Rapport

Uitvoeringsagenda verkeersveiligheid

Gemeente Ridderkerk

Colofon

Titel:	Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid
Subtitel:	Gemeente Ridderkerk
Opdrachtgever:	Gemeente Ridderkerk
	Marleen Bellaart-Schelling, Laurens Torbijn
Opdrachtnemer:	DTV Consultants B.V.
	Matthijs Hidding, Sören Blankers, Nycké Heurman
Datum:	15 oktober 2021
Kenmerk:	210108/Mhi
Status rapport:	DEFINITIEF

Voorwoord Peter Meij

Een kwestie van prioriteit

Is snelheid te verkiezen boven verkeersveiligheid? Twee keer per dag komt er iemand niet thuis. Zes- tot zevenhonderd keer per jaar. Waarom moeten we op een knopje drukken als we de straat over willen steken? En waarom moet ik het handje van mijn peuter fijnknijpen zodat hij mij niet ontglipt naar de wipkip aan de overkant van de straat. Waarom moeten kinderen in een schoolgebied wachten op het autoverkeer?

Een aantal citaten uit het boek 'Het recht van de snelste' van Marco te Brommelstroet en Thalia Verkade.

Ik was al geïnteresseerd in verkeersveiligheid voordat ik wethouder verkeer werd, omdat een oud-leerling directeur was van de SWOV, de stichting die wetenschappelijk onderzoek doet naar verkeersveiligheid in Nederland. Dit boek heeft mij nog meer aan het denken gezet.

Hoe we ons verplaatsen heeft enorme invloed op de inrichting van onze straten, de verkeersveiligheid en onze samenleving. Moet bijna alles wijken voor de auto of hebben juist voetgangers en fietsers meer aandacht nodig?

Uit onderzoek blijkt dat er weinig informatie over verkeersslachtoffers naar buiten komt. Bij tweederde van de verkeersongelukken zijn mensen betrokken die zelden of nooit een snelheidsovertreding begaan. Naast fysiek letsel kunnen ook de psychologische gevolgen van een verkeersongeval enorm groot zijn. Niet alleen voor de nabestaanden en de veroorzaker van het ongeluk, maar ook bijvoorbeeld voor de omstanders van het ongeval. Angsten, depressies en traumatische aandoeningen zijn vaak een gevolg.

Ruim 90 procent van alle verkeersongevallen komt voort uit menselijk falen. De grootste boosdoeners in verkeersveiligheid zijn de te hoge snelheid, alcohol in het verkeer en de aantrekkingskracht van de smartphone. Bovendien wordt het steeds drukker op onze wegen en fietspaden. Die drukte heeft zijn weerslag op de verkeersveiligheid. Tegelijkertijd nemen de snelheidsverschillen op de fietspaden toe. Deze ontwikkelingen vragen om duidelijke keuzes op het gebied van verkeersveiligheid.

De MRDH heeft een vergelijking gemaakt tussen de verkeersveiligheid binnen de gemeente Ridderkerk en het gemiddelde binnen de metropoolregio. Hierin valt een aantal zaken op. Ridderkerk kent drie risicogroepen. De leeftijdsgroep waarin in Ridderkerk relatief veel slachtoffers vallen zijn de 16-17-jarigen (met name op de fiets). Ook voor de 12-15-jarigen is het risico op een ongeval relatief hoog. Het overgrote deel van de verkeersslachtoffers verplaatst zich per (elektrische) fiets, brom- of snorfiets, of te voet. Ouderen in Ridderkerk lopen geen bovengemiddeld risico in het verkeer, maar Ridderkerk kent een relatief hoge mate van vergrijzing (60+), waardoor het aandeel ouderen in de verkeersongevallencijfers hoog ligt.

Nee, geen gezellige kost voor een voorwoord. Maar het maakt duidelijk dat we veel persoonlijk leed kunnen voorkomen als verkeersveiligheid een prioriteit blijft. Deze uitvoeringsagenda sluit aan op de landelijke aanpak die met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 is ingezet, met meer focus op een risico-gestuurde aanpak. Met deze uitvoeringsagenda verkeersveiligheid zetten we in op het nog veiliger maken van Ridderkerk en het voorkomen van verkeersongevallen.

Peter Meij, wethouder

Inhoudsopgave

1. INLEIDING **8**

1.1 Aanleiding en doel 8

1.2 Aanpak 10

1.3 Leeswijzer 10

2. CONTEXT **12**

2.1 Landelijk beleid 12

2.2 Provinciaal Beleid 12

2.3 Lokaal Beleid 15

3. VISIE EN AMBITIES **16**

3.1 Visie 16

3.2 Ambitie 18

4. SPEERPUNTEN **19**

4.1 Risicovolle Infrastructuur 19

4.2 Risicovolle Doelgroepen 25

4.3 Risicovolle Gedragingen 29

5. MAATREGELEN **31**

5.1 Totstandkoming maatregelen in uitvoeringsprogramma 31

5.2 Risicovolle Infrastructuur 31

5.3 Risicovolle Doelgroepen 35

5.4 Risicovolle Gedragingen 36

6. UITVOERINGSPROGRAMMA **37**

6.1 Maatregelenpakket 37

6.2 Monitoring 41

6.3 Factsheets maatregelen 42

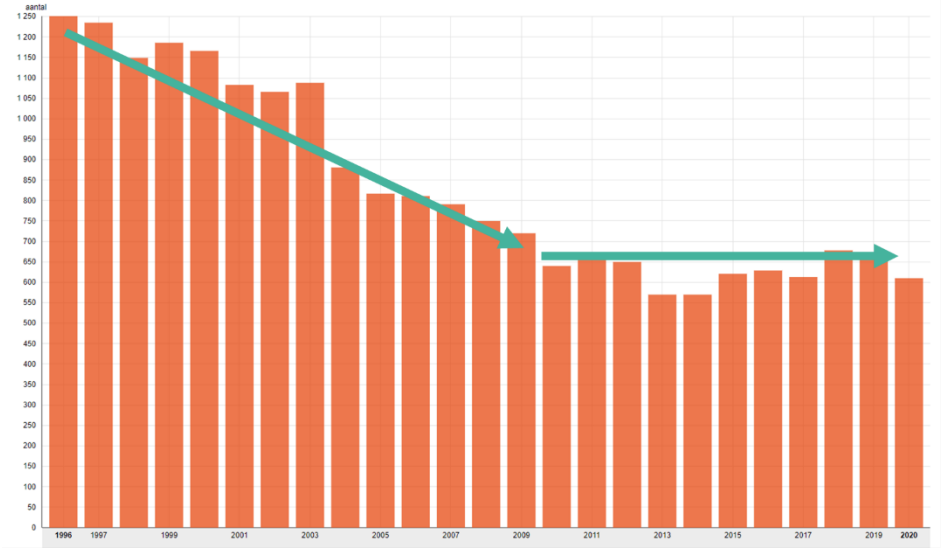
6.4 Factsheets Top-20 63

BIJLAGE 1 LITERATUURLIJST **86**

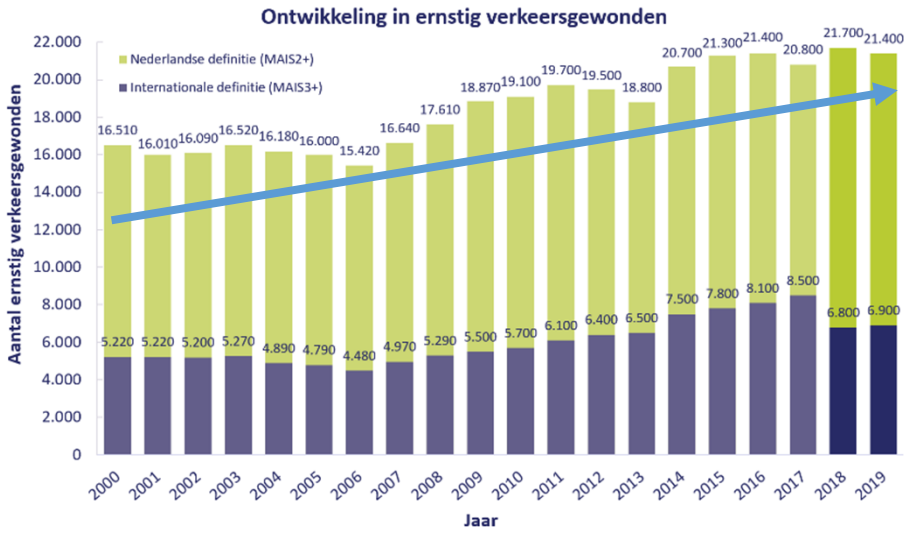
1. **Inleiding**

1.1 Aanleiding en doel

Het aantal verkeersdoden in Nederland vertoonde, na een stijging in de jaren vijftig en zestig, een geleidelijke daling sinds 1973. Het laatste decennium is deze daling gestagneerd (afbeelding 1). Het aantal verkeersgewonden stijgt al jaren (afbeelding 2). Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) moet hier verandering in brengen. In het SPV wordt nadrukkelijk ingezet op meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid, het bevorderen van integraal verkeersveiligheidsbeleid en risico gestuurd beleid door de analyse en aanpak van de grootste risico's.



Afbeelding 1: Ontwikkeling in verkeersdoden, landelijk. Bron: zie [1] in literatuurlijst.



Afbeelding 2: Ontwikkeling in ernstig verkeersgewonden, landelijk. Bron: zie [2] in literatuurlijst.

De gemeente Ridderkerk volgt de landelijke trend en zet in op structurele aandacht voor verkeersveiligheid en een risico gestuurde aanpak. Tegelijkertijd lopen er al veel verkeersveiligheidsprojecten in de gemeente, maar die projecten waren nog niet in een plan gebundeld. Daarom is deze **Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Ridderkerk** opgesteld. Dit plan biedt plaats aan de kaders uit het Mobiliteitsplan Ridderkerk, dat als kapstok dient. Daarnaast bevat de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid een visie, ambities en concrete maatregelen ten aanzien van verkeersveiligheid.

1.2 Aanpak

Om tot de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid te komen, is een aantal stappen doorlopen. Voor het plan is allereerst een visie opgesteld. Deze visie is verwerkt in ambities voor het verkeersveiligheidsbeleid in de komende jaren. Ook zijn uitgangspunten opgesteld, die de kaders voor het beleid aangeven. Deze onderdelen zijn het resultaat van overleggen binnen de gemeentelijke organisatie.

We hebben data uit diverse bronnen verzameld. De inwoners van Ridderkerk hebben bijvoorbeeld op verschillende momenten input geleverd. Tijdens de ontwikkeling van het Mobiliteitsplan konden bewoners op verschillende informele momenten aandachtspunten met betrekking tot verkeersveiligheid aandragen. In het najaar van 2020 hebben alle inwoners bovendien aan kunnen geven welke locaties volgens hen verkeersonveilig waren. Dit kon door in een online omgeving 'prikkers' te plaatsen op onveilige locaties. Uiteindelijk hebben 671 respondenten in totaal 1208 unieke prikkers geplaatst [3]. Hiermee is de zogenoemde subjectieve verkeersveiligheid in kaart gebracht. Naast de cijfers over subjectieve verkeersveiligheid, zijn ook de objectieve verkeersveiligheidsdata onderzocht, namelijk ongevalscijfers uit VIA [6].

Deze bronnen over objectieve en subjectieve verkeersveiligheid vormden de basis voor de analyse van de knelpunten en risico's. In de risicoanalyse zijn de belangrijkste risico's van het verkeerssysteem in kaart gebracht. Welke wegkenmerken, locaties of gedragingen vormen een potentieel gevaar in Ridderkerk? En binnen welke doelgroepen bestaat relatief veel verkeersonveiligheid? De risico's zijn geprioriteerd, zodat duidelijk is welke knelpunten en risico's de komende jaren aangepakt gaan worden. Voor de aanpak van deze knelpunten en risico's zijn maatregelen opgesteld, die verwerkt zijn in een uitvoeringsprogramma inclusief kostenbeeld.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de context uiteengezet, dat wil zeggen de beleidsstukken en ontwikkelingen die ten grondslag liggen aan de uitvoeringsagenda. Vervolgens worden de visie en ambities gepresenteerd in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 zijn de speerpunten

uitgewerkt en is beschreven welke knelpunten en risico's er zijn. Hoofdstuk 5 beschrijft welke maatregelen in het uitvoeringsprogramma zijn opgenomen en waarom. In hoofdstuk 6 wordt beschreven hoe het uitvoeringsprogramma is opgebouwd, en de maatregelen in het uitvoeringsprogramma zijn ten slotte in de vorm van factsheets uitgewerkt.

De nummers tussen haakjes [#] corresponderen met de nummers in de literatuurlijst, die in de bijlage is opgenomen.

2. Context

In dit hoofdstuk zijn de beleidsstukken en ontwikkelingen die ten grondslag liggen aan de uitvoeringsagenda in beeld gebracht.

2.1 Landelijk beleid

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

De aanpak van verkeersveiligheid en ontwikkeling van verkeersveiligheidsbeleid is momenteel flink in beweging. In december 2019 is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 vastgesteld. Nieuw landelijk verkeersveiligheidsbeleid, wat inzet op een proactieve in plaats van een reactieve aanpak.

Het SPV, dat uitgaat van 9 integrale thema's, staat voor een 'risico gestuurde aanpak'. Dit houdt in dat de (lokale) knelpunten waar de risico's het grootst zijn, in principe als eerste worden aangepakt. Deze knelpunten kunnen aangepakt worden door infrastructurele aanpassingen, maar ook door handhaving of educatie en voorlichting, of een combinatie hiervan. De thema's uit het SPV zijn de volgende:

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers
6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

2.2 Provinciaal Beleid

Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2031

In het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2031 schetst de provincie dat zij de overkoepelende ambitie uit het 'SPV 2030: nul verkeersslachtoffers in

2050' omarmt. Gezien deze ambitie groot is, heeft zij naast de nul-ambitie voor 2050 het volgende doel voor de kortere termijn:

- Tot 2027: minder dan 100 verkeersdoden en 6.570 gewonden per jaar dan het piekjaar 2018. De stijgende lijn wil de provincie dus ombuigen in een dalende lijn.
- Van 2027 tot 2031: maximaal 85 tot 95 verkeersdoden en maximaal 5.585 tot 6.242 gewonden per jaar. Dat is dus een daling van minimaal 5 tot liefst 15 procent ten opzichte van 2018.

Om dit te bereiken wil de provincie onder andere werken volgens een integrale aanpak (principe van de 3 E's[1]), op zowel regionaal als lokaal niveau. Hierbij neemt zij de eigen regionale kenmerken en de manier waarop regio's nu zijn georganiseerd als uitgangspunt. Prioriteiten stelt zij op basis van een risicoanalyse. Deze uitvoeringsprogramma's worden structureel gemonitord, periodiek geactualiseerd en geëvalueerd. Steeds met oog voor nieuwe instrumenten en data (Safety Performance Indicators, SPI's). Zo wordt de effectiviteit van het beleid bepaald en kan de provincie waar mogelijk bijsturen.

De provincie nodigt in het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2031, iedere regio uit om in lijn met het landelijke SPV 2030 een eigen regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid op te stellen in overleg met de inliggende gemeenten, waterschappen, provincie, ROV Zuid-Holland en politie. Afhankelijk van regionale kenmerken en ongevalscijfers kunnen er per regio andere prioriteiten gelden.

Meerjarenprogramma Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland
Het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH) is een samenwerking van de provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Het ROV-ZH voert namens de twee regievoerders het beleid uit op het gebied van verkeersveilig gedrag.

[1] *Engineering* (infrastructuur en voertuigontwikkeling), *Enforcement* (wetgeving en handhaving) en *Education* (educatie en voorlichting).

Basis voor de activiteiten in de komende jaren is het meerjarenprogramma 2022 – 2024. Dit programma wordt in overleg met de 7 bestuurlijke regio's in de provincie uitgewerkt naar jaarlijkse werkplannen.

Het ROV Zuid-Holland heeft als hoofddoelstelling voor de jaren 2022 tot en met 2024 dat: de activiteiten gericht op gedragsbeïnvloeding (*Education*) steeds in samenhang worden bezien met handhaving (*Enforcement*) en infrastructuur en techniek (*Engineering*): integraliteit als de maatlat voor de keuze van het aanbod aan programma's en activiteiten.

2.3 Lokaal Beleid

Mobiliteitsplan Ridderkerk

Het Mobiliteitsplan Ridderkerk uit 2020 beschrijft waar de gemeente de komende jaren aan gaat werken in relatie tot mobiliteit. Het plan benadrukt ook het belang van verkeersveiligheid en er wordt vastgesteld dat verder werken aan verkeersveiligheid op een risico gestuurde wijze noodzakelijk is [5].

De vastgestelde missie uit het mobiliteitsplan van Ridderkerk luidt als volgt:

> "De gemeente Ridderkerk en haar inwoners streven ernaar om van hun woonplaats een plek te maken waarin iedereen in staat is om actief deel te nemen aan de samenleving in Ridderkerk en de regio. Ridderkerk is een gemeente die gericht is op de toekomst en waarin duurzame en gezonde mobiliteit prioriteit heeft en krijgt. Ridderkerk richt de blik naar buiten en zorgt voor uitstekende verbindingen met Rotterdam, de Drechtsteden en de regio. De voorwaarden van deze verbindingen zijn het werken aan verbetering van luchtkwaliteit, het beperken van overlast en het streven naar nul dodelijke verkeersslachtoffers. Dit mobiliteitsbeleid stelt de gemeente Ridderkerk in staat om de doelen uit haar omgevingsvisie te behalen en een gezonde en duurzaam levendige leefomgeving te bieden aan de volgende generatie Ridderkerkers."

