



**Evaluatie
verkeersveiligheid Dijk en
Waard**
Rekenkameronderzoek

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0495417.100
revisie 06
18 augustus 2025

Evaluatie verkeersveiligheid Dijk en Waard

Rekenkameronderzoek

projectnummer 0495417.100
revisie 06
18 augustus 2025

Auteur(s)

Michiel Evers
Johannes Hus
Jenno Kootstra

Opdrachtgever

Rekenkamer Dijk en Waard
T.a.v. Madelon van Diepen
Parelhof 1
1703 EZ Heerhugowaard

datum
18 augustus 2025

beschrijving
Rekenkameronderzoek evaluatie
verkeersveiligheid Dijk en Waard

vrijgave
Jenno Kootstra



Inhoudsopgave

1.	Aanleiding en doelstelling	4
1.1	Vraagstelling	4
1.2	Onderzoeksaanpak	5
1.3	Leeswijzer	5
2.	Spoor 1 Verkeerscijfers en aanleiding	6
2.1	Ongevallenbeeld gemeente Dijk en Waard	6
2.2	Jaarcijfers verkeersongevallen gemeenten Dijk en Waard, Hilversum en Hoorn	7
2.3	Risicoanalyse verkeersveiligheid Dijk en Waard	8
2.4	Beantwoording onderzoeksvragen	9
2.5	Overwegingen	9
3.	Spoor 2 Beleid	11
3.1	Gemeentelijk beleid	11
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	13
3.3	Financiële prikkels	13
3.4	Beantwoording onderzoeksvragen	13
3.5	Overwegingen	14
4.	Spoor 3 Uitvoering & Spoor 6 Sturing Raad	16
4.1	Ambtelijke uitvoering	16
4.2	Bestuurlijke sturing	16
4.3	Beantwoording onderzoeksvragen	17
4.4	Overwegingen	19
5.	Spoor 5 Inwoners	20
5.1	Bewonersmeldingen	20
5.2	Wijk- en dorpsagenda's	20
5.3	Sociale media en nieuws	20
5.4	Beantwoording onderzoeksvragen	21
5.5	Overwegingen	21
6.	Spoor 4 Infrastructuur	22
6.1	Beantwoording onderzoeksvraag	23
6.2	Overwegingen	23
7.	Conclusies en aanbevelingen	24
7.1	Conclusies	24
7.2	Aanbevelingen aan college	25
7.3	Aanbevelingen aan raad	26



1. Aanleiding en doelstelling

Verkeersveiligheid is een cruciaal onderdeel van het gemeentelijk beleid in Dijk en Waard, dat bijdraagt aan de levenskwaliteit van de inwoners. De rekenkamer Dijk en Waard evalueert de effectiviteit en efficiëntie van het verkeersveiligheidsbeleid en -maatregelen en doet aanbevelingen voor verbeteringen. Dit onderzoek analyseert de huidige verkeersveiligheidssituatie, identificeert risico's en knelpunten, en beoordeelt de genomen maatregelen en hun impact. Door middel van data-analyse en consultatie van stakeholders biedt de rekenkamer objectieve en bruikbare inzichten ter ondersteuning van veiligere verplaatsingen binnen de gemeente.

1.1 Vraagstelling

De onderzoeksvraag die centraal staat binnen dit rekenkameronderzoek luidt:

Wat is de huidige staat van verkeersveiligheid in de gemeente Dijk en Waard, welke belangrijkste uitdagingen worden geïdentificeerd, en welke verbeterpunten kunnen worden doorgevoerd om deze uitdagingen aan te pakken?

Het onderzoek richt zich op meerdere sporen, elk met specifieke vragen:

Spoor 1: Verkeersongevallencijfers

- Hoeveel verkeersongelukken vinden jaarlijks plaats in Dijk en Waard?
- Hoe verhouden deze cijfers zich tot vergelijkbare gemeenten?
- Wat zijn de oorzaken van verkeersongevallen en zijn er terugkerende thema's?

Spoor 2: Beleid

- Welk verkeersveiligheidsbeleid is vastgesteld door de gemeente?
- Zijn er meetbare doelen geformuleerd in dit beleid?
- Hoe wordt dit beleid uitgewerkt in uitvoeringsprogramma's?
- Hoe benut de gemeente financiële middelen uit samenwerkingsverbanden voor verkeersveiligheid?
- Zijn er juridische of beleidskaders die invloed hebben op de verkeersveiligheid?

