



Aan de gemeenteraad van Ridderkerk
p/a de Griffie

Uw brief van: -
Uw kenmerk: -
Bijlage(n): 3

Ons kenmerk: 126780
Contact: A.T. Molenaar
Telefoonnummer: 0180 451234
Datum:

13 DEC 2019

Betreft: Verkeersveiligheid in Ridderkerk

Geachte raadsleden,

Op 31 januari 2019 heeft uw raad vragen gesteld over de veiligheid van de rotonde Vlietlaan - Vondellaan - Donkerslootweg en de veiligheid van andere rotondes in Ridderkerk. Ook is gevraagd om maatregelen om de veiligheid op rotondes te verbeteren. Naar aanleiding daarvan hebben wij een analyse toegezegd van de verkeersveiligheid op rotondes. Deze treft u hierbij aan. Omdat er niet alleen ongevallen plaatsvinden op rotondes en het aantal verkeersslachtoffers landelijk een stijging laat zien, hebben wij gemeend om u een uitgebreidere rapportage over verkeersveiligheid in Ridderkerk te sturen.

Ongevallen en slachtoffers in Ridderkerk

De wegen in de gemeente Ridderkerk worden beheerd door de gemeente, het Waterschap Hollandse Delta (buiten de bebouwde kom) en het Rijk (de snelwegen). Op al deze wegen hebben van 2014 tot 2018 in totaal 1.163 geregistreerde ongevallen plaatsgevonden. Deze ongevallen bestaan uit ongevallen met alleen materiële schade (zonder slachtoffers), ongevallen met verkeersslachtoffers en dodelijke slachtoffers. Op alle wegen in Ridderkerk zijn 389 mensen gewond geraakt en 8 dodelijke slachtoffers gevallen.

Verkeersveiligheid op gemeentelijke wegen in Ridderkerk

In deze brief gaan wij nader in op ongevallen op gemeentelijke wegen in Ridderkerk, omdat wij slechts op ongevallen op deze wegen invloed hebben. Van 2014 tot 2018 bedraagt het totaal aantal ongevallen op deze wegen 561. In bijlage 1 zijn deze ongevallen weergegeven. Van 2014 tot 2018 zijn hier in totaal 233 slachtoffers gevallen, waarvan 4 met dodelijke afloop. Het aantal ongevallen op gemeentelijke wegen is sinds 2014 vrij constant. Het aantal slachtoffers dat bij deze ongevallen plaatsvindt is sinds 2015 gedaald. Het relatief grote aantal dodelijke slachtoffers in 2018 vormt hierop helaas een uitzondering.

Kruispunten

Een kruispunt kan op verschillende manieren zijn ingericht. Dit heet een kruispuntvorm. De meest voorkomende kruispuntvorm is een reguliere kruising van twee wegen. Een andere bekende vorm is een rotonde. Uw vragen richten zich met name op ongevallen op rotondes. Deze zullen in deze brief worden vergeleken met ongevallen op reguliere kruispunten. Van alle geregistreerde ongevallen vonden van 2014 tot 2018 217 ongevallen op reguliere kruispunten plaats. Daarbij zijn 99 gewonden en 3 dodelijke slachtoffers te betreuren. Van deze 3 dodelijke slachtoffers viel er één op een kruispunt van een gemeentelijke weg met een weg van het Waterschap Hollandse Delta (Rotterdamseweg).

Rotondes in Ridderkerk

Kijkend naar alleen de rotondes blijkt dat hier in totaal 62 geregistreerde ongevallen hebben plaatsgevonden met 29 slachtoffers (waaronder 1 dodelijk slachtoffer).

In bijlage 2 is een tabel met de ongevallen op de 14 rotondes in Ridderkerk te zien. Uit een analyse van de ongevallen op rotondes blijkt het volgende:

- Op 8 van de 14 rotondes hebben zich van 2014 tot 2018 ongevallen voorgedaan. Op 5 van deze rotondes zijn verkeersslachtoffers gevallen, waaronder 1 dodelijk slachtoffer.
- Op de volgende rotondes zijn slachtoffers gevallen:
 - o Populierenlaan – Burg de Zeeuwstraat: 3 gewonden en 1 dodelijk slachtoffer;
 - o Vlietlaan – Vondelweg - Donkerslootweg: 4 gewonden;
 - o Populierenlaan – Kievitsweg – Randweg: 3 gewonden;
 - o Vondellaan – Jan Luykenstraat – Bilderdijklaan: 2 gewonden;
 - o Vlietlaan – Molenvliet: 1 gewonde.
- Er zijn 6 rotondes waar van 2014 t/m 2018 geen geregistreerde ongevallen hebben plaatsgevonden.
- Bij de meeste ongevallen waren zowel motorvoertuigen (personenauto, bestelauto of motorfiets) als kwetsbare verkeersdeelnemers (fiets, bromfiets, voetganger) betrokken. Het dodelijke slachtoffer was een voetganger die aangereden is door een automobilist.