Deze missie uit het mobiliteitsplan is meegenomen in de visie van de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid. Zo ook het streven naar nul dodelijke verkeersslachtoffers. Bij andere genoemde aspecten van de missie, zoals het actief deelnemen aan de samenleving, is een goede verkeersveiligheid een voorwaarde. Hierin speelt ook de subjectieve verkeersveiligheid een rol. Wanneer mensen zich veilig voelen in het verkeer, willen zij ook liever (fietsend of lopend) aan het verkeer deelnemen.

3. Visie en ambities

In dit hoofdstuk worden de visie en ambities voor de Ridderkerkse Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid uiteengezet.

3.1 Visie

De verkeersveiligheidsvisie voor de gemeente Ridderkerk leunt op de volgende pijlers:

- Risico gestuurd beleid;
- Inzetten op drie thema's: risicovolle infrastructuur, risicovolle doelgroepen en risicovolle verkeersgedragingen;
- Kwetsbare verkeersdeelnemers en actieve mobiliteit krijgen prioriteit;
- Streven naar een veilige verkeersomgeving die bijdraagt aan een prettige verkeersdeelname van alle Ridderkerkers.

In het vervolg van deze paragraaf worden de pijlers verder toegelicht.

Risico gestuurd beleid

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid staat risico gestuurd beleid centraal. Door risico's in kaart te brengen en gericht maatregelen te nemen, kan de verkeersveiligheid worden vergroot en het aantal verkeersslachtoffers verminderd worden. Dit is geen eenvoudige opdracht. De verkeersveiligheid wordt dan ook breed aangepakt door middel van risico gestuurd beleid. In een risico gestuurde aanpak wordt proactief in plaats van reactief gehandeld. Hiervoor vormen niet alleen ongevalsdata de input, maar worden verschillende bronnen geïnventariseerd en toegepast om verkeersonveiligheid te signaleren. De subjectieve onveiligheid die ervaren wordt door inwoners, is daar een voorbeeld van. Subjectieve onveiligheid hoeft niet altijd samen te hangen met objectieve onveiligheid (ongevallen).

Inzetten op drie thema's

Binnen de risico gestuurde aanpak wordt ingezet op drie thema's. Die thema's komen overeen met de hoofdthema's uit het SPV en zijn:

Risicovolle infrastructuur

Risicovolle doelgroepen

Risicovolle gedragingen

Kwetsbare verkeersdeelnemers en actieve mobiliteit krijgen prioriteit

‘Risicovolle doelgroepen’ vormt één van de drie thema’s waarop ingezet wordt.

De MRDH heeft een vergelijking gemaakt tussen de verkeersveiligheid binnen de gemeente Ridderkerk en het gemiddelde binnen de MRDH [4]. Hierin valt een aantal zaken op voor wat betreft risicovolle doelgroepen in Ridderkerk:

- De leeftijdsgroep waarin in Ridderkerk relatief gezien veel slachtoffers vallen zijn de 16-17 jarigen (met name met de fiets als vervoermiddel);
- Ook voor 12-15 jarigen is het risico op een ongeval relatief hoog, het risico voor deze groep is in Ridderkerk hoger dan in de rest van de MRDH;
- Het risico voor jongvolwassenen (18-24 jaar) is in Ridderkerk lager dan in de rest van de MRDH;
- Het overgrote deel van de verkeersslachtoffers in Ridderkerk verplaatste zich per (elektrische) fiets, brom- of snorfiets, of te voet;
- Het aandeel e-bike slachtoffers ligt in de gemeente hoger dan gemiddeld in de MRDH, datzelfde geldt voor het aandeel slachtoffers op de snorfiets [4];
- Ouderen in Ridderkerk lopen geen bovengemiddeld risico in het verkeer, maar Ridderkerk kent relatief hoge mate van vergrijzing, waardoor het aandeel ouderen (60+) in het totale aantal verkeersongevallen relatief hoog ligt [5].

De kwetsbare verkeersdeelnemers en ‘actieve mobiliteit’ krijgen prioriteit. Verkeersdeelnemers die gebruik maken van actieve mobiliteit, zoals voetgangers en fietsers, zijn niet alleen kwetsbaar in het verkeer, maar gebruik van deze vervoerswijzen draagt ook bij aan aspecten als duurzaamheid en leefbaarheid. Dat maakt de oververtegenwoordiging van deze groepen in de ongevalscijfers erg onwenselijk en deze moet teruggedrongen worden.

Streven naar een veilige verkeersomgeving die bijdraagt aan een prettige verkeersdeelname van alle Ridderkerkers

Een veilig verkeerssysteem is van groot belang voor meerdere missies uit het mobiliteitsplan. Zo noemt het mobiliteitsplan de volgende speerpunten:

"Een plek waarin iedereen in staat is om actief deel te nemen aan de samenleving".

"Ridderkerk is een gemeente waarin duurzame en gezonde mobiliteit prioriteit heeft en krijgt".

"Een gezonde en duurzaam levendige leefomgeving bieden aan de volgende generatie Ridderkerkers."

Voor het bieden van een duurzame, gezonde en levendige leefomgeving, is een veilige verkeersomgeving een belangrijke voorwaarde. Een veilige verkeersomgeving draagt namelijk bij aan een prettige verkeersdeelname voor alle Ridderkerkers. Zo stimuleren veilige fietspaden het aantal fietsbewegingen, het dorpse karakter blijft bestaan wanneer mensen elkaar veilig ontmoeten onderweg, en ouderen kunnen enkel mobiel blijven in een omgeving waarin zij zich veilig kunnen verplaatsen.

3.2 Ambitie

De gemeente Ridderkerk streeft naar nul verkeersslachtoffers. Elk slachtoffer is er één te veel. Om deze ambitie te kunnen bereiken, zet de gemeente in op een daling van het aantal verkeersslachtoffers. Dit doet de gemeente onder andere door risicovolle infrastructuur verkeersveiliger te maken:

- De ambitie is om de grootste verkeersveiligheidsknelpunten in de gemeente de komende jaren verkeersveiliger te maken.
- De gemeente gaat schoolzones veilig en op een eenduidige manier inrichten.
- Voetgangers- en fietsvoorzieningen worden aangepakt om de verkeersveiligheid voor deze vervoerswijzen te verbeteren.

Prioriteit wordt gegeven aan kwetsbare verkeersdeelnemers en actieve mobiliteit. Het terugdringen van het risico op een ongeval onder de groepen 12-15 jarigen en 16-17 jarigen (met name op de fiets) staat hoog op de prioriteitenlijst. De ambitie is ook om het absolute

aantal verkeersongevallen onder ouderen (60+) te laten dalen. Niet alleen de aanpak van risicovolle infrastructuur moet bijdragen aan de verkeersveiligheid van de kwetsbare doelgroepen, ook educatie en campagnes worden hiervoor ingezet. Denk hierbij aan verkeerseducatie op scholen, maar ook een opfriscursus rijvaardigheid voor senioren. De ambitie is dan ook om de komende jaren een groot deel van de Ridderkerkse inwoners te bereiken door middel van verkeerseducatie of een campagne. Met name onder kwetsbare verkeersdeelnemers moet het aandeel dat aan zo'n educatieprogramma heeft deelgenomen of dat door een campagne bereikt wordt, de komende jaren worden vergroot.

Subjectieve verkeersveiligheid draagt bij aan een veilig en comfortabel gevoel van inwoners en aan deelname aan het verkeerssysteem. Er wordt dan ook gestreefd naar een hoge beoordeling van de verkeersveiligheid door inwoners. De gemeente houdt de vinger aan de pols over het verkeersveiligheidsgevoel van de inwoners, bijvoorbeeld door in een enquête naar hun mening over dit onderwerp te vragen. Of door de bewoners de mogelijkheid te geven om input te leveren via wijkoverleggen.

4. Speerpunten

4.1 Risicovolle Infrastructuur

Het eerste thema is de risicovolle infrastructuur. In hoofdstuk 2 is de ambitie uitgesproken om te streven naar nul verkeersslachtoffers en naar een omgeving waarin elke inwoner prettig kan deelnemen aan het verkeer. Op dit moment voert de gemeente al allerlei projecten uit om de veiligheid te verbeteren. Dit komt terug in hoofdstuk 5. Wat nog mist is een beeld van de meest onveilige locaties.

1. Dé top-20

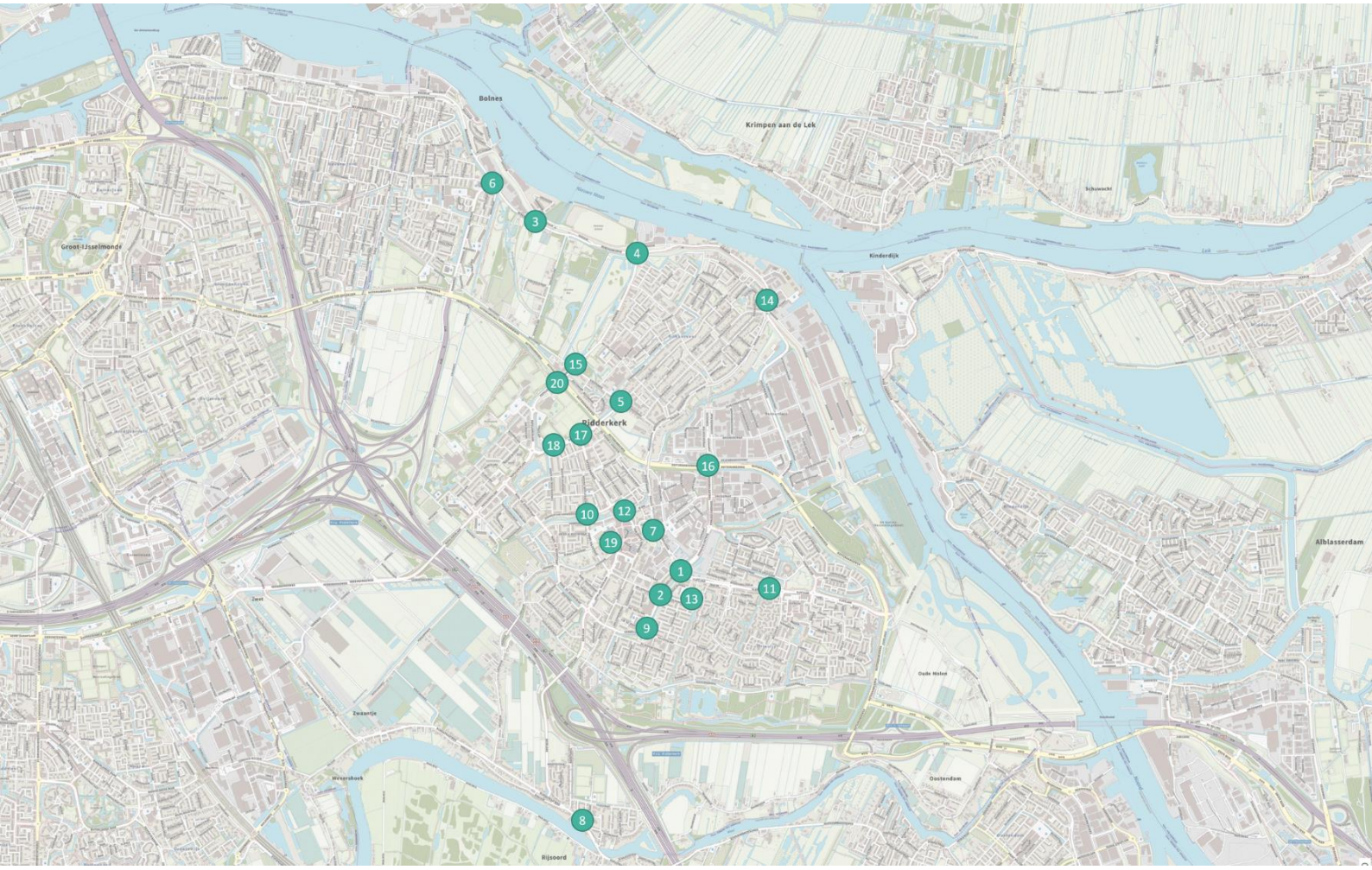
Centraal bij de risicovolle infrastructuur staan de twintig meest risicovolle locaties. Deze zijn samengesteld uit diverse bronnen. De onderbouwing van deze top 20 is terug te vinden in de volgende paragraaf.

In afbeelding 3 en tabel 1 is de top 20 meest risicovolle locaties weergegeven. Dit zijn locaties waar op dit moment veel ongevallen gebeuren of waarvan inwoners veelvuldig hebben aangegeven deze als verkeersonveilig te ervaren. Óf allebei. Deze data komt uit VIA, Prikker op de Kaart (in de tabel 'PodK') en het Mobiliteitsplan van Ridderkerk.

Tabel 1: Top 20 knelpuntlocaties.

#	Locatie	Bron
1	Donkerslootweg, Vondellaan (rotonde)	VIA & PodK
2	Bilderdijklaan, Jan Luykenstraat, Vondellaan (rotonde)	VIA & PodK
3	Benedenrijweg (wegvak)	VIA & PodK
4	Benedenrijweg, Randweg (kruispunt)	VIA & PodK
5	Sportlaan, Kievitsweg, Willemstraat (kruispunt)	Mobiliteitsplan
6	Ringdijk, Benedenrijweg (kruispunt)	Mobiliteitsplan
7	Sint Jorisstraat, Molensteeg (kruispunt)	Mobiliteitsplan
8	Rijksstraatweg, Linnenstraat (kruispunt)	Mobiliteitsplan
9	Vondellaan, Da Costalaan (kruispunt)	Mobiliteitsplan
10	Frans Halstraat, Jonkheer van Karnebeekweg, Mr. Troelstrastraat (kruispunt)	Mobiliteitsplan
11	Vlietlaan (wegvak)	Mobiliteitsplan
12	Willem Dreesstraat, Koningsplein, Schoutstraat (wegvak)	PodK
13	Bilderdijklaan, Huygensplantsoen, Van Alphenstraat (wegvak)	PodK
14	Rijnsingel, Benedenrijweg (kruispunt)	PodK

15	Kievitsweg, Randweg (rotonde)	VIA
16	Donkerslootweg, Gildenweg, Rotterdamseweg (kruispunt)	VIA
17	Koninginneweg, Sportlaan (kruispunt)	VIA
18	Sportlaan (wegvak)	VIA
19	Ridderhof (wegvak)	VIA
20	Populierenlaan, Rotterdamseweg (kruispunt)	VIA



Afbeelding 3: Top 20 knelpuntlocaties.

Het vaststellen van deze locaties is de eerste stap in het aanpakken van de meest risicovolle infrastructuur. Een top-20 zorgt voor een werkbare lijst met locaties. Dit neemt niet weg dat andere locaties waar mogelijkheden zijn om de inrichting verkeersveiliger te maken vanwege bijvoorbeeld rioleringsonderhoud niet verbeterd moeten worden.

De specifieke onveiligheid van de top 20 locaties is terug te vinden in het uitvoeringsprogramma aan het einde van dit document. Per locatie is daar een weergave te vinden met belangrijkste factoren en wat mogelijk de verkeersonveiligheidsoorzaak is en hoe dit verder achterhaald kan worden.

2. Onderbouwing

In deze paragraaf wordt kort uitgelegd hoe de top-20 tot stand is gekomen en welke afwegingen hierbij zijn gemaakt.

Nut en noodzaak top-20

Het nut en noodzaak van de top-20 zit hem in de uitvoering. Een gemeentelijk vastgestelde top-20 zorgt voor een duidelijke prioritering. Op verkeersveiligheidsgebied is deze lijst een goed stuk om middelen in te zetten of om bij andere domeinen eenvoudig de prioriteiten kenbaar te maken.

Keuze en verzamelde data

Voor de top-20 zijn voornamelijk twee bronnen gebruikt om risico gestuurd locaties te achterhalen. De VIA-gegevens en de data uit Prikker op de Kaart. Binnen dit project zijn dit de aanwezige bronnen. Aan de ene kant zijn dit objectieve maar historische data van de daadwerkelijk gebeurde ongevallen. Aan de andere kant geeft de data uit Prikker op de Kaart een subjectief beeld.

Van de beide databronnen is een toplijst gemaakt van locaties met de meeste ongevallen en/of prikkers. Een eerste schifting waar vervolgens mee is verder gewerkt.

Daarnaast is de top-10 van het Mobiliteitsplan overgenomen. Die zijn toentertijd vastgesteld en nog steeds actueel.

Vanuit de gemeente is besloten om deze bestaande databronnen te gebruiken en om nu nog geen brede aanvullende inventarisaties uit te voeren. Wanneer voor een knelpunt concrete maatregelen worden genomen dan wordt op dat moment een uitgebreide inventarisatie van de situatie en weginrichting uitgevoerd.

Prioritering

Wanneer de lijsten van VIA, Prikker op de Kaart en het Mobiliteitsplan bij elkaar opgeteld worden, komt hier een lijst van 43 locaties uit. Dit is te breed en divers. En hierbij is de data ook nog niet met elkaar gecombineerd.