Spoor 3: Uitvoering

- In hoeverre voert de gemeente het bestaande beleid uit?
- Wordt de uitvoering gebruikt als input voor beleidsaanpassingen?
- Worden verkeersveiligheidscijfers gebruikt voor beleids- en verkeerssituatieaanpassingen?
- Wordt verkeersveiligheid voldoende meegenomen in bouwplannen?
- Welke succes- en knelpunten ervaart de ambtelijke organisatie?

Spoor 4: Infrastructuur

- Wat is de impact van de infrastructuur en verkeersdichtheid op de verkeersveiligheid?

Spoor 5: Inwoners

- Hoe ervaren inwoners de verkeersveiligheid?
- Worden meldingen van onveilige situaties door inwoners meegenomen in de uitvoering van acties?

Spoor 6: Sturing door de Raad

- Hoe wordt de raad geïnformeerd over verkeersveiligheid?
- Hoe vervult de raad zijn kaderstellende en controlerende rol?
- Welke aanbevelingen kunnen aan de raad worden gedaan voor sturing en controle?

1.2 Onderzoeksaanpak

Voor spoor 1 heeft het onderzoeksteam een analyse uitgevoerd van geregistreerde verkeersongevallen en de gemeentelijke risicoanalyse verkeersveiligheid geraadpleegd. Voor vergelijkingen zijn de gemeenten Hoorn en Hilversum, die qua omvang, demografie en stedelijkheid vergelijkbaar zijn met Dijk en Waard, gebruikt.

Voor spoor 2 is een beleidsscan uitgevoerd op beleidsdocumenten binnen de gemeente Dijk en Waard. Hierbij is vastgesteld welke doelen rondom verkeersveiligheid zijn geformuleerd en in hoeverre deze specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden zijn, en zijn omgezet in uitvoeringsprogramma's. Ook is gekeken of deze programma's aansluiten bij bestuurlijke en/of financiële samenwerkingsverbanden.

De onderzoeksvragen voor spoor 3 en 6 zijn beantwoord door middel van een uitgebreide gespreksronde met ambtenaren, de portefeuillehouder en raadsleden. Voorafgaand aan deze gesprekken zijn meerdere bouwplannen en raadsvoorstellen bestudeerd.

Voor spoor 5 zijn bewonersmeldingen (Fixi), wijk- en dorpsagenda's binnen de gemeente Dijk en Waard en nieuwsberichten via sociale media onderzocht.

Voor spoor 4 is een koppeling gemaakt tussen de beoordeling van infrastructuur en de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel, om de impact van de infrastructuur en verkeersdichtheid op verkeersveiligheid te beoordelen.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 presenteert de bevindingen met betrekking tot spoor 1, de Verkeerscijfers en aanleiding. Hoofdstuk 3 behandelt spoor 2, Beleid. Hoofdstuk 4 bespreekt de bevindingen over de Uitvoering en sturing door de Raad, respectievelijk spoor 3 en 6. Hoofdstuk 5 beschrijft de bevindingen over spoor 5, Inwoners, en hoofdstuk 6 behandelt de bevindingen over de Infrastructuur, spoor 4. Hoofdstuk 7 gaat in op de conclusies en aanbevelingen aan het College en de Raad.