Uit deze analyse blijkt dat het aantal slachtoffers op rotondes vergeleken met het aantal slachtoffers op reguliere kruispunten vrij laag is. Ook het aantal rotondes waarop slachtofferongevallen heeft plaatsgevonden is vrij laag. Op een aantal rotondes heeft de laatste vijf jaar zelfs helemaal geen geregistreerd ongeval plaatsgevonden.

Landelijke ontwikkelingen: aantal verkeersslachtoffers gestegen

Na de focus op rotondes staan wij stil bij enkele algemene ontwikkelingen in de verkeersveiligheid. Sinds 2013 is in heel Nederland het aantal dodelijke verkeersslachtoffers weer gestegen. Dit is een negatieve trendbreuk, doordat afgelopen jaren het aantal verkeersslachtoffers juist daalde. Uit een analyse van de MRDH blijkt, dat er een verschuiving plaatsvindt van slachtoffers onder automobilisten naar fietsers: het aantal doden onder fietsers is sinds 2017 hoger dan onder automobilisten. Twee derde hiervan bestaat uit oudere fietsers (65+). Het aantal verkeersdoden onder oudere (elektrische) fietsers is zelfs verdubbeld.

Ontwikkelingen Zuid-Holland: toename slachtoffers door drukte en heterogeniteit op fietspaden

Van alle provincies is het aantal verkeersdoden in Zuid-Holland het sterkst gestegen. Voor ernstige verkeersgewonden geldt dat het aantal al sinds 2006 toeneemt. Ook hier ligt een sterke relatie met de toename van slachtoffers onder fietsers. Dit heeft een sterk verband met de fietsinfrastructuur, die vaak niet is aangepast aan de groei van het fietsverkeer en verscheidenheid van de type fietsers (elektrische fiets, speed-pedelec, bakfietsen etc.).



Betreft: RIB verkeersveiligheid

Pagina 3 van 7

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: een risicogestuurde aanpak

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 dat minister Van Nieuwenhuizen heeft uitgebracht wordt de nadruk gelegd op het treffen van maatregelen op locaties waar de risico's het grootst zijn. Het beleid richt zich daarbij minder op het aanpakken van blackspots (reactief) en meer op het voorkomen van ongevallen (actief).

Landelijk is het ongevalsrisico het grootste onder de volgende groepen:

- 16-17 jarige brom- en snorfietsers en jonge automobilisten. Het aandeel ernstig gewonden onder deze groep neemt wel af.
- oudere (elektrische) fietsers: het aandeel ernstige gewonden neemt toe. Deze tendens wordt onder meer veroorzaakt door het grotere aantal (elektrische) fietsers, waardoor de snelheidsverschillen op de fietspaden toenemen, maar ook door de vergrijzing en door meer afleiding door gebruik van smartphones in het verkeer.

Vanwege deze landelijke trends (groot ongevalsrisico onder jongeren en ouderen) vergelijken we hierna de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers voor de gemeente Ridderkerk met deze landelijke tendens. Ook zoomen we voor Ridderkerk in op ongevallen onder kwetsbare groepen waaronder fietsers.

Leeftijd en vervoerwijze

Vergeleken met de hele MRDH-regio is het aantal verkeersslachtoffers in Ridderkerk relatief laag: per 10.000 inwoners gemiddeld 51 slachtoffers tegen 71 gemiddeld in de hele MRDH-regio. In bijlage 3 is per leeftijdsgroep het percentage verkeersslachtoffers vergeleken met hun aandeel in de totale bevolking. Dit is gedaan voor Ridderkerk en Zuid-Holland. Uit de vergelijking met de Provincie Zuid-Holland vallen de volgende punten op:

- Ridderkerk telt vergeleken met de provincie Zuid-Holland relatief veel slachtoffers onder kinderen en jongeren: 25% van de slachtoffers valt onder de 0-17 jarigen, tegen 15% in Zuid-Holland. Vooral het percentage slachtoffers onder tieners (12-17 jaar) is in Ridderkerk relatief hoog (18%).
- Ouderen (70+) zijn vrij vaak slachtoffer van een ongeval (16%). Dit heeft er mee te maken dat Ridderkerk relatief veel ouderen kent: 18% tegen slechts 10% ouderen in heel Zuid Holland.

In Ridderkerk lopen de kwetsbare verkeersdeelnemers (bromfietsers, (elektrische) fietsers, scootmobielrijders en voetgangers) de grootste kans op een ongeval: van 2014 tot 2018 viel 55% van de slachtoffers in deze groep. Daarnaast behoren alle dodelijke slachtoffers tot deze groep. Onder berijders van elektrische fietsen is de helft ouder dan 70 jaar.

Conclusies

Uit de hierboven beschreven ontwikkelingen en analyse blijkt dat het aantal ongevallen op rotondes vrij laag is vergeleken met het aantal ongevallen op kruispunten.

Verder blijkt dat in Ridderkerk vooral aandacht nodig is voor kwetsbare verkeersdeelnemers: vooral kinderen, tieners en ouderen. Onder deze groepen gaat het vooral om bromfietzers, (elektrische) fietsers scootmobielrijders en voetgangers. Vanwege de aandacht voor genoemde kwetsbare groepen willen wij ons vooral richten op plekken waar deze groepen in aanraking komen met autoverkeer. Naast rotondes en kruispunten zijn dit fietsoversteken en zebra's en wegen waar fietsers op de rijbaan rijden.