Bij het prioriteren is de data met elkaar gecombineerd en is voor de volgende prioritering gekozen:

- Overlappende locaties tussen de top-20 van VIA en Prikker op de Kaart
- De resterende locaties van het Mobiliteitsplan
- De resterende hoogst scorende locaties uit de top-20 van VIA en Prikker op de Kaart

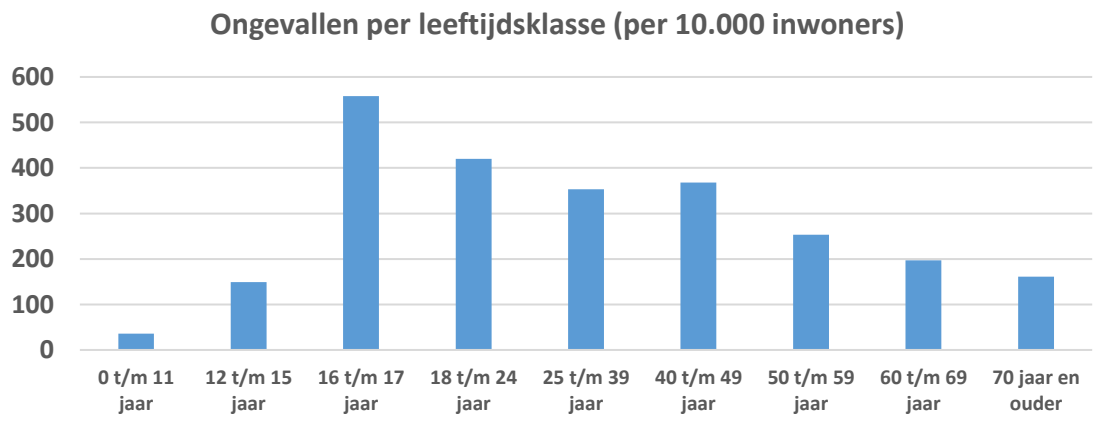
Bij deze laatste categorie speelde nog een aantal randvoorwaarden mee. Alleen VIA locaties met meer dan 5 ongevallen en Prikker op de Kaart locaties met meer dan 10 prikkers en ten minste 2 ongevallen werden meegenomen. Op die manier is een groot deel van de Prikker op de Kaart respons meegenomen en veel onveilige locaties voor actieve mobiliteit komen nu ook terug in de top-20.

4.2 Risicovolle Doelgroepen

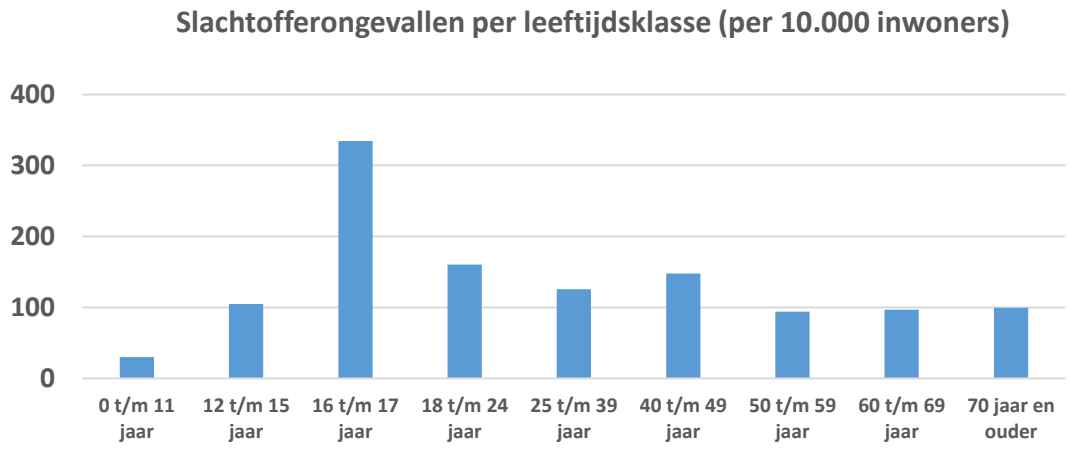
Het volgende thema is 'risicovolle doelgroepen'. In hoofdstuk 3 is de MRDH-analyse uiteengezet, waarin een aantal doelgroepen genoemd zijn als risicovolle doelgroepen binnen de gemeente, namelijk kinderen (12-15 jaar), jongeren (16-17 en 18-24 jaar) en ouderen (60+). De risico's voor deze doelgroepen worden aangepakt. De visie is dan ook om kwetsbare verkeersdeelnemers en actieve mobiliteit prioriteit te geven in het beleid.

De uitgevoerde ongevalsanalyse [6] bevestigt grotendeels de informatie die uit de MRDH-analyse komt [4]. In afbeelding 4 is het aantal ongevallen per leeftijdsklasse (per 10.000 inwoners) te zien. Het valt op dat met name de groep 16- en 17-jarigen relatief vaak bij een ongeval betrokken is. Ook de groepen in de leeftijd van 18 tot en met 49 jaar zijn relatief vaak bij een ongeval betrokken, maar minder vaak dan de 16 en 17-jarigen. Voor mensen vanaf 50 begint het aandeel te dalen. Kinderen tot en met 15 jaar zijn minder vaak bij een ongeval betrokken.

Wanneer we kijken naar de slachtofferongevallen (afbeelding 5), valt op dat de groep 16 en 17-jarigen boven de andere groepen uitsteekt. Deze groep is dus relatief vaak betrokken bij een ongeval met een slachtoffer (dus niet alleen materiele schade).



Afbeelding 4: Ongevallen per leeftijdsklasse (per 10.000 inwoners) in Ridderkerk.



Afbeelding 5: Slachtofferongevallen per leeftijdsklasse (per 10.000 inwoners) in Ridderkerk.

1. Kinderen tot 12 jaar

Hoewel deze groep aanzienlijk minder vaak betrokken is bij een verkeersongeval dan andere leeftijdsklassen, is dit toch een van de groepen waar we ons op richten (net zoals in het SPV aanbevolen wordt). Voor deze groep geldt namelijk dat zij kwetsbaarder zijn voor (hoofd)letsel bij een ongeval. Met name bij jonge kinderen (0-4 jaar) is dit het geval. Kinderen in de leeftijd van 10-12 jaar nemen vaker zelfstandig aan het verkeer deel. Hierbij gaat het motto 'jong geleerd is oud gedaan' op. Gewoontes en kennis die in deze periode ontwikkeld worden, nemen kinderen mee in de volgende periode van hun leven.

2. Jongeren van 12 tot en met 15 jaar

De groep in de leeftijd van 12-15 jaar is niet opvallend vaak bij een ongeval betrokken. Wel is het een kwetsbare groep die meer en meer zelfstandig reist naarmate zij ouder worden.

3. Jongeren van 16 en 17 jaar

Landelijk vallen er naar verhouding veel doden in het verkeer onder jongeren en jongvolwassenen (15-29 jaar). Door gebrek aan ervaring overschatten deze verkeersdeelnemers vaak hun eigen vaardigheden. Mede daardoor hebben zij drie keer zo veel kans op een ongeval met dodelijke afloop. Ondanks gericht beleid is het tot nog toe niet gelukt de ongevallencijfers in deze groep te verlagen [7].

Ook in Ridderkerk zijn jongeren een risicogroep. Met name jongeren in de leeftijd van 16 en 17 jaar. Deze groep is relatief erg vaak bij een ongeval betrokken. Jongeren van deze leeftijd gaan over het algemeen voor het eerst in hun leven gebruik maken van snellere vervoersmiddelen zoals bromfietsen. In de ongevalsdata valt dan ook op dat slachtoffers in deze leeftijdsklasse met name met bromfiets, snorfiets en fiets reden. Ook begint deze groep met autorijlessen.

4. Beginnende bestuurders van 18 tot en met 24 jaar

Beschikken over voldoende vaardigheden is essentieel voor veilige verkeersdeelname. Beginnende bestuurders zijn hun vaardigheden in de auto nog aan het ontwikkelen. Daarom is deze groep in het Ridderkerkse beleid als prioriteit aangewezen, net zoals landelijk in het SPV het geval is.

5. Ouderen van 60 jaar en ouder

Ouderen in Ridderkerk lopen geen bovengemiddeld risico in het verkeer, maar Ridderkerk kent relatief hoge mate van vergrijzing, waardoor het aandeel ouderen (60+) in het totale aantal verkeersongevallen relatief hoog ligt. Daarom heeft ook deze groep prioriteit. Bovendien wordt de impact van een ongeval groter (hoe ouder, hoe groter dit effect).

4.3 Risicovolle Gedragingen

Het volgende thema is de risicovolle gedragingen. Deze zijn overgenomen uit het SPV. In deze paragraaf worden de belangrijkste risico's per gedraging beschreven.

De volgende gedragingen worden in het SPV als de belangrijkste risico's gezien:

Afleiding in het verkeer

Er is een groeiende afhankelijkheid van technologische hulpmiddelen en sociale media. Het gevaar van afleiding ligt daarmee steeds op de loer. Afleiding kan voortkomen uit:

- Gedrag verkeersdeelnemer: appen, bellen, bedienen navigatiesysteem, eten;
- Gedrag van anderen: zoals (groeps)druk bijrijders, kinderen op de achterbank;
- Andere externe prikkels: bijvoorbeeld reclame langs de weg, file op andere rijbaan [7].

Snelheidsoverschrijding

Een deel van de verkeersdeelnemers begaat (systematisch) verkeersovertredingen. Vaak redeneren zij, al dan niet bewust, vanuit de eigen situatie en veiligheidsperceptie zonder oog te hebben voor medeverkeersdeelnemers. Snelheidsoverschrijding is een van die overtredingen. Overschrijding van de maximumsnelheid verhoogt de kans op een ongeval, bovendien wordt de impact van een ongeval groter [7].

Alcohol en drugs in het verkeer

Alcoholgebruik in het verkeer blijft een groot risico waar, net als in voorgaande jaren, continue aandacht voor nodig is. Tegelijk zien we dat drugsgebruik onder jongeren toeneemt, ook in het verkeer. Daarnaast brengt onverantwoorde inname van medicijnen in

combinatie met andere middelen, risico's met zich mee. Tenslotte is ook de trend rondom lachgasgebruik waargenomen waar op gelet dient te worden [7].

5. Maatregelen

In hoofdstuk 3 zijn de visie en ambities voor het verkeersveiligheidsbeleid in Ridderkerk beschreven. In hoofdstuk 4 zijn de speerpunten verder uitgewerkt en is beschreven welke knelpunten en risico's er zijn. In dit hoofdstuk wordt beschreven welke maatregelen in het uitvoeringsprogramma (hoofdstuk 6) zijn verwerkt om de knelpunten en risico's aan te pakken.

5.1 Totstandkoming maatregelen in uitvoeringsprogramma

De lijst met maatregelen in het uitvoeringsprogramma is vanuit twee richtingen tot stand gekomen. Aan de ene kant zijn er maatregelen opgenomen waarvoor eerder subsidie aangevraagd en verkregen is in de 'Regeling specifieke uitkering' (SPUK). Aan de andere kant zijn er maatregelen die uit de risico gestuurde aanpak komen. Deze maatregelen sluiten namelijk aan op de geconstateerde knelpunten en risico's in hoofdstuk 4.

5.2 Risicovolle Infrastructuur

Het eerste thema waarvoor maatregelen zijn opgesteld, is de risicovolle infrastructuur.

Het uitvoeringsprogramma bevat de volgende infrastructurele maatregelen. Per maatregel is aangegeven waarom en op welke manier deze bijdraagt aan het behalen van de ambities.

Geel-zwarte kokers bij VOP's op 50 km/u-wegen

In die visie van dit plan is duidelijk gesteld dat actieve mobiliteit prioriteit krijgt. De verkeersveiligheid van voetgangers is dan ook een belangrijk thema. Voetgangersoversteekplaatsen (VOP) zijn voorzieningen die worden toegepast om op drukke ontsluitingswegen een veiligere oversteek mogelijk te maken voor voetgangers.

De ervaring is dat automobilisten niet altijd stoppen voor overstekende voetgangers bij een VOP. Ook de scholen in Ridderkerk hebben dit probleem aangekaart. Het is dan ook van belang de weggebruiker extra te attenderen op de aanwezigheid van de VOP's. Plan is om dit

te doen door het aanbrengen van geel/zwarte kokers om de palen waaraan de verkeersborden bij de zebrapaden zijn bevestigd.

Rijksstraatweg VOP's

Een volgende maatregel voor het veiliger maken van voetgangersoversteekplaatsen wordt genomen op de Rijksstraatweg. Hier bevinden zich kort na elkaar drie VOP's die onvoldoende veilig zijn. De inrichting van deze oversteekplaatsen wordt daarom verbeterd.

As- en kantmarkering fietspaden

De verkeersveiligheid van fietsers is een volgend thema dat prioriteit heeft. Een van de risico's op dit gebied is dat fietspaden vaak (vooral in het donker) slecht zichtbaar zijn. Ze hebben vaak een wisselend verloop wat zorgt voor relatief veel enkelvoudige ongevallen in de berm. Een enkelvoudig ongeval is een ongeval waarbij slechts één weggebruiker betrokken is. Door het aanbrengen van as- en kantmarkering verbetert de zichtbaarheid en daarmee de verkeersveiligheid.

Verwijderen fietspaaltjes

Een andere potentiële oorzaak voor enkelvoudige ongevallen met fietsers zijn fietspaaltjes. Om deze ongevallen te verminderen, heeft de gemeente Ridderkerk onderzocht welke fietspaaltjes overbodig zijn. Deze worden, inclusief de hierbij horende markering, verwijderd. De paaltjes die wel noodzakelijk zijn gebleken, met name voor het weren van auto's op het fietspad, blijven staan.

Rijksstraat-Voorweg: aanleggen rotonde
Over dit kruispunt fietsen veel scholieren in grote groepen. Het huidige T-kruispunt is hiervoor niet veilig genoeg. De fietsers maken namelijk geen gebruik van de fietspaden en verlenen geen voorrang aan het autoverkeer. Met de aanleg van een rotonde wordt de situatie veiliger en krijgen fietsers voorrang. De verkeersveiligheid op dit kruispunt draagt met name bij aan de verkeersveiligheid van de risicovolle doelgroepen jongeren en fietsers.

Uitritconstructies, drempels en plateaus
Op diverse wegvakken in Ridderkerk wordt een te hoge snelheid ervaren. Dit is een van de risicovolle gedragingen, zoals genoemd in de speerpunten. Uitritconstructies, drempels en plateaus kunnen helpen om de beoogde snelheid af te dwingen.

Om de overgang tussen 50 en 30 km/u-wegen te versterken, worden hiertussen uitritconstructies gerealiseerd. Hiermee verduidelijkt de voorrangssituatie en de verandering in het snelheidsregime.

Om de snelheid te verlagen worden verder op diverse plaatsen drempels in klinkerverharding gerealiseerd. Op sommige plekken wordt deze maatregel gecombineerd met een VOP om de oversteekbaarheid te verbeteren.

In Ridderkerk bevinden zich een aantal gelijkwaardige kruispunten binnen een 30 km/u zone. Deze kruispunten ogen door de ongelijkheid in materialisering niet als zodanig (asfalt/klinkers). Om de gelijkwaardigheid en daarmee de voorrangssituatie op de kruispunten te versterken, worden plateau's in klinkerverharding gerealiseerd.

Pruimendijk/Oostendam afwaarderen 50->30km/u
De hele Pruimendijk van Oostendam tot Rijsoord komt binnen de bebouwde kom te liggen en wordt een 30 km per uur zone. Voor het gedeelte vanaf het Zuidpad zijn plannen om een fietsstraat aan te leggen. Dit gedeelte binnen Oostendam valt daar niet onder.

Zonder verdere maatregelen zou dit gedeelte een uitstraling van een gebiedsontsluitingsweg hebben (50 km/uur). Dit gedeelte moet daarom als 30 km per uur zone worden ingericht, zodat dit gedeelte ook veilig wordt. Het afwaarderen van dit traject draagt bij aan het

aanpakken van een van de risicovolle gedragingen, namelijk te hard rijden (snelheidsovertredingen).

30 km/u zone Riederwerf

De Ringdijk ter hoogte van de Riederwerf is een 30 km/u zone. De inrichting van de weg sluit echter niet aan bij de richtlijnen die gelden voor een 30 km/u zone. Dit heeft als gevolg dat er harder gereden wordt dan wenselijk. Het doel is om de inrichting van de weg aan te passen en daarmee de gereden snelheid te verlagen. Deze aanpassing aan de inrichting van de weg draagt dan ook bij aan het aanpakken van een van de risicovolle gedragingen, namelijk te hard rijden (snelheidsovertredingen).

Uniforme schoolzones

Vanuit de gemeente en vanuit de scholen leeft de wens om de schoolzones op een eenduidige en verkeersveilige manier in te richten. Dit moet bijdragen aan de verkeersveiligheid van schoolgaande kinderen. Daarom is in het uitvoeringsprogramma een bedrag gereserveerd voor aanpassing van de inrichting van de schoolzones.

Top 20 knelpuntlocaties

Centraal bij de risicovolle infrastructuur staan de twintig meest risicovolle locaties, zoals in hoofdstuk 4 beschreven. Deze zijn samengesteld op basis van diverse bronnen op het gebied van objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. Met behulp van deze bronnen kan bepaald worden welke locaties aangepakt moeten worden, maar om te weten welke maatregelen exact genomen moeten worden om het risico op een doeltreffende manier weg te nemen, is extra onderzoek nodig.

Dit kan bijvoorbeeld cameraonderzoek naar het gedrag van weggebruikers zijn, maar ook het uitvoeren van verkeersonderzoek (tellingen, snelheidsmetingen, etc.). De opgenomen maatregel voor de knelpuntlocaties bestaat daarom uit het doen van aanvullend onderzoek.

