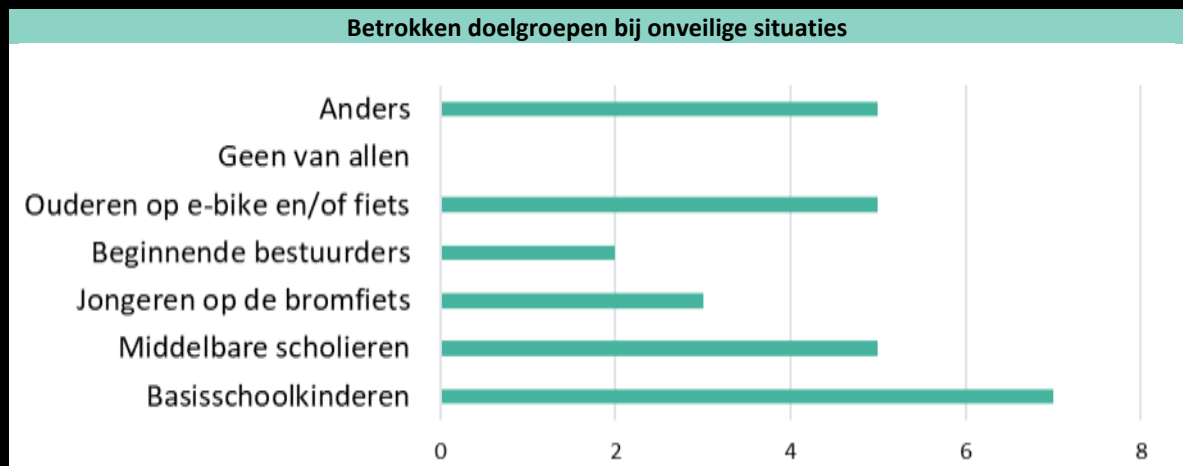


### Nummer 19: Dillenburgplein



Locatie			Oorzaak onveiligheid		
Specifieke locatie	Gebied	Straat	Gedrag	Infrastructuur	Beide
44 %	22 %	33 %	0 %	33 %	67 %

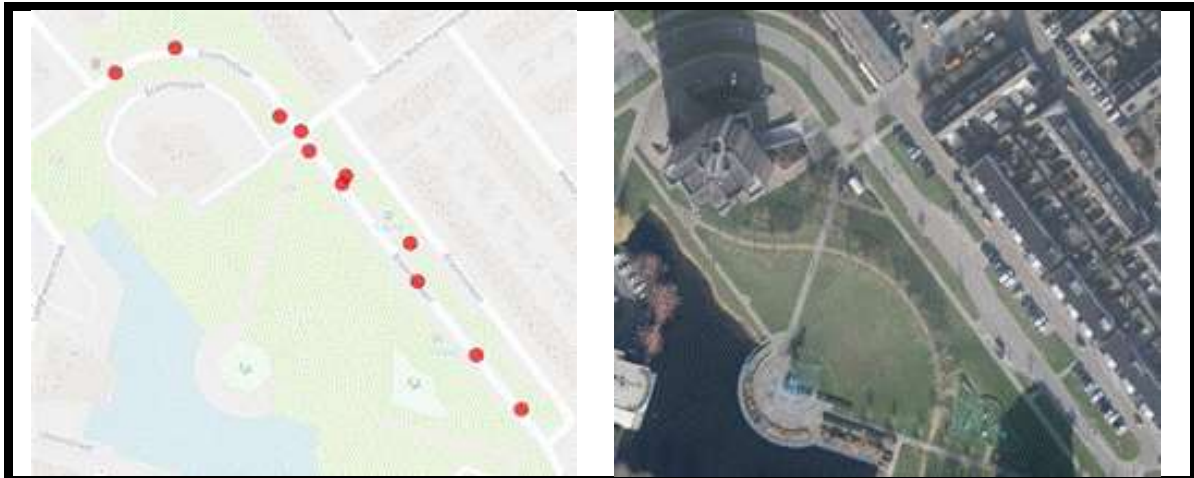
Ligt op schoolroute van kind	50 % JA
------------------------------	---------



