

Verkeersveiligheidsmonitor 2021

Gemeente Barneveld, november 2021

Bijlage: Verkeersveiligheidsrapportage periode 2016 - Q2 2021

Inleiding

Voor u ligt de verkeersveiligheidsmonitor 2021. Dit document geeft inzicht in de ontwikkeling en stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid binnen de gemeente Barneveld. Deze stand van zaken is gebaseerd op bijgevoegde verkeersveiligheidsrapportage periode 2016-Q2 2021. Het betreft dus geen monitor die specifiek ingaat op de data van het afgelopen jaar, maar over (een gemiddelde van) de afgelopen 5,5 jaar.

Aanleiding

In het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) hebben wij aangegeven dat jaarlijks inzicht wordt gegeven in de effecten van het verkeerveiligheidsbeleid. Deze verkeersveiligheidsmonitor geeft inzicht hoe de verkeersveiligheid in de gemeente Barneveld zich in het afgelopen jaar heeft ontwikkeld en hoe daar mee om wordt gegaan. De voorgaande verkeersveiligheidsmonitor is in november 2020 opgesteld.

Doel

Het doel van dit document is om alle belanghebbenden (van burger tot bestuur) kort en krachtig te informeren over de stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid. Daarnaast wordt op basis van de zichtbare trends een aantal aandachtspunten benoemd.

Corona-maatregelen

De landelijke cijfers in de Corona-periode 2020 en 2021 zijn sterk beïnvloed door de verschillende maatregelen zoals het thuiswerken en de lockdowns. Bij het lezen van de cijfers moet hier rekening mee gehouden worden. In de bijgevoegde monitor wordt hier een nadere toelichting op gegeven.

Cijfermatige conclusie

Het aantal dodelijke ongevallen binnen de gemeentegrenzen van Barneveld ligt de afgelopen jaren op de 2 per jaar, met in 2018 en 2019 uitschieters tot 4 en 5. Het aantal gewonden in 2020 (66) is gestegen ten opzichte van 2019 (58) terwijl het aantal ongevallen juist afnam (van 490 naar 339). De afname van het aantal ongevallen is in lijn met de landelijke daling als gevolg van de corona-maatregelen. De beperkte stijging van het aantal gewonden is niet in lijn met de landelijke daling en kan wijzen op een ernstigere afloop van de geregistreerde ongevallen.

Jaar	Verkeersongevallen	Gewonden	Doden
2016	710	62	2
2017	636	81	2
2018	443	57	5
2019	490	58	4
2020	339	66	2
2021 tot en met Q2	175	24	1
Totaal	2.793	348	16

Tabel 1: overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers in gemeente Barneveld per jaar

Wat valt op?

Zoals in voorgaande jaren zullen wij de meest opvallende zaken aan u voorleggen. In de verkeersveiligheidsrapportage vallen de volgende zaken op. Deze worden hieronder genoemd met daarbij de relatie met het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid:

1. Afwaardering van wegen

Ten opzichte van de vorige monitor is goed te zien dat de verhouding tussen wegen met een maximumsnelheid van 80 en 60 uur verschuift: waar 80-wegen in de vorige monitor nog een groter aandeel weglengte hadden betreffen dat nu de 60-wegen. Dit is het resultaat van het instellen van 60 km/uur-zones in het buitengebied. Ook voor 50 en 30-wegen is er een (lichte) verschuiving zichtbaar als gevolg van het instellen van 30 km/uur-zones. Het effect van het afwaarderen van de wegen is uit de monitor niet te herleiden. In het algemeen geldt dat een lagere snelheid in geval van een ongeval zorgt voor een minder ernstige afloop.

Op de wegen waar een maximumsnelheid geldt van 60 km/uur is het aandeel (hoge) snelheidsoverschrijdingen relatief hoog. Op 30-wegen is het aandeel snelheidsoverschrijdingen lager en is er met name sprake van lichte overtredingen.