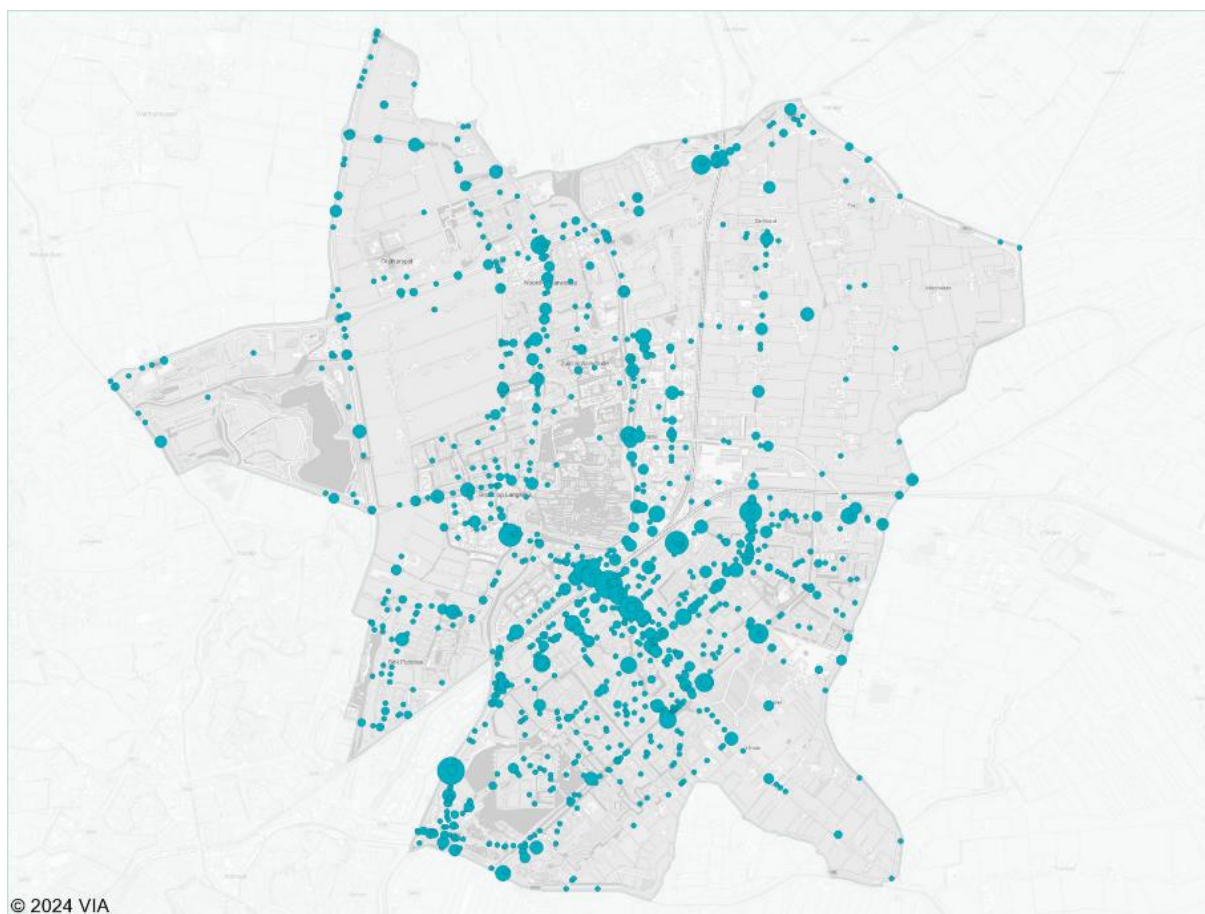
2. Spoor 1 | Verkeerscijfers en aanleiding

Gemeente Dijk en Waard is wegbeheerder van de gemeentelijke wegen en is daarmee verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de lokale infrastructuur. Daarmee hebben zij de verantwoordelijkheid het wegennet bereikbaar en veilig te houden. Dit omvat in ieder geval een veilige inrichting van de infrastructuur om verkeersongevallen zo veel mogelijk te voorkomen.

Verkeersongeval	Verkeersslachtoffers	Verkeersdode
Een verkeersongeval wordt internationaal gedefinieerd als een ongeval op de openbare weg, waarbij ten minste één rijdend voertuig is betrokken.	Een verkeersslachtoffer wordt gedefinieerd als een slachtoffer dat als gevolg van een verkeersongeval is opgenomen in het ziekenhuis met ernstig letsel en niet binnen dertig dagen hieraan is overleden.	Weggebruiker die is overleden ten gevolge van een plotseling optredende gebeurtenis op de openbare weg die verband hield met het verkeer, waarbij ten minste één rijdend voertuig was betrokken. Personen die dertig dagen of meer na de ongevalsdatum overlijden worden niet als verkeersdode geteld.

Tabel 1 | Definitie verkeersongevallen en -slachtoffers

2.1 Ongevallenbeeld gemeente Dijk en Waard



Afbeelding 1 | Locaties met geregistreerde verkeersongevallen binnen gemeentegrens Dijk en Waard (2019-2023) | VIA.nl

In de periode van 2019 tot en met 2023 werden in de gemeente Dijk en Waard 2.508 geregistreerde verkeersongevallen gerapporteerd. Van deze ongevallen vonden 1.879 plaats op gemeentelijke wegen. Het merendeel van deze incidenten (70%) resulteerde in materiële schade, terwijl 29% leidde tot letsel en 1% tot een dodelijke afloop.