5.3 Risicovolle Doelgroepen

Het volgende thema waarvoor maatregelen zijn opgesteld, zijn de risicovolle doelgroepen.

In onderstaande tabel zijn de campagnes en verkeerseducatie opgenomen die binnen dit thema ingezet worden. Ook is aangegeven op welke risicovolle doelgroep de maatregel gericht is. Zoals in paragraaf 5.2 benoemd is, neemt de gemeente ook infrastructurele maatregelen die specifiek op de verkeersveiligheid van bepaalde doelgroepen gericht zijn.

Tabel 2: Campagnes en educatie en de beoogde doelgroepen.

	Maatregel	Type maatregel	Doelgroep
1	School op SEEF	Educatie	Kinderen (tot 12 jaar)
2	Totally Traffic	Educatie	Jongeren (12-15 jaar)
3	Verkeersexamen	Educatie	Kinderen (tot 12 jaar)
4	Schoolbrengweek	Campagne	Kinderen (tot 12 jaar)
5	Dode hoek- en fietslessen	Educatie	Kinderen (tot 12 jaar)
6	Streetwise	Educatie	Jongeren (12-15 en 16-17 jaar)
7	Van 8 naar 1	Educatie	Kinderen (tot 12 jaar)
8	Opfriscursus rijvaardigheid senioren	Educatie	Ouderen (60+)
9	Verkeerseducatie 16-17 jarigen	Educatie	Jongeren (16-17 jaar)
10	Doortrappen	Campagne	Ouderen (60+)

5.4 Risicovolle Gedragingen

Het volgende thema waarvoor maatregelen zijn opgesteld, zijn de risicovolle gedragingen.

Om risicovolle gedragingen tegen te gaan, wordt een aantal doorlopende maatregelen op het gebied van communicatie genomen. Denk hierbij aan snelheidsinformatiedisplays (SID), klapborden en posters. Zoals in paragraaf 5.2 benoemd is, neemt de gemeente ook infrastructurele maatregelen die specifiek gericht zijn op het tegengaan van risicovolle gedragingen.

6. Uitvoeringsprogramma

Het uitvoeringsprogramma is een combinatie van bestaande maatregelen en extra maatregelen die gedurende het proces zijn toegevoegd. Het uitvoeringsprogramma kent twee delen. Het eerste deel van de maatregelen vallen onder de drie thema's. Het tweede deel is de top-20 van de risicovolle infrastructuur.

6.1 Maatregelenpakket

Factsheets maatregelen

In dit deel is per pagina een maatregel weergegeven. Per maatregel wordt de exacte inhoud weergegeven. Daarnaast is ook bij vrijwel elke maatregel inzichtelijk welke kosten hiermee gemoeid zijn en wie deze kosten draagt.

Tabel 3: Uitvoeringsprogramma, inclusief kosten en financiering.

	Maatregel	Kosten	Financiering	Subsidie
	Risicovolle Infrastructuur			
1	Geel-zwarte kokers bij VOP's	€500.000	Aanvraag	n.n.b.
2	Uniforme Schoolzones	€200.000	Aanvraag	50%
3	As- en kantmarkering fietspaden	€270.256	Financiële kadernota 2022	90%
4	Rijksstraatweg VOP's	€50.850	Financiële kadernota 2022	90%
5	Pruimendijk/Oostendam afwaarderen	€145.250	Financiële kadernota 2022	90%
6	Verwijderen fietspaaltjes	€13.600	Financiële kadernota 2022	75%
7	Rijksstraat-Voorweg aanleggen rotonde	€381.100	Financiële kadernota 2022	90%
8	30 km/h zone Riederwerf	€38.000	Financiële kadernota 2022	
9	Uitritconstructies, drempels en plateaus	€225.000	Financiële kadernota 2022	80%
	Risicovolle Doelgroepen			
1	School op SEEF	Variabel	Doorlopend	100%
2	Totally Traffic	Variabel	Doorlopend	100%

3	Verkeersexamen	€2.500 - €3.000	Doorlopend	
4	Schoolbrengweek	Variabel	Doorlopend	100%
5	Dode hoek- en fietslessen	Variabel	Doorlopend	100%
6	Streetwise	Variabel	Doorlopend	100%
7	Van 8 naar 1	Variabel	Doorlopend	100%
8	Opfriscursus rijvaardigheid senioren	€5.000	Doorlopend	50%
9	Verkeerseducatie 16-17 jarigen	Regulier werk	Nieuw	
10	Doortrappen e-bike cursus	€5.000 - €10.000	Nieuw	50%
	Risicovolle Gedragingen			
1	Communicatie over veilig verkeersgedrag	Regulier werk	Aanvraag	

Op basis van bovenstaande tabel moet:

- Incidenteel € 500.000,- aangevraagd worden voor de geel zwarte kokers
- Incidenteel € 200.000,- aangevraagd worden voor schoolzones (hiervan krijgen we € 100.000,- subsidie terug van de MRDH)
- Het budget Verkeersplan en –veiligheid met € 18.000,- opgehoogd te worden voor de verkeersexamens, opfriscursus rijvaardigheid senioren en doortrappen.

Factsheets Top-20 verkeersveiligheidsknelpunten

Het tweede deel bestaat uit 20 pagina's met alle knelpunten uit de top-20. Het is voor deze maatregelen nog niet exact duidelijk welke (infrastructurele) nodig zijn om de problematiek te verhelpen. De ingeschatte kosten betreffen daarom aanvullend onderzoek.

Tabel 4: Uitvoeringsprogramma aanpak verkeersveiligheidsknelpunten, inclusief kosteninschatting.

	Maatregel	Type onderzoek	Kostenschatting
1	Donkerslootweg, Vondellaan	Telling, locatieschouw en conflictobservatie uitgevoerd.	N.n.b
2	Bilderdijklaan, Jan Luykenstraat, Vondellaan	Tellingen, conflictobservatie	€10.450
3	Benedenrijweg	Snelheidsmeting, locatieschouw	€5.750
4	Benedenrijweg, Randweg	Snelheidsmeting, locatieschouw	€5.750
5	Sportlaan, Kievitsweg, Willemstraat	Human factors onderzoek[2], conflictobservatie	€11.700
6	Ringdijk, Benedenrijweg	Snelheidsmeting, locatieschouw	€5.750
7	Sint Jorisstraat, Molensteeg	Human factors onderzoek, conflictobservatie	€11.700
8	Rijksstraatweg, Linnenstraat	Locatieschouw, telling	€5.750
9	Vondellaan, Da Costalaan	Conflictobservatie, telling	€10.450
10	Frans Halstraat, Jonkheer van Karnebeekweg, Mr. Troelstrastraat	Human factors onderzoek, conflictobservatie	€11.700
11	Vlietlaan	Snelheidsmeting, locatieschouw	€5.750
12	Willem Dreesstraat, Koningsplein, Schoutstraat	Conflictobservatie	€9.700
13	Bilderdijklaan, Huygensplantsoen, Van Alphenstraat	Human factors onderzoek, conflictobservatie	€11.700
14	Rijnsingel, Benedenrijweg	Telling, conflictobservatie	€10.450

[2] Een Human Factors onderzoek focust zich op het gedrag van de weggebruiker. Een uitermate geschikte manier van onderzoek wanneer de problemen het gevolg zijn van menselijk handelen vanwege bijvoorbeeld onbegrip voor de verkeerssituatie.

15	Kievitsweg, Randweg	Locatieschouw, conflictobservatie	€11.700
16	Donkerslootweg, Gildenweg, Rotterdamseweg	Verkeersafwikkeling, veiligheidsanalyse	€10.000 - €15.000
17	Koninginneweg, Sportlaan	Telling, conflictobservatie	€10.450
18	Sportlaan	Locatieschouw, conflictobservatie	€11.700
19	Ridderhof	Conflictobservatie, telling	€10.450
20	Populierenlaan, Rotterdamseweg	Verkeersafwikkeling, veiligheidsanalyse	€10.000 - €15.000
		Totaal	**Ca. €190.000**

6.2 Monitoring

De inhoud van het uitvoeringsprogramma sluit op dit moment goed aan bij de speerpunten en de verkeersveiligheidsgegevens. Het programma dient goed gemonitord te worden om ook in de toekomst vast te kunnen stellen of de speerpunten nog overeenkomen met de situatie op straat en of met het maatregelenpakket deze speerpunten goed worden aangepakt.

Externe monitoring

De externe monitoring richt zich op verkeersveiligheidsinformatie die de gemeente gedurende het jaar ontvangt. Dit kunnen rapportages zijn van overkoepelend overheden of van adviesbureaus of dataleveranciers. Bijvoorbeeld een brede analyse van de MRDH of de BLIQ-rapportages van VIA. Maar ook organisaties of individuen binnen de gemeente dienen gehoord te worden. Een lokale afdeling van de Fietsersbond of VVN of een bezorgde bewoner. Met name op locaties waar een maatregel is toegepast is feedback van belang.

Al deze signalen dienen te worden verzameld en bieden een basis voor de interne monitoring.

Interne monitoring

Allereerst dient het programma met enige regelmaat terug te komen in het teamoverleg of een apart overleg met de verkeerskundigen.

Daarnaast is een jaarlijkse werksessie een goed moment om de volledige lijst met maatregelen door te nemen. De sessie bestaat uit drie delen. Eerst volgt een korte data-analyse van de speerpunten. Hierbij moet de vraag: ‘sluiten de huidige speerpunten nog aan bij de huidige verkeersveiligheidssituatie?’ worden beantwoord. De status en de impact van de maatregelen uit het uitvoeringprogramma worden vervolgens besproken. In het laatste deel staat het toevoegen, intensiveren of verwijderen van maatregelen op het programma.

6.3 Factsheets maatregelen

Hieronder is een voorbeeld van een factsheet weergegeven. De kaders om de factsheet heen geven weer welke informatie hierin terug te vinden is. Op deze manier zijn de factsheets die hierna volgen goed te lezen. Dit is een voorbeeld van een maatregelen factsheet.

Titel: naam van de maatregel

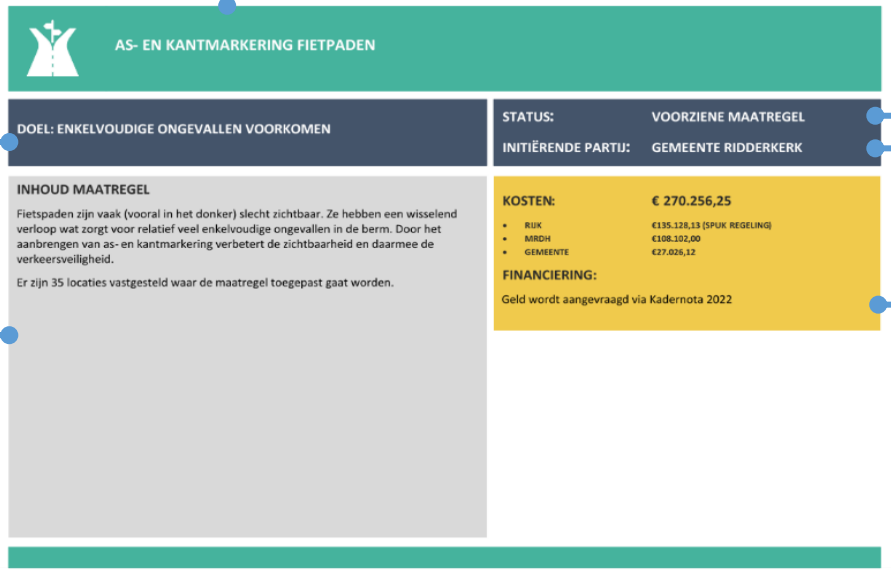
Doel: het concrete verkeersveiligheids-doel

Inhoud maatregel: korte toelichting van de maatregel

Status: status van de maatregel en in hoeverre deze al definitief is

Initiërende partij: de 'kartrekker' van de maatregel

Kosten: de kosten van de maatregel met een specificatie wie voor welk deel verantwoordelijk is en via welke vorm de financiering is aangevraagd.



AS- EN KANTMARKERING FIETPADEN

DOEL: ENKELVOUDIGE ONGEVALLEN VOORKOMEN

STATUS: VOORZIENE MAATREGEL

INITIËRENDE PARTIJ: GEMEENTE RIDDERKERK

INHOUD MAATREGEL

Fietspaden zijn vaak (vooral in het donker) slecht zichtbaar. Ze hebben een wisselend verloop wat zorgt voor relatief veel enkelvoudige ongevallen in de berm. Door het aanbrengen van as- en kantmarkering verbetert de zichtbaarheid en daarmee de verkeersveiligheid.

Er zijn 35 locaties vastgesteld waar de maatregel toegepast gaat worden.

KOSTEN: € 270.256,25

- RIJK €135.128,13 (SPUK REGELING)
- MRDH €108.102,00
- GEMEENTE €27.026,12

FINANCIERING:

Geld wordt aangevraagd via Kadernota 2022

GEEL- ZWARTE KOKERS BIJ VOP'S OP 50 KM/U WEGEN

DOEL: VERKEERSVEILIGHEID RONDOM ZEBRAPADEN VERGROTEN

STATUS: VOORGENOMEN MAATREGEL

INITIËRENDE PARTIJ: GEMEENTE RIDDERKERK

INHOUD MAATREGEL

Steeds vaker stoppen automobilisten niet voor overstekende voetgangers bij zebrapaden. Ook de scholen hebben dit probleem aangekaart. Daarom wordt de weggebruiker extra geattendeerd op de zebrapaden. Dit wordt gedaan door het aanbrengen van geel/zwarte kokers om de palen waaraan de verkeersborden bij de zebrapaden aan zijn bevestigd. Dit gebeurt op 50 km/u wegen. Hier is het snelheidsrisico het hoogste.

KOSTEN: € 500.000,-

FINANCIERING:

Geld aanvragen via uitvoeringsagenda.

UNIFORME SCHOOLZONES

DOEL: VERBTEREN VERKEERSVEILIGHEID EN HERKENBAARHEID VAN SCHOOLZONES

STATUS: NIEUWE MAATREGEL

INITIËRENDE PARTIJ: GEMEENTE RIDDERKERK

INHOUD MAATREGEL

Om schoolzones herkenbaar te maken worden bij alle schoolzones in Ridderkerk essentiële herkenbaarheidskenmerken toegevoegd. De essentiële herkenbaarheidskenmerken zorgen voor een goede herkenbaarheid van een schoolzone dat bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

Spelen er rondom een school nog andere problemen dan moeten er onderzocht worden welke problemen dit zijn. Na dit onderzoek kunnen er mogelijk nog aanvullende maatregelen getroffen worden.

KOSTEN: €200.000

FINANCIERING:

Gemeente Ridderkerk dient hier geld voor vrij te maken. Eerst dient de haalbaarheid van dit project getoetst te worden.

50% subsidie MRDH.

AS- EN KANTMARKERING FIETPADEN

DOEL: ENKELVOUDIGE ONGEVALLEN VOORKOMEN

STATUS: VOORGENOMEN MAATREGEL

INITIËRENDE PARTIJ: GEMEENTE RIDDERKERK

INHOUD MAATREGEL

Fietspaden zijn vaak (vooral in het donker) slecht zichtbaar. Ze hebben een wisselend verloop wat zorgt voor relatief veel enkelvoudige ongevallen in de berm. Door het aanbrengen van as- en kantmarkering verbetert de zichtbaarheid en daarmee de verkeersveiligheid.

Er zijn 35 locaties vastgesteld waar de maatregel toegepast gaat worden.

KOSTEN: € 270.256,25

- RIJK €135.128,13 (SPUK REGELING)
- MRDH €108.102,00
- GEMEENTE €27.026,12

FINANCIERING:

Geld wordt aangevraagd via uitvoeringsagenda.

RIJKSSTRAATWEG AANLEGGEN VOP'S

DOEL: VOETGANGERSOVERSTEEK VEILIGER MAKEN

STATUS: VOORGENOMEN MAATREGEL

INITIËRENDE PARTIJ: GEMEENTE RIDDERKERK

INHOUD MAATREGEL

Op de Rijksstraatweg bevinden zich kort na elkaar drie voetgangersoversteekplaatsen (zebrapaden) die onvoldoende veilig zijn. Op basis van een advies van Graaff Traffic maken we deze situatie veiliger.

KOSTEN: €50.850,00

- RIJK €25.425,00 (SPUK REGELING)
- MRDH €20.340,00
- GEMEENTE €5.085,00

FINANCIERING:

Geld wordt aangevraagd via uitvoeringsagenda.

PRUIMENDIJK/ OOSTENDAM AFWAARDEREN VAN 50 KM/H NAAR 30 KM/H

DOEL: INRICHTING AANPASSEN OP WEGFUNCTIE EN GEWENST GEBRUIK

STATUS: VOORGENOMEN MAATREGEL

INITIËRENDE PARTIJ: GEMEENTE RIDDERKERK

INHOUD MAATREGEL

De hele Pruimendijk van Oostendam tot Rijsoord komt binnen de bebouwde kom te liggen en wordt een 30 km/u zone. Voor het gedeelte vanaf het Zuidpad zijn plannen om een fietsstraat aan te leggen. Dit gedeelte binnen Oostendam valt daar niet onder. Zonder verdere maatregelen zou dit gedeelte een uitstraling van een gebiedsontsluitingsweg hebben (50 km/uur). Dit gedeelte moet daarom als 30 km per uur zone worden ingericht, zodat dit gedeelte ook veilig wordt.