2. Jonge bestuurders

Het aantal slachtoffers in de leeftijd 16-18 jaar is opvallend hoog, net als voorgaande jaren. Ook het aantal slachtoffers in de leeftijdscategorie 19-25 jaar is hoog waarna er een afname lijkt richting de 34 jaar. Vanaf die leeftijd is sprake van een relatief stabiel aantal slachtoffers. De afgelopen jaren is vanuit de gemeente (en provincie) de verkeerseducatie op middelbare scholen uitgebreid door het uitvoeren van diverse projecten op het gebied van gedragsbeïnvloeding. De effecten van deze gedragsbeïnvloeding zijn helaas pas op lange termijn zichtbaar in de ongeval cijfers, maar ondanks dat blijven we ons inzetten voor het beïnvloeden van deze doelgroep en de blijven we de effecten hiervan monitoren. Hoewel er uit de monitor geen directe link is te leggen met alcohol en/of drugsgebruik in het verkeer is bekend dat deze problematiek binnen de gemeente speelt, ook onder de jonge bestuurders. Naar aanleiding van een motie van de raad hierover is besloten de komende maanden een breed maatschappelijk project op te zetten om alcohol in het verkeer aan te pakken. Een raadsvoorstel hiervoor wordt momenteel opgesteld.

3. Fiets en personenauto

Evenals vorig jaar hebben de meeste verkeersslachtoffers als vervoerswijze de personenauto of fiets. Er zijn wel lichte verschuivingen ten opzichte van de voorgaande monitor: afname slachtoffers met vervoerswijze (brom)fiets/e-bike en toename personenauto en voetganger. De gegevens bevestigen het ingezette beleid om wegen duurzaam veilig in te richten (waar mogelijk afwaarderen) met veilige oversteekplaatsen voor die fiets.

Aanpak onveilige trajecten en kruispunten

In de rapportage is op pagina's 12 en 13 een lijst opgenomen met de top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten. Dit is gebaseerd op een combinatie van de ongeval- en snelheidsdata tijdens de onderzoeksperiode. Hieruit kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

Trajecten

Van de 10 meest onveilige trajecten betreffen het 6 delen van provinciale wegen (N800, N801 en N802) en 1 traject op grondgebied van gemeente Ede (Barneveldseweg). Over de N800 (Wesselseweg) zijn we met de Provincie in overleg over maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Van de gemeentelijke trajecten volgt een korte toelichting per weggedeelte, in volgorde van de top 10 uit de monitor:

1. Burg. Kuntzelaan (#3): deze is heringericht in 2018 waardoor het effect hiervan op basis van de monitor (vanaf 2016) nog niet goed te bepalen is. Daarnaast zijn enkele aanvullende maatregelen uitgevoerd (oversteek bij Schaepsmarkt). De afgelopen periode is geen sprake van een verhoogd

ongevallenbeeld. Bij de Visie centrumring Barneveld die momenteel wordt opgesteld wordt ook de Burg. Kuntzelaan betrokken, waaronder ervaringen die zijn opgedaan; Een voorstel voor de Centrumring volgt in 2022;

2. Van Domselaerstraat (#4): in september 2021 is halverwege deze weg een middengeleider met zebrapad gerealiseerd. Dit betreft een sobere maatregel, vooruitlopend op een mogelijke totale herinrichting in combinatie met groot onderhoud op de middellange/lange termijn;
3. Rooseveltstraat (#7): vanuit het maatregelenpakket GVVP wordt deze de komende jaren heringericht in combinatie met onderhoud. De voorbereiding is opgestart en budget is opgenomen in de begroting. Uitvoering is voorzien in 2022/2023.

Kruispunten

Van de 10 meest onveilige kruispunten betreft het 2 locaties op provinciale wegen (N800, kruising met Hoornweg en Ravenweg). Deze locaties zullen we meenemen in het overleg met de Provincie.