	Onveilig voor:	Veroorzakers onveilige situaties:
Voetganger	21 %	11 %
Fietser	21 %	33 %
Elektrische fiets	10 %	33 %
Bromfiets	15 %	22 %
Auto	13 %	100 %
Bus	5 %	33 %
Vrachtauto	10 %	33 %
Motor	5 %	11 %
Anders	0 %	0 %

Aantal ongevallen op locatie	4
Aantal prikkers	9

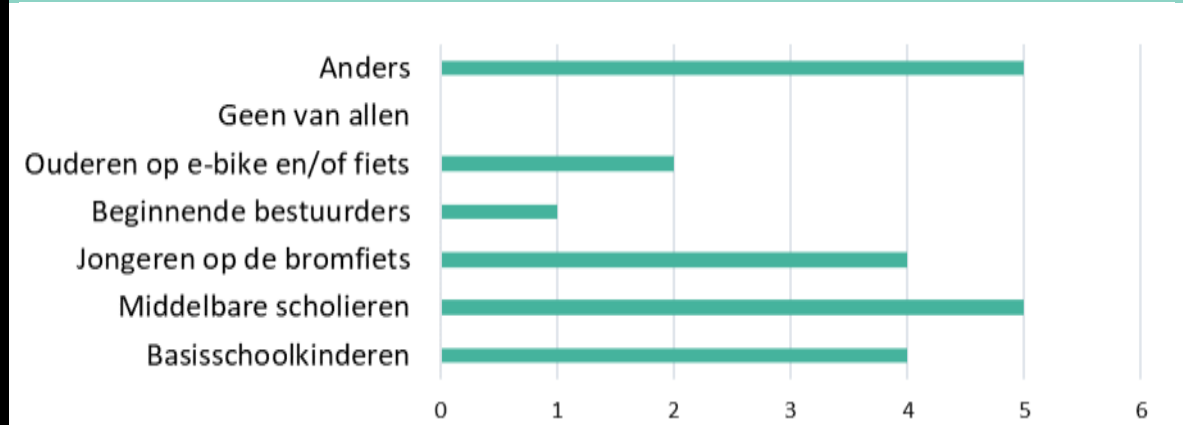
Nummer 20: Erasmuslaan



Locatie			Oorzaak onveiligheid		
Specifieke locatie	Gebied	Straat	Gedrag	Infrastructuur	Beide
44 %	44 %	11 %	22 %	56 %	22 %

Ligt op schoolroute van kind	75 % JA
------------------------------	---------

Betrokken doelgroepen bij onveilige situaties



	Onveilig voor:	Veroorzakers onveilige situaties:
Voetganger	15 %	0 %
Fietser	35 %	22 %
Elektrische fiets	15 %	0 %
Bromfiets	10 %	0 %
Auto	15 %	67 %
Bus	0 %	11 %
Vrachtauto	0 %	22 %
Motor	5 %	0 %
Anders	5 %	22 %

Aantal ongevallen op locatie	3
Aantal prikkers	9

# CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

## 4 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

In Ridderkerk speelt de gedragscomponent een belangrijke rol. Dat geldt overigens niet voor alle locaties in de top 20. In de gevallen waar gedrag een belangrijke rol speelt moet toch ook kritisch gekeken worden naar de rol van de weginrichting.

De eenvoudigste manier om met de resultaten van dit onderzoek aan de slag te gaan is door de top 20 aan te pakken. Dat kan op volgorde van het aantal prikkers, maar ook op basis van het daadwerkelijk aantal ongevallen van locaties in de top 20. De vraag die de gemeente zich moet stellen is of het wil luisteren naar wat de burgers vinden, een aanpak organiseren naar het daadwerkelijk gebeurde ongevallen of een combinatie hiervan. De ervaring is dat prikkers vaak gezet worden op plaatsen die bij de wegbeheerder al bekend zijn als onveilig. De gevallen waarin dat zo is, zijn vaak een bevestiging en prioritering van bekende problemen. De gevallen waarin dat niet zo is vragen om extra bestudering en mogelijk een schouw op locatie.

Schoolroutes spelen een belangrijke rol in het onderzoek en het is daarom belangrijk om daar expliciet aandacht aan te besteden. In de top 20 is dat effect nog sterker dan over alle prikkers. Het kan daarom nuttig zijn om ook de schoolroutes zelf in kaart te brengen om te kijken of meerdere locaties in onderlinge samenhang moeten worden opgepakt.