KOSTEN: €145.250,00

- RIJK €72.625,00 (SPUK REGELING)
- MRDH €58.100,00
- GEMEENTE €14.525,00

FINANCIERING:

Geld wordt aangevraagd via uitvoeringsagenda.

VERWIJDEREN FIETSPAALTJES

DOEL: ENKELVOUDIGE ONGEVALLEN VOORKOMEN

STATUS: VOORGENOMEN MAATREGEL

INITIËRENDE PARTIJ: GEMEENTE RIDDERKERK

INHOUD MAATREGEL

Er gebeuren vaak enkelvoudige ongevallen met fietsers, dat wil zeggen een ongeval waarbij slechts één weggebruiker betrokken is. Ook in de gemeente Ridderkerk is dat het geval. Fietspaaltjes vormen een potentieel object dat een enkelvoudig ongeval kan veroorzaken. Om deze ongevallen te reduceren, heeft de gemeente Ridderkerk onderzocht welke fietspaaltjes overbodig zijn. Deze worden, inclusief de hierbij horende markering, verwijderd.

Er zijn op dit moment 42 locaties bekend waar de plaatjes verwijderd worden. De gemeente communiceert met buurtbewoners op welke locaties de paaltjes verwijderd worden, deze gesprekken lopen op dit moment nog, dit kan mogelijk effect hebben op de locaties.

KOSTEN: €13.600,00

- RIJK €6.800,00 (SPUK REGELING)
- MRDH €5.440,00
- GEMEENTE €3.400,00

FINANCIERING:

De maatregel wordt betaald uit het bestaande budget van het verkeersplan en verkeersveiligheid.

RIJKSSTRAATWEG – VOORWEG: AANLEG ROTONDE

DOEL: VERKEERSVEILIGHEID KRUISPUNT VERBETEREN

STATUS: VOORGENOMEN MAATREGEL

INITIËRENDE PARTIJ: GEMEENTE RIDDERKERK

INHOUD MAATREGEL

Over het kruispunt fietsen veel scholieren in grote groepen. Het huidige T-kruispunt is hiervoor niet veilig genoeg. De fietsers maken namelijk geen gebruik van de fietspaden en verlenen geen voorrang aan het autoverkeer. Met een rotonde wordt de situatie veiliger en krijgen fietsers voorrang.

KOSTEN: €381.100,00

- RIJK €190.550,00 (SPUK REGELING)
- MRDH €152.440,00
- GEMEENTE €38.110,00

FINANCIERING:

Geld wordt aangevraagd via uitvoeringsagenda.

GELOOFWAARDIGE 30 KM/H ZONE RIEDERWERF

DOEL: GEREDEN SNELHEID IN 30 KM/H ZONEVERLAGEN

STATUS: VOORGENOMEN MAATREGEL

INITIËRENDE PARTIJ: GEMEENTE RIDDERKERK

INHOUD MAATREGEL

De Ringdijk ter hoogte van de Riederwerf is een 30 km/u zone. De inrichting van de weg sluit echter niet aan bij de richtlijnen die gelden voor een dergelijke zone. Dit heeft als gevolg dat er harder gereden wordt dan wenselijk (V85 ca. 43 km/u). Het doel is om de inrichting van de weg aan te passen en daarmee de gereden snelheid te verlagen.

KOSTEN: €38.000,00

FINANCIERING:

Geld is aangevraagd via de eerste tussenrapportage 2021.

UITRITCONSTRUCTIES, DREMPELS EN PLATEAUS

DOEL: SITUATIE VERDUIDELIJKE EN GEREDEN SNELHEID VERLAGEN

STATUS: VOORGENOMEN MAATREGEL

INITIËRENDE PARTIJ: GEMEENTE RIDDERKERK

INHOUD MAATREGEL

Om de overgang tussen 50 en 30 km/u wegen te versterken realiseren we hiertussen uitritconstructies. Hiermee verduidelijkt de voorrangssituatie en de verandering in snelheidsregime.

Op diverse wegvakken in Ridderkerk is de snelheid te hoog. Om de snelheid te verlagen realiseren we op diverse plaatsen drempels in klinkerverharding. Op sommige plekken in combinatie met een voetgangersoversteekplaats om de oversteekbaarheid te verbeteren.

In Ridderkerk bevinden zich een aantal gelijkwaardige kruispunten binnen een 30 km/u zone. Deze kruispunten ogen door de ongelijkheid in materiaalgebruik niet als zodanig (asfalt/klinkers). Om de gelijkwaardigheid en daarmee de voorrangssituatie op de kruispunten te versterken realiseert de gemeente plateau's in klinkerverharding.

KOSTEN:

KOSTEN UITRITCONSTRUCTIE	**€225.000,00**
• RIJK	€67.500,00(SPUK REGELING)
• MRDH	€54.000,00
• GEMEENTE	€103.500,00
KOSTEN DREMPEL	**€18.000,00**
• RIJK	€6.000,00 (SPUK REGELING)
• MRDH	€4.800,00
• GEMEENTE	€7.200,00
KOSTEN PLATEAUS	**€1.024.400,00**
• RIJK	€512.000,00 (SPUK REGELING)
• MRDH	€409.600,00
• GEMEENTE	€102.800,00

FINANCIERING:

Geld wordt aangevraagd uitvoeringsagenda.

VERKEERSEDUCATIE: SCHOOL OP SEEF

DOEL: BASISSCHOOLLEERLINGEN LEREN OVER VEILIG VERKEERSGEDRAG

STATUS: DOORLOPEND

INITIËRENDE PARTIJ: MRDH

INHOUD MAATREGEL

School op SEEF is een lesprogramma dat er op gericht is basisschool leerlingen te leren zich veilig en verantwoord te gedragen in het verkeer.

Het programma bevat allerlei soorten lessen: van leerzame filmpjes tot uitdagende verkeersplaten, en van uitleg in de klas tot speelse oefeningen in de praktijk.

In Ridderkerk hebben drie basisscholen het label School op SEEF: OBS de Piramide, OBS de Reijer en OBS de Noord.

Halojobbing benadert (in opdracht van de MRDH) de scholen om ze deel te laten nemen aan het lesprogramma met als uiteindelijke doel dat de school het verkeersveiligheidslabel haalt.

Daar waar nodig levert de gemeente extra informatie of legt contacten.

FINANCIERING:

100 % subsidie MRDH

VERKEERSEDUCATIE: TOTALLY TRAFFIC

DOEL: JONGEREN (12 – 18 JAAR) LEREN OVER VEILIG VERKEERSGEDRAG

STATUS: DOORLOPEND

INITIËRENDE PARTIJ: MRDH

INHOUD MAATREGEL

Totally Traffic is een programma dat zich richt op verkeersveiligheid en verkeerseducatie voor jongeren tussen de 12 en 18 jaar.

In opdracht van de MRDH benadert TotallyTraffic de middelbare scholen om ze deel te laten nemen aan het brede programma van TotallyTraffic. Op de website van TotallyTraffic kunnen de scholen zelf kiezen welk programma zij willen doen.

In 2020 heeft het Maximacollege StudioFlits gedaan.

FINANCIERING:

100 % subsidie MRDH

VERKEERSEXAMEN

DOEL: LEERLINGEN VAN GROEP 7 – 8 VEILIG VERKEERSGEDRAG LEREN EN TOETSEN

STATUS: DOORLOPEND

INITIËRENDE PARTIJ: GEMEENTE RIDDERKERK

INHOUD MAATREGEL

Alle leerlingen van groep 7-8 doen theoretisch en praktisch verkeersexamen.

In opdracht van de gemeente organiseert Veilig Verkeer Nederland het verkeersexamen.

KOSTEN: CIRCA €2.500 TOT 3.000 EURO PER JAAR
(afhankelijk van het aantal deelnemende leerlingen)

FINANCIERING:

100 % gemeente (wordt betaald uit het bestaand budget verkeersplan en -veiligheid)

SCHOOLBRENGMAAND

DOEL: VEILIG EN GEZOND VERKEERSGEDRAG STIMULEREN

STATUS: DOORLOPEND

INITIËRENDE PARTIJ: ROV ZUID-HOLLAND

INHOUD MAATREGEL

In de schoolbrengweek wordt extra aandacht besteed aan veilig en gezond naar school komen. In deze week worden kinderen gestimuleerd om zoveel mogelijk lopend of fietsend naar school te komen.

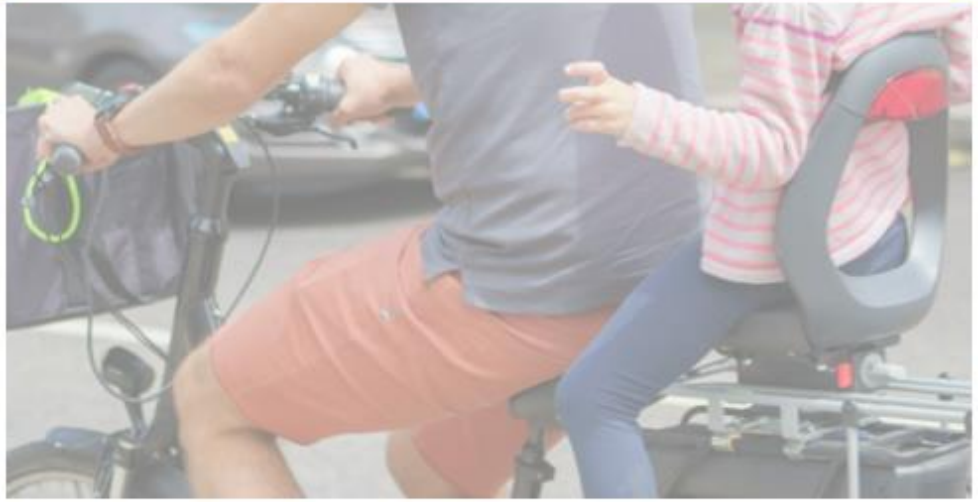
De MRDH – ROV Zuid-Holland benadert de scholen. De gemeente geeft hier publiciteit aan.

Vanaf dit jaar wordt de schoolbrengweek een schoolbrengmaand.

KOSTEN:

FINANCIERING:

100 % vanuit het ROV Zuid-Holland



DODE HOEK LESSEN EN FIETSLESSEN

DOEL: LEERLINGEN LEREN OVER VEILIG VERKEERSGEDRAG

STATUS: DOORLOPEND

INITIËRENDE PARTIJ: GEMEENTE RIDDERKERK

INHOUD MAATREGEL

Op scholen worden verschillende lessen gehouden over veilig verkeersgedrag en vaardigheden in het verkeer. Zo worden dode hoek lessen en fietslessen gehouden.

Afhankelijk van de vorm zijn er wel of geen kosten. Vanuit VVN is bijvoorbeeld een gratis app aanwezig. Daarnaast zijn er ook praktijk lessen waarbij een vrachtauto bij de school langskomt.

KOSTEN:

FINANCIERING:

100 % vanuit het ROV Zuid-Holland

STREETWISE

DOEL: BASISSCHOOLLEERLINGEN LEREN OVER VEILIG VERKEERSGEDRAG

STATUS: DOORLOPEND

INITIËRENDE PARTIJ: ANWB (GEMEENTE FACILITEREND)

INHOUD MAATREGEL

ANWB heeft het praktische lesprogramma ANWB Streetwise ontwikkeld voor het basisonderwijs.

Streetwise voor basisscholen is opgebouwd uit vier modules passend bij de leeftijd en ontwikkelfase van leerlingen. Professionele instructeurs komen een ochtend naar de school en geven verkeerstrainingen op maat.

KOSTEN: CIRCA €1.625 PER SCHOOL

FINANCIERING:

100 % vanuit het ROV Zuid-Holland

VAN 8 NAAR 1

DOEL: GROEP 8 LEERLINGEN VOORBEREIDEN OP VEILIG REIZEN NAAR DE MIDDELBARE SCHOOL

STATUS: DOORLOPEND

INITIËRENDE PARTIJ: VVN (GEMEENTE FACILITEREND)

INHOUD MAATREGEL

Van 8 naar 1 (V8N1) is een speciale uitgave van de VVN Verkeersmethode voor groep 7/8. Je kunt de les ook gebruiken als er op jouw school een andere verkeersmethode wordt gebruikt.

Van 8 naar 1 bestaat uit een digibordles met 10 opdrachten, printbladen, antwoordbladen en een handleiding voor de leerkracht. De opdrachten gaan over lastige verkeerssituaties op de route, veilig en onveilig fietsgedrag, een veilige fiets en fietsen in groepen.

KOSTEN: ONBEKEND

(afhankelijk van het aantal deelnemende leerlingen en type project)

Vanuit de gemeente geen kosten.

FINANCIERING:

100 % vanuit het ROV Zuid-Holland

VOORTREKKERSROL IN VERKEERSEDUCATIE VOOR 16 EN 17-JARIGEN

DOEL: DE DOELGROEP 16 EN 17-JARIGEN BEREIKEN MET VERKEERSEDUCATIE DIE AANSLUIT OP DE VISIE EN DOELEN VAN HET VERKEERSVEILIGHEIDSPLAN

STATUS: NIEUWE MAATREGEL

INITIËRENDE PARTIJ: GEMEENTE RIDDERKERK

INHOUD MAATREGEL

De doelgroep 16 en 17 jarigen is oververtegenwoordigd in de verkeersongevallencijfers. Met slechts 2% van de inwoners zijn ze betrokken bij 9% van de ongevallen. Dit is onwenselijk. Deze doelgroep kan het beste bereikt worden via verkeerseducatie.

De gemeente Ridderkerk heeft geen direct invloed op verkeerseducatie, dit wordt namelijk aangeboden via de MRDH. Om meer invloed te krijgen kan de gemeente een voortrekkersrol in nemen. Dit kan uitgevoerd worden middels de volgende stappen:

- Inventariseren geschikte projecten voor deze doelgroep
- Werven van de scholen
- *Inzet van de campagnes*
- Opvragen resultaten bij de scholen
- Evalueren binnen de gemeente

De inzet van de campagne zelf heeft de gemeente geen invloed op, maar de overige stappen wel.

KOSTEN:

De kosten zijn niet in beeld, dit is onderdeel van regulier werk en wordt betaald vanuit deze budgetten.

FINANCIERING:

100% subsidie MRDH

OPFRISCURSUS RIJVAARDIGHEID SENIOREN

DOEL: RIJVAARDIGHEID VAN SENIOREN IN DE AUTO OPFRISSEN DAN WEL BIJSCHOLEN

STATUS: DOORLOPEND

INITIËRENDE PARTIJ: VVN (GEMEENTE FACILITEREND)

INHOUD MAATREGEL

In opdracht van de gemeente biedt Veilig Verkeer Nederland de opfriscursus Rijvaardigheid Senioren aan. De cursus frist de kennis over verkeersregels en verkeerstheorie op. Ook kunnen ouderen de rijvaardigheid vrijwillig laten testen. Een ervaren rijinstructeur rijdt dan mee in de eigen auto en geeft tips. Een rijvaardigheidsrit is vrijblijvend, het heeft geen gevolgen voor het rijbewijs. Het gaat er om goede en slechte gewoonten in kaart te brengen, die er langzaam zijn ingeslopen.

Het animo voor de cursus is zo hoog dat we de cursus ieder jaar in een andere wijk aanbieden.

KOSTEN: €5.000,00 JAARLIJKS

FINANCIERING:

50% gemeente Ridderkerk

50% subsidie MRDH

DOORTRAPPEN EN E-BIKECURSUS

DOEL: OUDEREN LANGER LATEN FIETSEN MET VERKEERSVEILIGHEID VOOROP

STATUS: NIEUWE MAATREGEL

INITIËRENDE PARTIJ: GEMEENTE RIDDERKERK

INHOUD MAATREGEL

Ouderen laten fietsen is belangrijk, het houdt ouderen gezond, in beweging en sociaal actief. Het aantal senioren dat betrokken is bij een fietsongeval stijgt de laatste jaren. Dit komt door het stijgende aandeel oudere, maar ook omdat ze steeds meer fietsen.

Veel ouderen zijn zich niet bewust van de risico's. Gedragsinterventies, binnen het programma doortrappen, helpen ouderen veilig en zekerder fietsen. Het wordt aanbevolen om te werken met een positieve insteek en via lokale partijen en vertrouwde afzenders. Door een eerste opzet te maken van een 'sociale kaart' kunnen vanuit daar diverse projecten opgezet worden. Denk hierbij aan een informatiepunt, fietsgym bij de fysiotherapeut, evenementen, e-bikecursus of advies over een lagere instap.

KOSTEN: CIRCA €5.000,- TOT 10.000,-

FINANCIERING:

50% MRDH

50% Gemeente Ridderkerk

COMMUNICATIE OVER VEILIG VERKEERSGEDRAG

DOEL: BEWUSTZIJN VEILIG VERKEERSGEDRAG VERGROTEN

STATUS: DOORLOPEND

INITIËRENDE PARTIJ: GEMEENTE RIDDERKERK

INHOUD MAATREGEL

De gemeente Ridderkerk heeft verschillende doorlopende communicatiemaatregelen lopen om het bewustzijn van verkeersveilig gedrag te vergroten. De informatie over verschillende campagnes wordt met de weggebruiker gedeeld via klapborden en posters.

Daarnaast zet de gemeente regelmatig Snelheid Informatie Displays (SID) in. Dit zijn dynamische borden waarop een smiley te zien is die duidelijke maakt of de weggebruiker zich aan de maximumsnelheid houdt. De SIDs worden ingezet op basis van meldingen, maar ook op een vaste lijst met trajecten.