Van de gemeentelijke kruispunten betreft het:

1. Burg. Kuntzelaan-Van Domselaerstraat (#1): onderdeel van Visie centrumring Barneveld/GVVP-maatregelenpakket. Een voorstel voor de Centrumring volgt in 2022;
2. Churchillstraat-Plantagelaan (#3): onderdeel GVVP-maatregelenpakket waaronder aanleg 2-richtingenfietspad aan westzijde rotonde (uitvoering eind 2021) en herinrichting Churchillstraat (uitvoering 2022);
3. Amersfoortsestraat-Plantagelaan (#4): onderdeel van Visie centrumring Barneveld/GVVP-maatregelenpakket. Een voorstel voor de Centrumring volgt in 2022;
4. Thorbeckelaan-Johan de Wittlaan (#6): onderdeel GVVP-maatregelenpakket, maatregelen worden gecombineerd met toekomstig onderhoud (planjaar n.n.b.);
5. Burg. Kuntzelaan-Wilhelminastraat (#7): deze is heringericht waardoor het effect hiervan nog niet goed te bepalen is. Bij de Visie centrumring Barneveld die momenteel wordt opgesteld wordt ook de Burg. Kuntzelaan betrokken, waaronder ervaringen die bij deze herinrichting zijn opgedaan;
6. Churchillstraat-Rooseveltstraat (#8): onderdeel van de herinrichting Churchillstraat en Rooseveltstraat (GVVP-maatregelenpakket). Uitvoering is voorzien in 2022/2023;
7. De Driest-Lange Voren (#9): De locatie komt niet bekend voor op basis van meldingen/ongevallen. Er lijkt sprake van een hoge score op basis van ongevallen, waarschijnlijk veroorzaakt door een ernstige afloop van 1 van de 2 ongevallen op deze locatie. Vooralsnog geen noodzaak tot maatregelen vooruitlopend op groot onderhoud;
8. Rembrandtstraat-Rubensstraat (#10): onderdeel van de aanpak hoofdwegen Voorthuizen. Momenteel wordt een PvA voor de integrale aanpak opgesteld. Een voorstel volgt ter afweging bij de kadernota 2023-2026.

Provinciale/regionale aanpak en kansen

Koers en actieplan verkeersveiligheid

De provincie Gelderland onderscheidt in het 'Koers en actieplan verkeersveiligheid' (juli 2021) 3 actielijnen met daarop extra inzet van provinciale middelen: op provinciale wegen, op de ondersteuning van gemeenten en op beïnvloeding van veilig fietsgedrag. Wat betreft de ondersteuning van gemeenten komen er (meer) mogelijkheden voor gemeenten om door middel van een subsidieregeling risicovolle kruisingen en fietsoversteken aan te passen en kleinschalige maatregelen om de fietsveiligheid te verbeteren. Waar mogelijk wordt deze regeling door de gemeente benut om verkeersmaatregelen (mede) mogelijk te maken.

2^e tranche investeringsimpuls

Daarnaast werkt het ministerie aan de uitvoeringsregeling voor de 2^e tranche investeringsimpuls verkeersveiligheid. Hierbij komen Rijksgelden vrij als financiering van verkeersveiligheidsmaatregelen. De regeling is nog niet vastgesteld, maar het ziet er naar uit dat de gelden worden verdeeld over de provincies en vervoerregios's waarbij gemeenten subsidie kunnen aanvragen. Als gemeente Barneveld

volgen wij de ontwikkelingen hiervan en hebben wij ons aangemeld om mee te denken over de subsidieregeling. Plannen en maatregelen die in aanmerking komen zullen wij indienen.

Doorontwikkeling risicomodel

In lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) werkt de provincie aan doorontwikkeling van het verkeersveiligheidsmodel. Dit model heeft als doel om de risico-gestuurde aanpak te ondersteunen en risico's in beeld te brengen.