Fietsers vormden de meest getroffen groep met 297 slachtoffers, gevolgd door automobilisten (167) en bromfietzers (139). De meeste gewonden vielen in de leeftijdscategorie 18-24 jaar, terwijl de meeste verkeersdoden onder fietsers, e-bikers en bromfietzers vielen, voornamelijk in de leeftijdsgroepen 60-69 jaar en 70+. Hoewel er geen duidelijke trend zichtbaar is, valt op dat in de laatste twee kwartalen van 2021 zeven verkeersdoden zijn gevallen, wat bijna de helft is van alle verkeersdoden in de afgelopen vijf jaar. Een nadere analyse op de piek in het derde en vierde kwartaal bevestigt dat het daadwerkelijk gaat om incidenten, met dodelijke afloop, die elkaar in 6 maanden tijd opvolgden, waarbij een deel van de ongevallen met dodelijke afloop zijn veroorzaakt door bestuurders onder invloed.

Uit de ongevallenanalyse blijkt dat de helft van de verkeersongevallen plaatsvond op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u, met name bij rotondes met fietsoversteekplaatsen. Deze locaties zijn vaak complex vanwege de aanwezigheid van fietsers die in twee richtingen rondom de rotonde rijden, wat het risico op conflicten en verkeersongevallen verhoogt.

Afbeelding 1 biedt een volledig overzicht van de verkeersongevallenlocaties binnen de gemeente Dijk en Waard. In tabel 2 worden de top 10 locaties met verkeersongevallen op gemeentelijke wegen in Dijk en Waard weergegeven, gebaseerd op de ongevallenanalyse.

#	Verkeersongevalslocatie	Aantal verkeersongevallen	Aantal letselongevallen (dodelijke afloop)	Betrokken weggebruikers/botspartners	Oorzaak
1	Zuidtangent – Stationsplein	49	14 ⁽¹⁾	Auto-Auto Personenauto - Fiets	Voorrangsfout
2	Zuidtangent – Parelhof	30	15	Personenauto - Fiets	Voorrangsfout
3	Westtangent – Vondellaan	32	11	Personenauto - Fiets	Voorrangsfout
4	Oosttangent – Haringsvliet	24	11	Personenauto - Fiets	Voorrangsfout
5	Westelijke Randweg – Papenhorn	20	12	Personenauto - Fiets	Voorrangsfout
6	Middenweg – Westtangent – Krusemanlaan	21	10	Personenauto - Fiets	Voorrangsfout
7	Zuidtangent – Industriestraat	21	6	Auto-Auto	Voorrangsfout
8	Oosttangent – Beukenlaan	15	8	Personenauto - Fiets	Voorrangsfout
9	Oosttangent - Zuidtangent	15	6	Personenauto - Fiets	Voorrangsfout
10	Westelijke Randweg – Geestweg	10	8	Personenauto - Fiets	Voorrangsfout

Tabel 2 | Top 10 locaties met verkeersongevallen op gemeentelijke wegen in Dijk en Waard (2019-2023) | VIA.nl

Bij vrijwel alle top 10 locaties met verkeersongevallen op gemeentelijke wegen in Dijk en Waard zijn fietsers en automobilisten betrokken. De complexiteit van de verkeerssituaties, vooral bij rotondes met fietsoversteekplaatsen, leidt vaak tot voorrangsfouten, wat de hoofdoorzaak van deze ongevallen is.

2.2 Jaarcijfers verkeersongevallen gemeenten Dijk en Waard, Hilversum en Hoorn

In de periode van 2019 tot en met 2023 vonden er in Dijk en Waard 2.508 geregistreerde verkeersongevallen plaats. Dit aantal ligt aanzienlijk hoger dan in Hilversum (2.093) en Hoorn (1.980). Dit geldt ook voor het aantal ongevallen per 1.000 inwoners. In Dijk en Waard zijn dat er 28,83, in Hilversum 22,51 en in Hoorn 26,40. Hoewel het aantal ongevallen op gemeentelijke wegen in alle drie de gemeenten vergelijkbaar is, valt op dat Dijk en Waard een hoger percentage ongevallen met letsel heeft (29%) in vergelijking met Hilversum (14%) en Hoorn (27%). Ondanks de verschillen in buitengebied zijn deze gemeenten vergelijkbaar qua inwonersaantal, stedelijkheid en regio, waardoor ze als goede benchmark voor Dijk en Waard kunnen dienen.