KOSTEN:

De kosten zijn niet in beeld, dit is onderdeel van regulier werk en wordt betaald vanuit deze budgetten.

FINANCIERING:

100% gemeente Ridderkerk

6.4 Factsheets Top-20

Op de volgende twee pagina's zijn twee voorbeelden van factsheets weergegeven. Allereerst een factsheet met als basis de ongevalsgegevens uit Viastat. Op de pagina daarna staat een factsheet gebaseerd op informatie uit Prikker op de Kaart.

FACTSHEET GEBASEERD OP ONGEVALSGEGEVENS

Locatie: naam van het kruispunt of de straat

Logo's: van links naar rechts het logo van prikker op de kaart, Viastat en het mobiliteitsplan.

Wegsituatie: waarde onveiligheid zich afspeelt. Op een exact kruispunt of de gehele weg.

Aanbeveling: eerste aanzet kosten voor een onderzoek. Daaronder welke onderzoeken mogelijk geschikt zijn. Gebaseerd op globale analyse uitkomsten op basis van de data.

Diagrammen: weergave van de belangrijkste vragen.

Onveilig voor: de modaliteit die onveiligheid ervaart.

Onveilig door: de modaliteit die onveiligheid veroorzaakt

Data-oorsprong: in welke datalijst deze locatie terugkomt

Treemap: weergave van de modaliteit (voertuigsoort) van letselslachtoffers

FACTSHEET GEBASEERD OP PRIKKER OP DE KAART

Locatie: naam van het kruispunt of de straat

Logo's: van links naar rechts het logo van prikker op de kaart, Viastat en het mobiliteitsplan.

Wegsituatie: waar de onveiligheid zich afspeelt. Op een exact kruispunt of de gehele weg.

Data-oorsprong: in welke datalijst deze locatie terugkomt

Aanbeveling: eerste aanzet kosten voor een onderzoek. Daaronder welke onderzoeken mogelijk geschikt zijn. Gebaseerd op globale analyse uitkomsten op basis van de data.

Doelgroep: de drie meest gekozen doelgroepen door de respondenten van Prikker op de Kaart

Treemaps: weergave van de belangrijkste vragen.

Hoe groter het vlak hoe groter het aandeel.

School-thuisroute: percentage van de respondenten die aangeven dat de locatie zich op een school-thuisroute bevindt

1 DONKERSLOOTWEG - VONDELLAAN

LOCATIE KOMT TERUG IN:

MOBILITEITS-PLAN

WEGSITUATIE: ROTONDE

KOSTEN: € N.N.B.

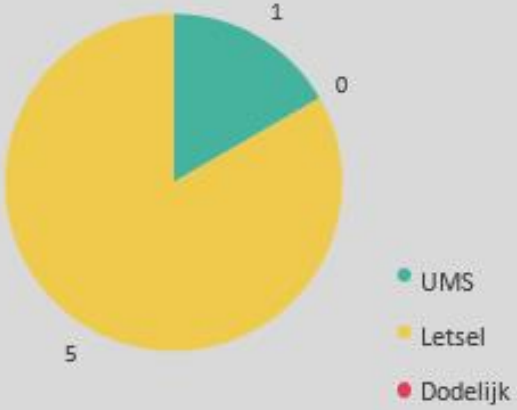
ONDERZOEK EN/OF OPLOSSING:

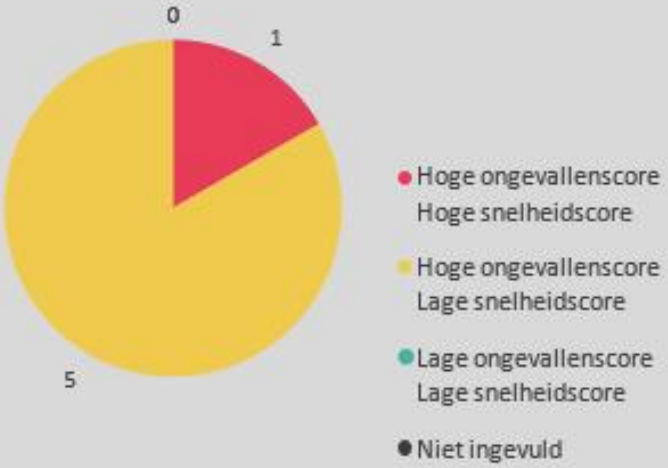
Verkeersveiligheidsonderzoek al uitgevoerd. Zie rapportage.

EERSTE ANALYSE-UITKOMSTEN:

Flank ongevallen met letsel. Letselslachtoffers waren voornamelijk fietsers.

MODALITEITEN





2 BILDERDIJKLAAN – JAN LUYKENSTRAAT - VONDELLAAN

LOCATIE KOMT TERUG IN:

MOBILITEITS-PLAN

WEGSITUATIE: ROTONDE

KOSTEN: CIRCA €10.450,-

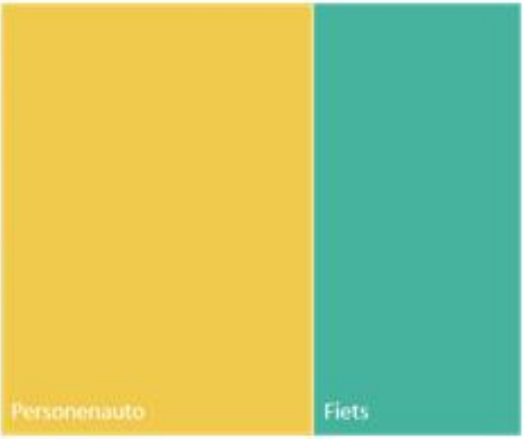
ONDERZOEK EN/OF OPLOSSING:

Tellingen, conflictobservatie.

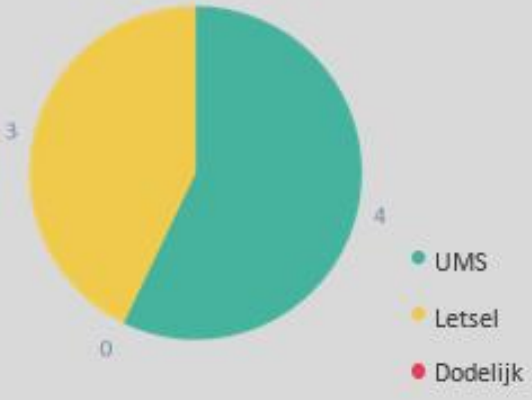
EERSTE ANALYSE-UITKOMSTEN:

Lage snelheidsscore en flank ongevallen. Typische rotonde-ongevallen. Fietsinfrastructuur loopt niet mee met de rotonde. Dit veroorzaakt mogelijk verwarrende situaties.

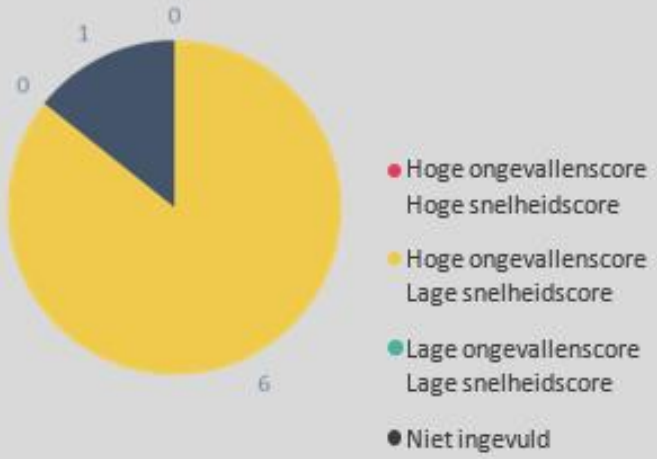
MODALITEITEN



AFLOOP



CROSS-SCORE



AARD

3 BENEDENRIJWEG

LOCATIE KOMT TERUG IN:

MOBILITEITS-PLAN

WEGSITUATIE: RECHTE WEG

KOSTEN: CIRCA € 5.750,-

ONDERZOEK EN/OF OPLOSSING:

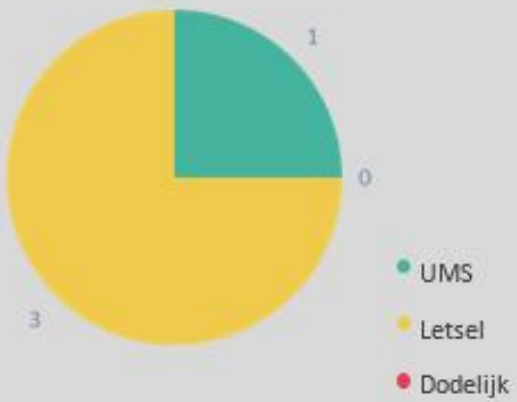
Snelheidsmeting, locatieschouw.

EERSTE ANALYSE-UITKOMSTEN:

Mogelijk een relatie met hoge snelheden van het verkeer. De letselslachtoffers komen relatief veel terug in de categorie personenauto.

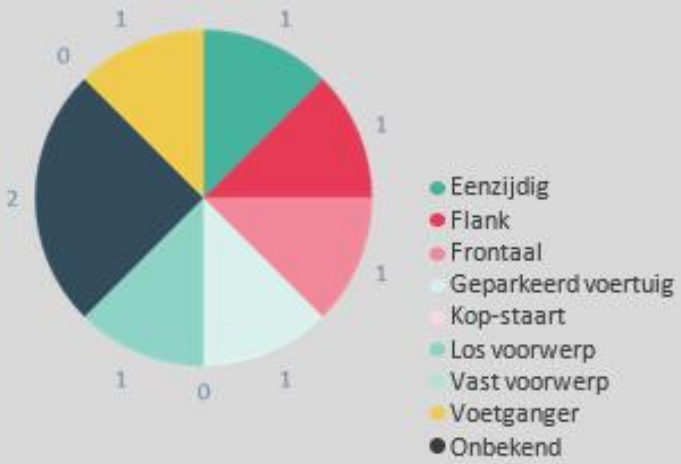
MODALITEITEN

AFLOOP



CROSS-SCORE

AARD



4 BENEDENRIJWEG – RANDWEG

LOCATIE KOMT TERUG IN:

MOBILITEITS-PLAN

WEGSITUATIE: **KRUISPUNT**

KOSTEN: **CIRCA € 5.750,-**

ONDERZOEK EN OF OPLOSSING:

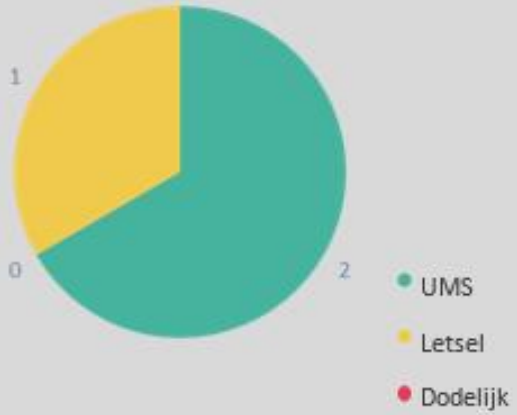
Snelheidsmeting, locatieschouw.

EERSTE ANALYSE-UITKOMSTEN:

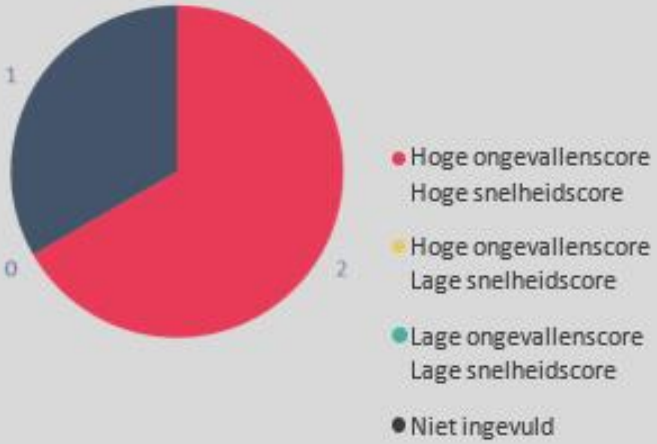
Mogelijk een relatie met hoge snelheden van het verkeer. Flank-ongevallen komen het meeste voor. Impact van de ongevallen ligt lager. Slechts één ongeval met letselschade.

MODALITEITEN

AFLOOP



CROSS-SCORE



AARD

5 SPORTLAAN – KIEVITSWEG – WILLEMSTRAAT

LOCATIE KOMT TERUG IN:

MOBILITEITS-PLAN

WEGSITUATIE: KRUISPUNT

KOSTEN: CIRCA € 11.700,-

ONDERZOEK:

Human factors onderzoek, conflictobservatie.

EERSTE ANALYSE-UITKOMSTEN:

Onveiligheid voor de actieve mobiliteit. De situatie is mogelijk verwarrend. Veel respondenten geven gedrag als oorzaak van de onveiligheid.

BETROKKEN DOELGROEPEN:

BASISSCHOOLKINDEREN

MIDDELBARE SCHOLIEREN

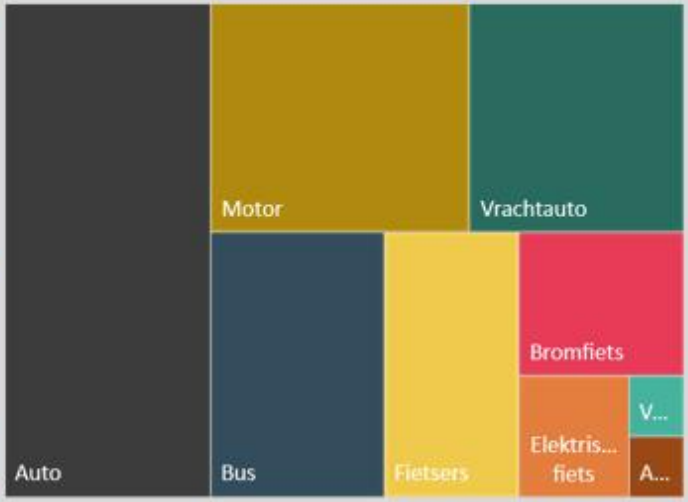
ANDERS

SCHOOL-THUISROUTE:

77% JA

ONVEILIG VOOR:

ONVEILIG DOOR:



LOCATIE:

OORZAAK:

6 RINGDIJK - BENEDENRIJWEG

LOCATIE KOMT TERUG IN:

MOBILITEITS-PLAN

WEGSITUATIE: KRUISPUNT

KOSTEN: CIRCA € 5.750,-

ONDERZOEK:

Snelheidsmeting, locatieschouw

EERSTE ANALYSE-UITKOMSTEN:

Voornamelijk een gedragsprobleem. Mogelijk hoge snelheid waar fietsers en voetgangers het slachtoffer van worden.

BETROKKEN DOELGROEPEN:

BASISSCHOOLKINDEREN

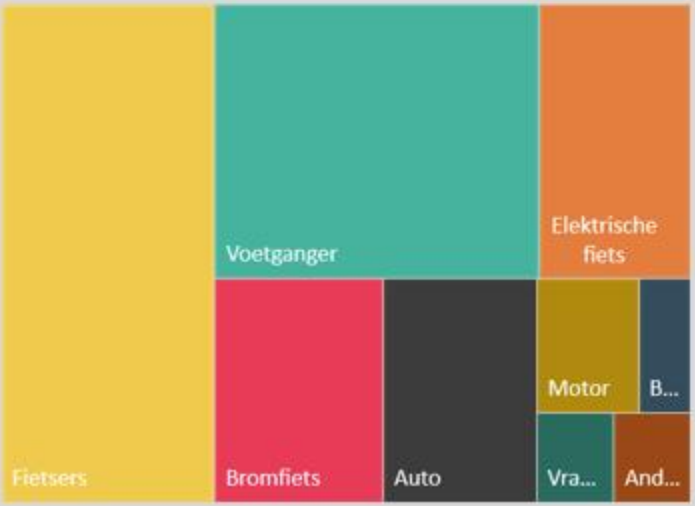
MIDDELBARE SCHOLIEREN

ANDERS

SCHOOL-THUISROUTE:

62% JA

ONVEILIG VOOR:



ONVEILIG DOOR:

LOCATIE:

OORZAAK:

7 SINT JORISSTRAAT - MOLENSTEEG

LOCATIE KOMT TERUG IN:

MOBILITEITS-PLAN

WEGSITUATIE: KRUISPUNT

KOSTEN: CIRCA € 11.700,-

ONDERZOEK:

Human factors onderzoek, conflictobservatie.

EERSTE ANALYSE-UITKOMSTEN:

Opvallend veel voetgangers aangevinkt als gedupeerde. Mogelijk een zichtprobleem.