De aanleiding van deze brief zijn de ongevallen op de rotonde Vlietlaan - Vondellaan - Donkerslootweg.

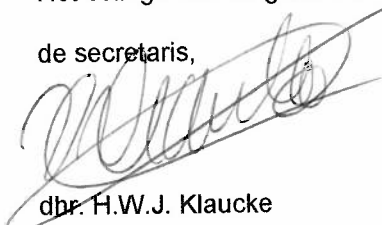
Een verkeersveiligheidsanalyse op deze rotonde is reeds gestart. De conclusies hieruit worden in december verwacht. De uitkomsten worden met de raad gecommuniceerd. Daarnaast wordt er in MRDH-verband gewerkt aan een uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid. Hierin wordt nader beschreven hoe de risicogestuurde aanpak vorm krijgt en welke maatregelen daarbij horen. Ook op lokaal niveau zijn wij bezig met het opstellen van een verkeersveiligheidsplan.

De raadstoezegging ID 1838 is hiemee afgedaan.

Hoogachtend,

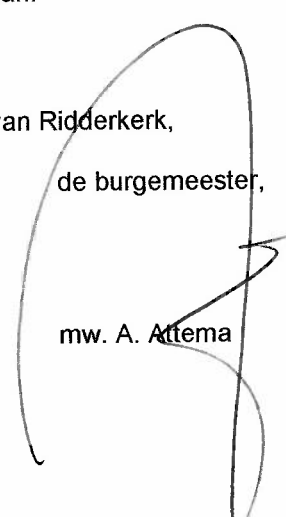
Het college van burgemeester en wethouders van Ridderkerk,

de secretaris,



dhr. H.W.J. Klaucke

de burgemeester,



mw. A. Attema



Betreft: RIB verkeersveiligheid

Pagina 5 van 7

Bijlage 1

Geregistreerde ongevallen op gemeentelijke wegen in de Gemeente Ridderkerk, in de periode 2014-2018

Jaar	Ongevallen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
2014	110	45	44	1
2015	113	52	52	0
2016	114	50	50	0
2017	115	46	46	0
2018	109	40	37	3*
Totaal	561	233	229	4

* Twee van deze ongelukken hebben plaats gevonden op een gemeentelijke weg en één op een kruising van een gemeentelijke weg met een weg van het waterschap.


Bijlage 2
Ongevallen op rotondes in de gemeente Ridderkerk, waarvan de locatie bekend is.

Rotonde	Ongevallen	Betrokkenen			Gewonden		doden	slachtoffers
		Auto motor	Kwetsbare groepen (w.o. fietsers)	Overig (landbouw-voertuig)	Auto	Kwetsbare groepen (w.o. fietsers)		
1 Donkerslootweg- Erasmuslaan	0	0	0	0	0	0	0	0
2 Vondellaan- Jan Luykenstraat	5	7	3	0	0	2	0	2
3 Vlietlaan - Vondellaan - Donkerslootweg	5	5	5	0	0	4	0	4
4 Vlietlaan - Vogelvliet	0	0	0	0	0	0	0	0
5 Vlietlaan- Molenvliet	2	1	2	0	0	1	0	1
6 Vlietlaan-Visvliet	3	3	1	1	0	0	0	0
7 Geerlaan - Burg. De Zeeuwstraat	0	0	0	0	0	0	0	0
8 Geerlaan - Burg de Gaay Fortmanstraat	0	0	0	0	0	0	0	0
9 Populierenlaan – Goudenregensingel- Serfingenlaan	4	5	1	0	0	0	0	0
10 Populierenlaan - Burg de Zeeuwstraat	4	2	4	0	0	3	1	4
11 Populierenlaan - Sportlaan - Kastanjelaan	0	0	0	0	0	0	0	0
12 Populierenlaan - Sportlaan	0	0	0	0	0	0	0	0
13 Populierenlaan – Klevitsweg – Randweg	5	5	4	0	0	3	0	3
14 Noldijk - Rijksstraatweg	1	1	1	0	0	0	0	0



Bijlage 3

Leeftijdsopbouw van bevolking en van slachtoffers voor de gemeente Ridderkerk en provincie Zuid-Holland.

	Provincie Zuid-Holland		Gemeente Ridderkerk	
	Aandeel inwoners	Aandeel slachtoffers	Aandeel inwoners	Aandeel slachtoffers
0 t/m 11 jaar	17%	4%	12%	7%
12 t/m 15 jaar	4%	5%	4%	9%
16 t/m 17 jaar	2%	6%	2%	9%
18 t/m 24 jaar	9%	17%	8%	9%
25 t/m 39 jaar	19%	21%	16%	13%
40 t/m 49 jaar	13%	13%	12%	11%
50 t/m 59 jaar	13%	14%	15%	15%
60 t/m 69 jaar	11%	10%	13%	10%
70 en ouder	12%	10%	18%	16%
Totaal	100%	100%	100%	100%