Periode 2019 - 2023	Dijk en Waard 87.000 inwoners	Hilversum 93.000 inwoners	Hoorn 75.000 inwoners
Aantal ongevallen binnen de gemeenten	2.508	2.093	1.980
Aantal ongevallen per 1.000 inwoners ¹	28,83	22,51	26,40
Op wegen in beheer van de gemeente	1.879	1.910	1.882
Aantal ongevallen per 1.000 inwoners ² op gemeentelijke wegen	21,60	20,54	25,09
Aantal ongevallen met materiële schade	70% (1.769)	86% (1.793)	73% (1.437)
Aantal ongevallen met minstens één betrokkenen met letsel	29% (723)	14% (292)	27% (530)
Aantal ongevallen met dodelijke afloop	1% (16)	<1% (8)	1% (14)
Aantal gewonden	787 (31%)	320 (15%)	568 (29%)
Welke naar ziekenhuis zijn gebracht	472 (59%)	217 (68%)	326 (57%)

Tabel 3 | Benchmark Dijk en Waard, Hilversum en Hoorn (2019-2023) | VIA.nl

In Dijk en Waard resulteerden 723 ongevallen in letsel, wat aanzienlijk hoger is dan in Hilversum (292) en Hoorn (530). Dit wijst op een grotere verkeersveiligheidsuitdaging in Dijk en Waard. Bovendien werden in Dijk en Waard 787 gewonden geregistreerd, waarvan 472 naar het ziekenhuis werden gebracht. Dit is wederom hoger dan in Hilversum (320 gewonden, 217 naar het ziekenhuis) en Hoorn (568 gewonden, 326 naar het ziekenhuis).

2.3 Risicoanalyse verkeersveiligheid Dijk en Waard

De gemeente Dijk en Waard heeft in 2022 een risicoanalyse verkeersveiligheid opgesteld om bij te dragen aan de nationale ambitie van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). Het landelijke beleid richt zich op een proactieve aanpak van risico's in het verkeerssysteem. Dit betekent dat niet langer alleen ongevallen en slachtoffers worden geanalyseerd, maar ook risicofactoren zoals wegkenmerken, omstandigheden en gedragingen van verkeersdeelnemers. De gemeente Dijk en Waard heeft een gedetailleerde analyse uitgevoerd om de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's in kaart te brengen. Dit vormt een goede basis voor een uitvoeringsprogramma dat gericht is op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Onderstaande risicothema's zijn met prioriteit geïdentificeerd:

Veilige infrastructuur	Kwetsbare & onervaren verkeersdeelnemers	Snelheid in het verkeer
De noodzaak om gebiedsontsluitingswegen in combinatie met fietspaden en fietsoversteekplaatsen veiliger te maken door verbeteringen aan te brengen in de infrastructuur.	Speciale aandacht voor groepen zoals voetgangers, e-bikers, fietsers en ouderen die extra risico lopen in het verkeer.	Het beheersen van snelheden op wegen met een maximumsnelheid van 30 en 60 km/ uur om ongevallen te voorkomen en de ernst van ongevallen te verminderen.

Tabel 4 | Verkeersveiligheidsrisico's gemeente Dijk en Waard (Risicoanalyse Verkeersveiligheid 2022)

De geïdentificeerde risicothema's binnen de gemeente Dijk en Waard vertonen een duidelijke samenhang met de verkeersongevallenanalyse. Ongevallen vinden vaak plaats op locaties met infrastructuurproblemen, zoals oversteeklocaties voor fietsers op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur en bij rotondes waar fietsers in meerdere richtingen oversteken. Deze situaties creëren een complexe rijtaak voor automobilisten en fietsers, die wordt beïnvloed door snelheid van fietsverkeer en onvoldoende kijkgedrag van zowel fietsers als automobilisten. Daarnaast worden kwetsbare groepen onevenredig getroffen. Het beheersen van snelheden en kijkgedrag is cruciaal om verkeersslachtoffers te verminderen.

Na de risicoanalyse is niet direct een uitvoeringsprogramma opgesteld waarin de geconstateerde risicothema's, verkeersongevallen en risicolocaties gekoppeld worden aan specifieke verkeersmaatregelen, benodigde investeringen en doorlooptijden. Dat is jammer, want daarmee is de focus op verkeersveiligheid verdwenen. Eind 2024 is alsnog een uitvoeringsprogramma vastgesteld en biedt het voor de periode tot en met 2026 een duidelijk handvat om efficiënt de beschikbare middelen in te zetten en de verkeersveiligheid daarmee te verbeteren.