BETROKKEN DOELGROEPEN:

BASISSCHOOLKINDEREN

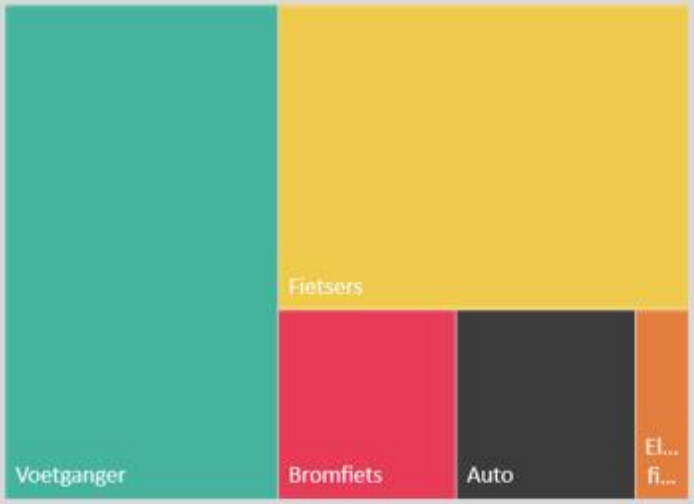
MIDDELBARE SCHOLIEREN

ANDERS

SCHOOL-THUISROUTE:

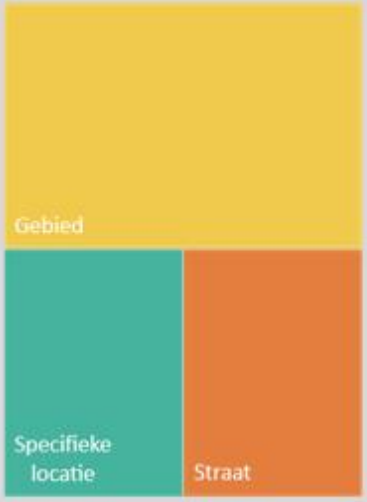
86% JA

ONVEILIG VOOR:



ONVEILIG DOOR:

LOCATIE:



OORZAAK:

8 RIJKSSTRAATWEG – LINNENSTRAAT

LOCATIE KOMT TERUG IN:

MOBILITEITS-PLAN

WEGSITUATIE: KRUISPUNT

KOSTEN: CIRCA €5.750,-

ONDERZOEK:

Locatieschouw, telling.

EERSTE ANALYSE-UITKOMSTEN:

Respondenten geven aan dat het echt aan het kruispunt zelf ligt. Elektrische fietsers is de tweede groep in de categorie gedupeerden.

BETROKKEN DOELGROEPEN*:

MIDDELBARE SCHOLIEREN

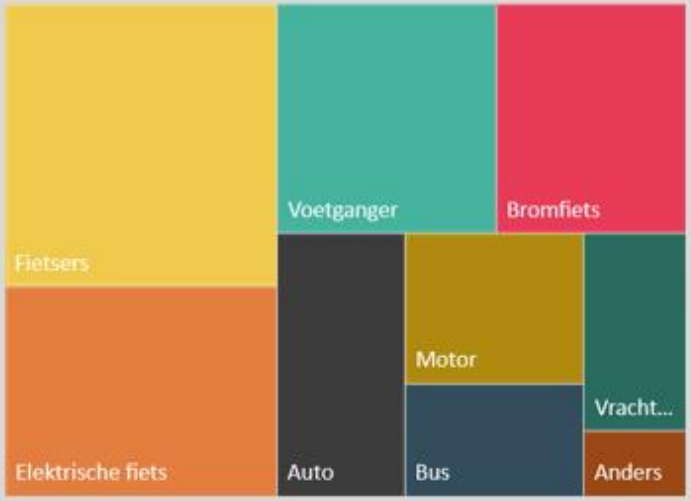
BASISSCHOOLKINDEREN

JONGEREN OP DE BROMFIETS

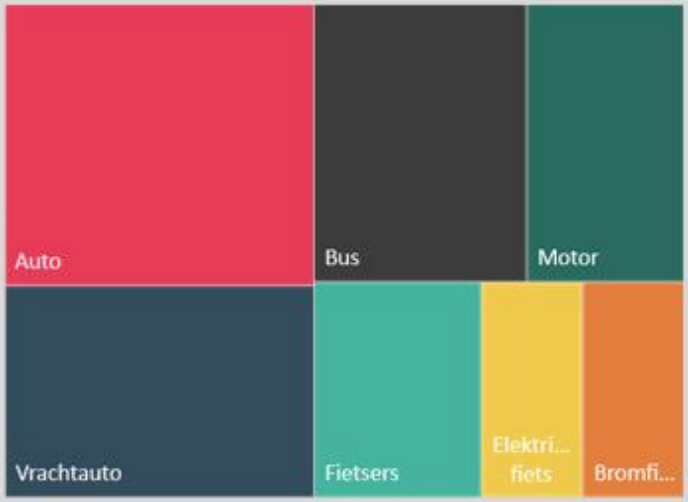
SCHOOL-THUISROUTE:

67% JA

ONVEILIG VOOR:



ONVEILIG DOOR:



LOCATIE:

OORZAAK:

*= de groep middelbare scholieren en basisschoolkinderen scoren even hoog. De groep *anders* scoort nog hoger, maar is voor deze factsheet minder relevant.

9 VONDELLAAN – DA COSTALAAN

LOCATIE KOMT TERUG IN:

MOBILITEITS-PLAN

WEGSITUATIE: KRUISPUNT

KOSTEN: CIRCA €10.450,-

ONDERZOEK:

Conflictobservatie, telling.

EERSTE ANALYSE-UITKOMSTEN:

Inconsistente voorrangsregeling. Fietsers zijn mogelijk daarom aangewezen als grootste groep gedupeerden gevolgd door de voetgangers.

BETROKKEN DOELGROEPEN:

BASISSCHOOLKINDEREN

OUDEREN OP E-BIKE EN/OF FIETS

ANDERS

SCHOOL-THUISROUTE:

50% JA

ONVEILIG VOOR:

ONVEILIG DOOR:

LOCATIE:

OORZAAK:

10 FRANS HALSTRAAT – JONKHEER VAN KARNEBEEKWEG – MEESTER TROELSTRAAT

LOCATIE KOMT TERUG IN:

MOBILITEITS-PLAN

WEGSITUATIE: KRUISPUNT

KOSTEN: CIRCA €11.700,-

ONDERZOEK:

Human factors onderzoek, conflictobservatie.

EERSTE ANALYSE-UITKOMSTEN:

Voetgangers grootste groep gedupeerden. Onduidelijk waarom dit zo is. Respondenten vinden zowel gedrag als infrastructuur de oorzaak.

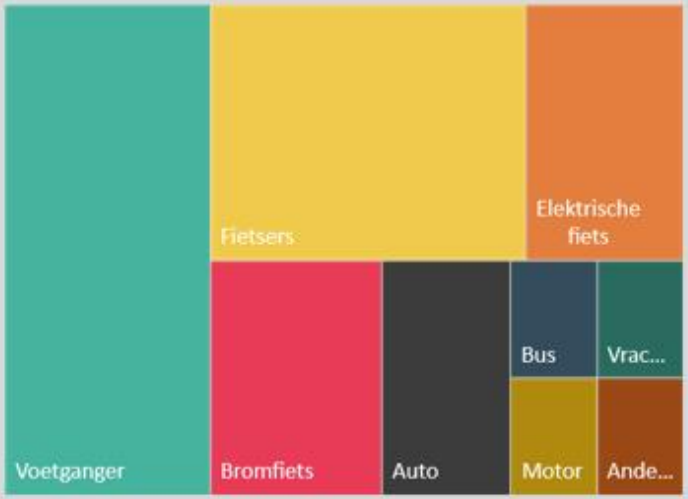
BETROKKEN DOELGROEPEN*:

- OUDEREN OP E-BIKE EN/OF FIETS
- MIDDELBARE SCHOLIEREN
- BASISSCHOOLKINDEREN

SCHOOL-THUISROUTE:

50% JA

ONVEILIG VOOR:



ONVEILIG DOOR:

LOCATIE:

OORZAAK:

*= de groep middelbare scholieren en basisschoolkinderen scoren even hoog. De groep *anders* scoort nog hoger, maar is voor deze factsheet minder relevant.

11 VLIETLAAN

LOCATIE KOMT TERUG IN:

MOBILITEITS-PLAN

WEGSITUATIE: KRUISPUNT

KOSTEN: CIRCA € 5.750,-

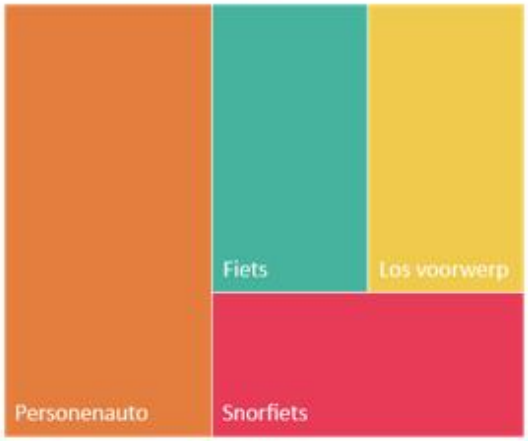
ONDERZOEK:

Snelheidsmeting, locatieschouw.

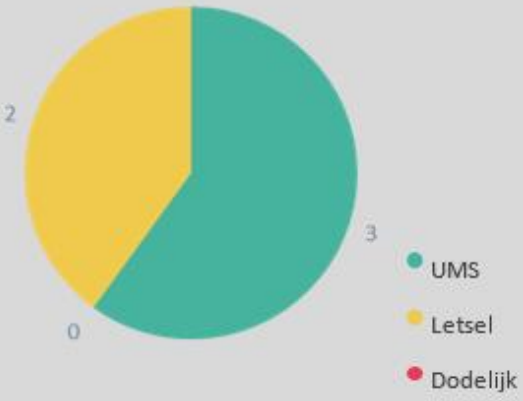
EERSTE ANALYSE-UITKOMSTEN:

Opvallend aantak kop-staart botsingen. Mogelijk door de hoge snelheid. Grootste groep letselslachtoffers zit bij de personenauto's.

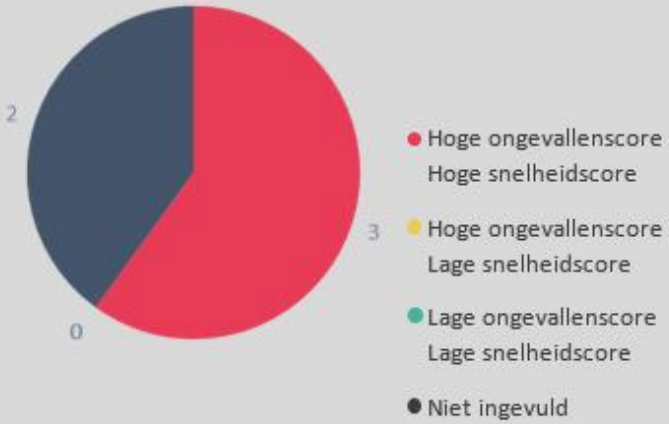
MODALITEITEN



AFLOOP



CROSS-SCORE



AARD

12 WILLEM DREESSTRAAT – KONINGSPLEIN – SCHOUTSTRAAT

LOCATIE KOMT TERUG IN:

MOBILITEITS-PLAN

WEGSITUATIE: KRUISPUNT

KOSTEN: CIRCA 9.700,-

ONDERZOEK:

Conflictobservatie

EERSTE ANALYSE-UITKOMSTEN:

Actieve mobiliteit gedupeerd door voornamelijk de auto.
Sterke school-thuisroute-relatie.

BETROKKEN DOELGROEPEN:

BASISSCHOOLKINDEREN

MIDDELBARE SCHOLIEREN

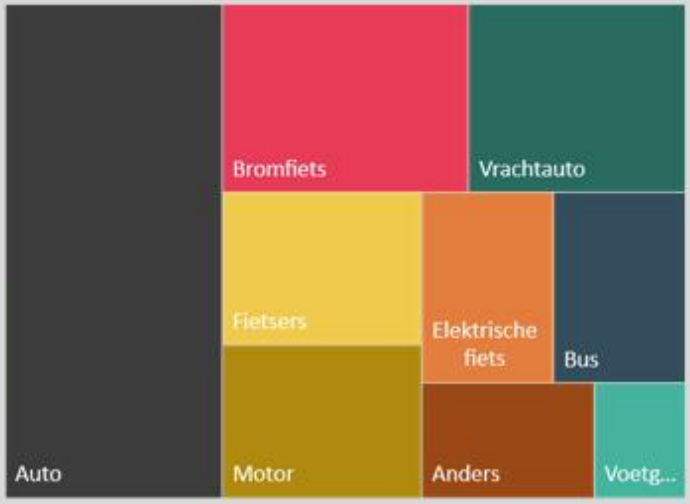
OUDEREN OP E-BIKE EN/OF FIETS

SCHOOL-THUISROUTE:

87% JA

ONVEILIG VOOR:

ONVEILIG DOOR:



LOCATIE:

OORZAAK:

13 BILDERDIJKLAAN – HUYGENSPLANTSOEN – VAN ALPHENSTRAAT

LOCATIE KOMT TERUG IN:

MOBILITEITS-PLAN

WEGSITUATIE: KRUISPUNT

KOSTEN: CIRCA € 11.700,-

ONDERZOEK:

Human factors onderzoek, conflictobservatie.

EERSTE ANALYSE-UITKOMSTEN:

Onduidelijke oorzaak. Respondenten geven aan dat de onveiligheid een sterke link heeft met gedrag. Dit wordt met name veroorzaakt door automobilisten.

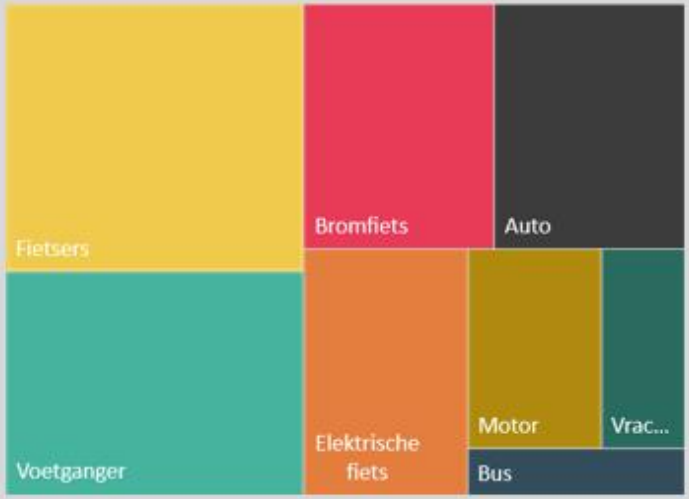
BETROKKEN DOELGROEPEN:

- BASISSCHOOLKINDEREN
- MIDDELBARE SCHOLIEREN
- OUDEREN OP E-BIKE EN/OF FIETS

SCHOOL-THUISROUTE:

72% JA

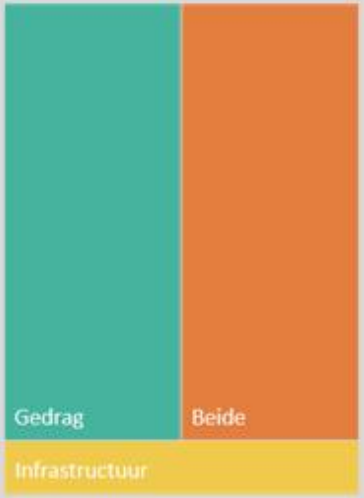
ONVEILIG VOOR:



ONVEILIG DOOR:

LOCATIE:

OORZAAK:



14 RIJNSINGEL – BENEDENRIJWEG

LOCATIE KOMT TERUG IN:

MOBILITEITS-PLAN

WEGSITUATIE: KRUISPUNT

KOSTEN: CIRCA 10.450,-

ONDERZOEK:

Telling, conflictobservatie

EERSTE ANALYSE-UITKOMSTEN:

De oversteek zorgt mogelijk voor de onveiligheid tussen automobilist en fietser.

BETROKKEN DOELGROEPEN:

BASISSCHOOLKINDEREN

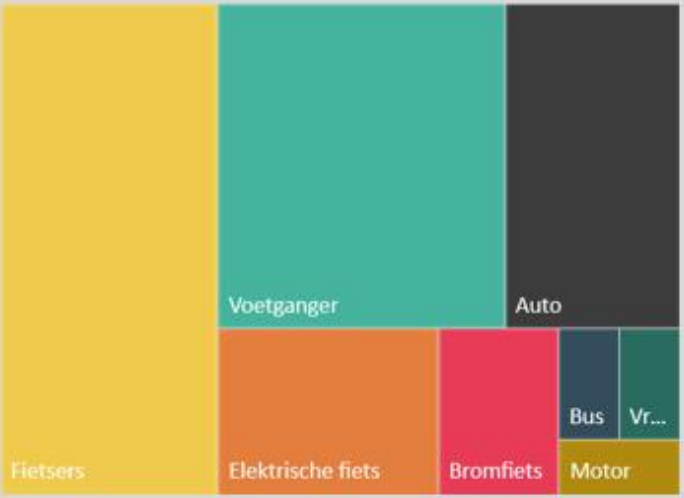
MIDDELBARE SCHOLIEREN

OUDEREN OP E-BIKE EN/OF FIETS

SCHOOL-THUISROUTE:

90% JA

ONVEILIG VOOR:



ONVEILIG DOOR:

LOCATIE:

OORZAAK:

15 KIEVITSWEG – RANDWEG

LOCATIE KOMT TERUG IN:

MOBILITEITS-PLAN

WEGSITUATIE: KRUISPUNT

KOSTEN: CIRCA 11.700,-

ONDERZOEK:

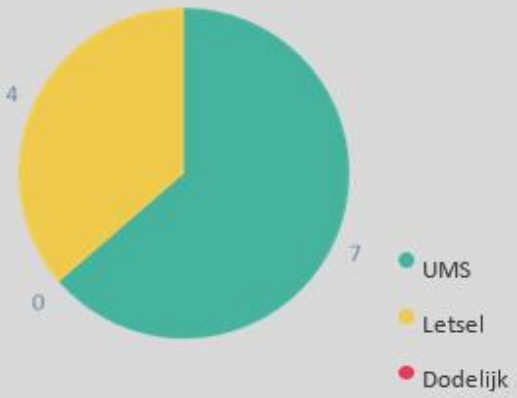
Locatieschouw, conflictobservatie

EERSTE ANALYSE-UITKOMSTEN:

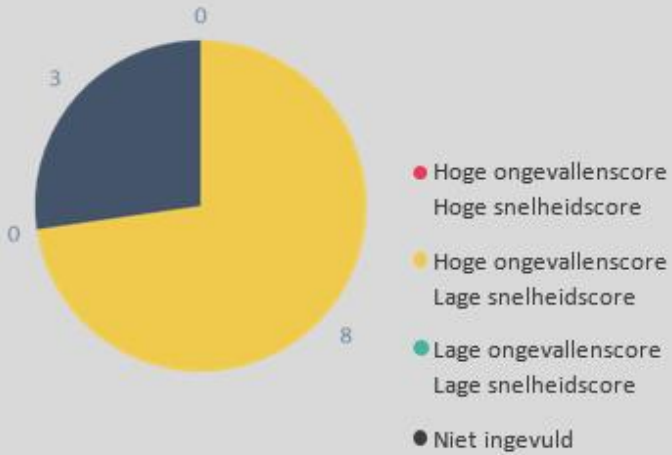
Flank ongevallen met een lage snelheid waarbij zowel fietsers als automobilisten letsel oplopen. De rotonde dwingt de lage snelheid af.

MODALITEITEN

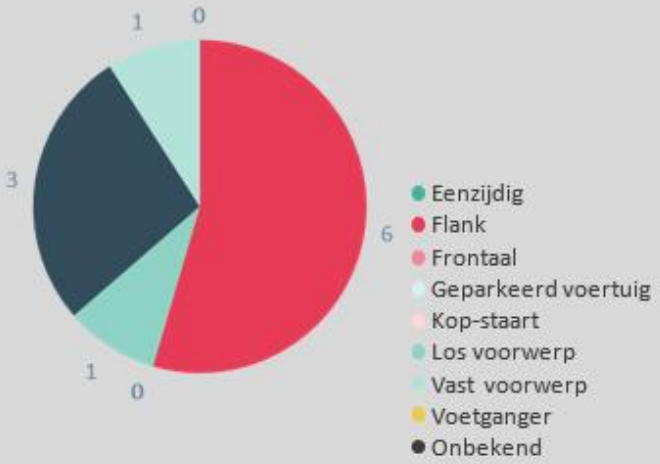
AFLOOP



CROSS-SCORE



AARD



16 DONKERSLOOTWEG – GILDENWEG - ROTTERDAMSEWEG

LOCATIE KOMT TERUG IN:

MOBILITEITS-PLAN

WEGSITUATIE: KRUISPUNT

KOSTEN: €10.000 - €15.000

ONDERZOEK:

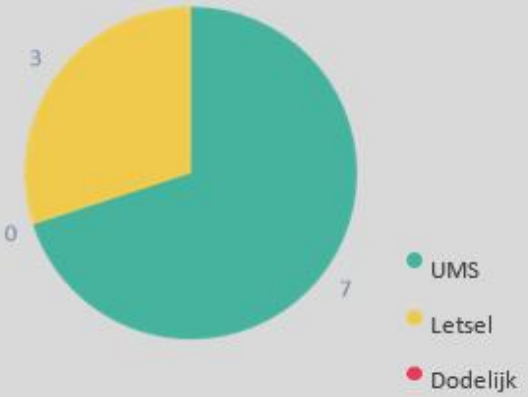
Verkeersafwikkeling, veiligheidsanalyse

EERSTE ANALYSE-UITKOMSTEN:

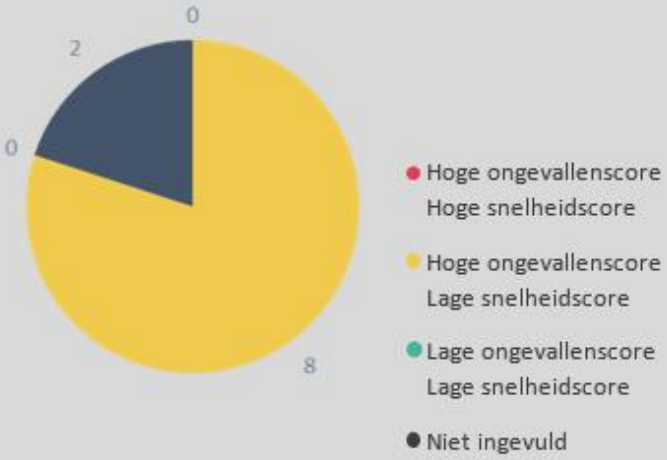
Veel ongevallen tussen voertuigen en/of fietsers. Weinig eenzijdige ongevallen. Laag aandeel letselslachtoffers en lage snelheidsscore. Opvallend bij dit kruispunttype.

MODALITEITEN

AFLOOP



CROSS-SCORE



AARD

17 KONINGINNEWEG – SPORTLAAN

LOCATIE KOMT TERUG IN:

MOBILITEITS-PLAN

WEGSITUATIE: KRUISPUNT

KOSTEN: CIRCA €10.450,-

ONDERZOEK:

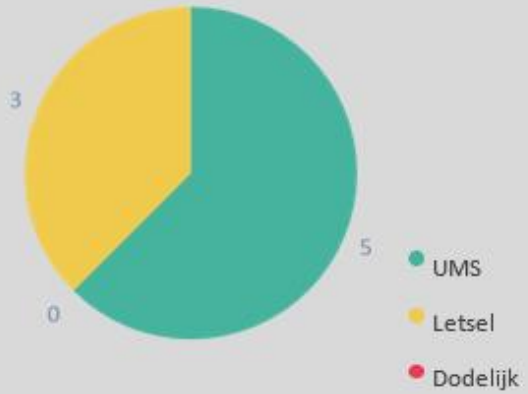
Conflictobservatie, telling.

EERSTE ANALYSE-UITKOMSTEN:

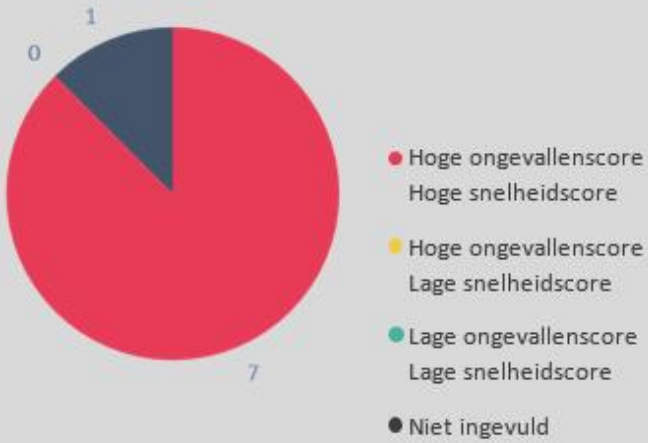
Inconsistente voorrangsregeling. Hoge snelheisscore en flankongevallen. Een logisch gevolg van dit kruispunttype.

MODALITEITEN

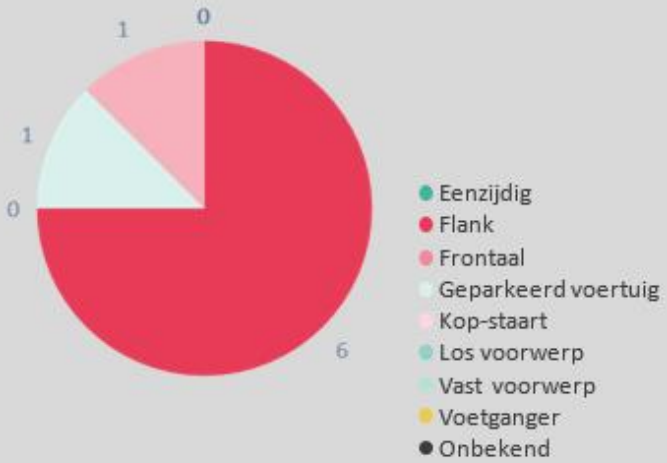
AFLOOP



CROSS-SCORE



AARD



18 SPORTLAAN

LOCATIE KOMT TERUG IN:

MOBILITEITS-PLAN

WEGSITUATIE: STRAAT

KOSTEN: CIRCA € 11.700,-

ONDERZOEK:

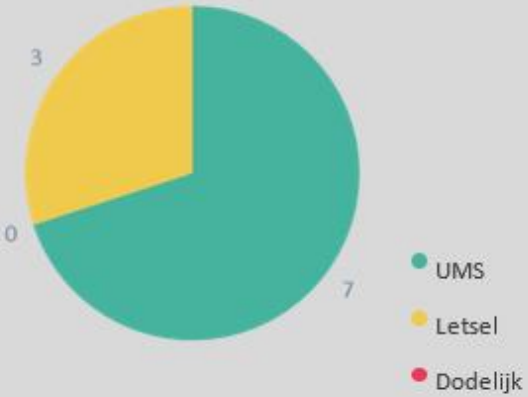
Locatieschouw, conflictobservatie

EERSTE ANALYSE-UITKOMSTEN:

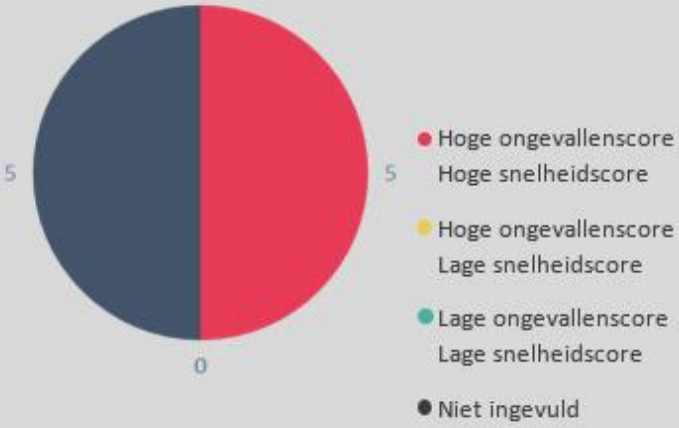
Divers patroon in het aard van het ongeval. Dit vanwege de wegsituatie. Daarnaast ook een divers patroon modaliteiten betrokken bij letselongevallen.

MODALITEITEN

AFLOOP



CROSS-SCORE



AARD

19 RIDDERHOF

LOCATIE KOMT TERUG IN:

MOBILITEITS-PLAN

WEGSITUATIE: STRAAT

KOSTEN: CIRCA €10.450,-

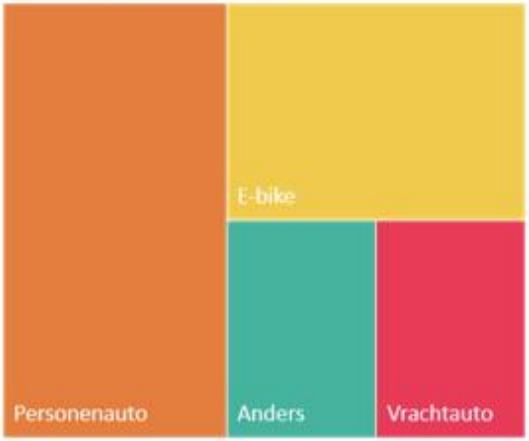
ONDERZOEK:

Conflictobservatie, telling

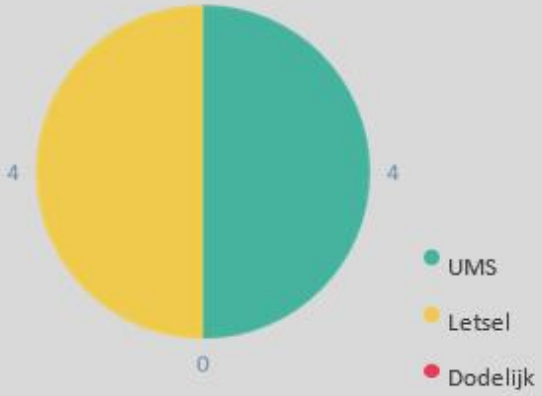
EERSTE ANALYSE-UITKOMSTEN:

Mogelijk een relatie tussen het parkeerterrein en de ongevallen. Dit sluit aan bij de aard van de ongevallen. Wel relatief veel letselongevallen voor parkeerongevallen.

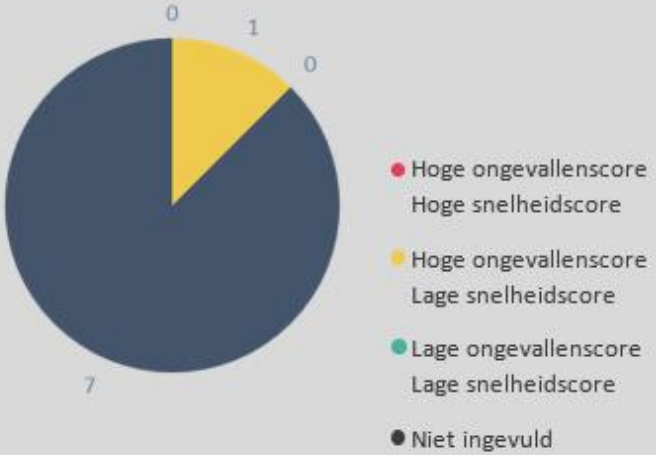
MODALITEITEN



AFLOOP



CROSS-SCORE



AARD

20 POPULIERENLAAN – ROTTERDAMSEWEG

LOCATIE KOMT TERUG IN:

MOBILITEITS-PLAN

WEGSITUATIE: KRUISPUNT

KOSTEN: €10.000 - €15.000

ONDERZOEK:

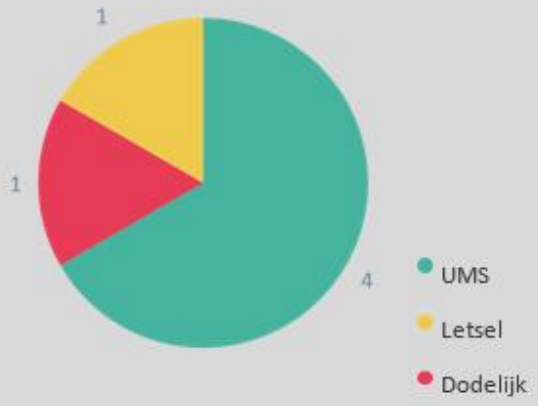
Verkeersafwikkeling, veiligheidsanalyse

EERSTE ANALYSE-UITKOMSTEN:

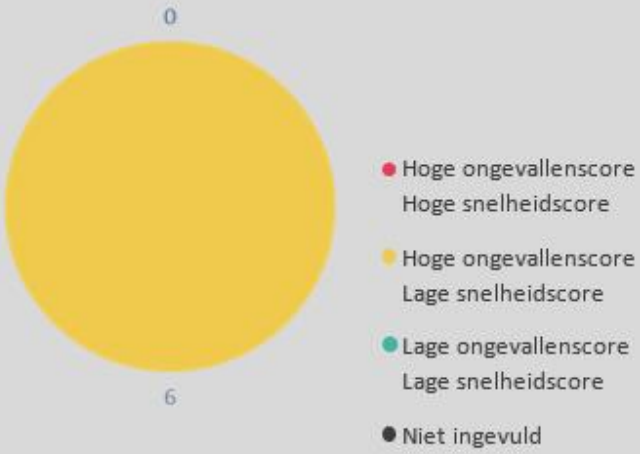
Enkel ongevallen tussen modaliteiten. Allen een lage snelheidsscore, dat is wel afwijkend van de verwachting van dit kruispunttype. Eén dodelijk ongeval.

MODALITEITEN

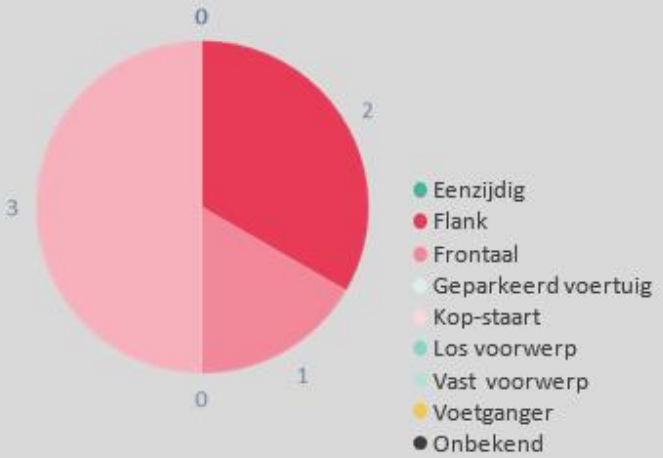
AFLOOP



CROSS-SCORE



AARD



Bijlage 1 Literatuurlijst

[1] SWOV (2021). *Verkeersdoden in Nederland*. SWOV-Factsheet, april 2021. SWOV, Den Haag.

[2] SWOV (2020). *Ernstig verkeersgewonden in Nederland*. SWOV-Factsheet, december 2020. SWOV, Den Haag.

[3] DTV Consultants (2020). *Rapport: Prikker op de Kaart Ridderkerk*.

[4] MRDH (2019). *Gemeentelijke risicoanalyse MRDH (gemeente Ridderkerk).*

[5] Mobycon (2020). *Mobiliteitsplan Ridderkerk*.

[6] VIA (2021). *Ongevalscijfers Ridderkerk*. Verkregen via: https://www.via.nl/nl-NL/

[7] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2018). *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV)*.