¹ Inwoners per gemeente 2023 | CBS

² Inwoners per gemeente 2023 | CBS

2.4 Beantwoording onderzoeksvragen

Hoeveel verkeersongelukken vinden er jaarlijks in Dijk en Waard plaats?

In de periode van 2019 tot en met 2023 werden in de gemeente Dijk en Waard 2.508 geregistreerde verkeersongevallen gerapporteerd. Dit komt neer op een gemiddeld aantal van ongeveer 502 verkeersongevallen per jaar. Van deze ongevallen vonden 1.879 plaats op gemeentelijke wegen. Het merendeel van deze verkeersongevallen (70%) resulteerde in materiële schade, terwijl 29% leidde tot letsel en 1% tot een dodelijke afloop.

Hoeveel verkeersongelukken vinden er jaarlijks in Dijk en Waard plaats ten opzichte van vergelijkbare gemeenten (Hilversum en Hoorn)?

In de periode van 2019 tot en met 2023 werden in de gemeente Dijk en Waard 2.508 geregistreerde verkeersongevallen gerapporteerd, wat neerkomt op een gemiddeld aantal van ongeveer 502 verkeersongevallen per jaar. Ter vergelijking, in Hilversum werden in dezelfde periode gemiddeld 382 verkeersongevallen per jaar geregistreerd. Voor Hoorn lag het jaargemiddelde op 376 in die periode.

Wat is de aanleiding van verkeersongevallen en zijn hierin veel voorkomende thema's te onderscheiden?

De belangrijkste aanleidingen voor verkeersongevallen binnen de gemeente Dijk en Waard zijn de volgende:

- **Voorrangsfouten:** Bijna alle top 10 locaties met verkeersongevallen op gemeentelijke wegen betreffen voorrangsfouten, vooral bij rotondes met fietsoversteekplaatsen. Deze complexiteit verhoogt het risico op conflicten tussen fietsers en automobilisten.
- **Complexe Verkeerssituaties:** Locaties zoals rotondes met fietsoversteekplaatsen zijn vaak complex vanwege de aanwezigheid van fietsers die in twee richtingen rondom de rotonde rijden. Voor zowel automobilisten als fietsers geldt dat zij moeite hebben om veilig zicht op kruisend verkeer te verkrijgen. Dit verhoogt het risico op verkeersongevallen. De aangelegde rotondes zijn echter vaak een versimpeling van de 'oorspronkelijk' ontworpen kruispunten, waarop in het verleden veel meer ongevallen plaatsvonden.
- **Snelheid:** Een significant aantal ongevallen vindt plaats op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u. Het beheersen van snelheden is cruciaal om de ernst van ongevallen te verminderen.

Enkele veelvoorkomende thema's die bijdragen aan verkeersongevallen binnen de gemeente Dijk en Waard zijn:

- **Kwetsbare Weggebruikers:** Fietsers, e-bikers en bromfietsers zijn de meest getroffen groepen bij verkeersongevallen. Vooral ouderen in de leeftijdsgroepen 60-69 jaar en 70+ zijn oververtegenwoordigd onder de verkeersdoden.
- **Infrastructuurproblemen:** Gebiedsontsluitingswegen in combinatie met fietspaden en fietsoversteekplaatsen vereisen verbeteringen om de verkeersveiligheid te verhogen. De huidige infrastructuur draagt bij aan het risico op ongevallen.
- **Gedragsfactoren:** Het gedrag van verkeersdeelnemers, zoals het niet verlenen van voorrang, speelt een belangrijke rol bij het ontstaan van verkeersongevallen.

2.5 Overwegingen

Door onderstaande punten in overweging te nemen, kan de gemeente Dijk en Waard gericht werken aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersongevallen.

- **Locatiespecifieke analyse:** De ongevallenanalyse toont aan dat een significant aantal ongevallen plaatsvindt op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u, met name bij rotondes met fietsoversteekplaatsen. Een diepere analyse van deze locaties kan helpen bij het ontwikkelen van gerichte interventies om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- **Vergelijking met andere gemeenten:** Het aantal verkeersongevallen in Dijk en Waard ligt hoger dan in vergelijkbare gemeenten zoals Hilversum en Hoorn, zowel in absolute aantallen als uitgedrukt per 1.000 inwoners (inclusief N-wegen). Dit roept vragen op over de effectiviteit van het huidige verkeersveiligheidsbeleid en de noodzaak van aanvullende maatregelen.

- **Proactieve Aanpak:** De gemeente Dijk en Waard heeft een risicoanalyse verkeersveiligheid in 2022 opgesteld en daar niet direct een uitvoeringsprogramma aan gekoppeld. Eind 2024 is dat alsnog gedaan met een doorlooptijd tot 2027. Dit uitvoeringsprogramma moet regelmatig worden geactualiseerd waarna de middelen efficiënt ingezet kunnen worden om proactief bij te dragen aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.
- **Infrastructuurverbeteringen:** De gemeente moet prioriteit geven aan het verbeteren van de infrastructuur op risicolocaties, zoals rotondes met fietsoversteekplaatsen, om het aantal verkeersongevallen te verminderen.
- **Monitoring en evaluatie:** Het is belangrijk om de effectiviteit van genomen maatregelen continu te monitoren en te evalueren om te zorgen voor een blijvende verbetering van de verkeersveiligheid.
- **Handhaving en educatie:** Gemeente Dijk en Waard moet naast infrastructuur ook inzetten op verkeersgedrag. Verkeersgedrag kan door middel van handhaving en educatie worden beïnvloed en bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

3. Spoor 2 | Beleid

3.1 Gemeentelijk beleid

3.1.1 Omgevingsprogramma Mobiliteit 2021

Het programma richt zich op het creëren van een bereikbare, duurzame, veilige en leefbare gemeente door middel van verbeterde infrastructuur, duurzame mobiliteit en verhoogde verkeersveiligheid. Het Omgevingsprogramma Mobiliteit 2021 (opgesteld vanuit de voormalige gemeenten Langedijk en Heerhugowaard) richt zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid door verschillende maatregelen. Er wordt gestreefd naar een veilige infrastructuur voor alle weggebruikers, met speciale aandacht voor kwetsbare groepen zoals fietsers, voetgangers, ouderen en kinderen.

De verbetering van fiets- en wandelnetwerken is een belangrijk speerpunt, evenals de aanleg van veilige oversteekplaatsen en fietspaden. Er wordt ingezet op gedragsbeïnvloeding door middel van educatie en campagnes, gericht op het verhogen van de verkeersveiligheid. Handhaving speelt ook een cruciale rol, met gerichte controles op snelheid, alcohol en drugs. De samenwerking met politie en andere handhavingsinstanties wordt versterkt om de naleving van verkeersregels te verbeteren. Daarnaast wordt er aandacht besteed aan de verkeersveiligheid rondom scholen en in woonwijken, met maatregelen zoals verkeersdrempels en snelheidsbeperkingen. Het programma streeft naar een integrale aanpak waarbij conform Duurzaam Veilig 3³ de infrastructuur, het verkeersgedrag en handhaving samenkomen om de verkeersveiligheid te verhogen.

Ten aanzien van de uitvoering is een belangrijke stap het continueren van lopende verkeersveiligheidsprojecten, die doorlopen tot 2030 en gericht zijn op het verminderen van verkeersslachtoffers. Daarnaast zijn specifieke infrastructuurprojecten geschetst, zoals de aanpassing van rotondes aan de Oosttangent en de ondertunneling van het spoor bij de Zuidtangent. Om de overstap naar duurzame mobiliteit te bevorderen, worden laadpalen geïnstalleerd op parkeerterreinen, met de eerste laadpalen die al in 2021 zijn geplaatst. Ook wordt de weg De Punt doorgetrokken naar Nauertogt, een project dat in 2021 en 2022 is gerealiseerd.

Een integraal wegcategoriseringsplan wordt opgesteld, waarin aandacht is voor loop-, fiets-, OV- en autoroutes. Dit plan, dat in 2021 en 2022 is ontwikkeld, moet zorgen voor een betere, herkenbare en veiligere infrastructuur. Verder loopt er een onderzoek naar de (on)mogelijkheid van tweerichtingenfietsverkeer op rotondes. Ook is opgenomen dat de verkeersveiligheid aan de Smaragd verbeterd wordt, dit is inmiddels uitgevoerd. Tot slot worden er verbeteringen aangebracht aan de fiets- en wandelnetwerken, waaronder de realisatie van ontbrekende schakels en het verbeteren van het comfort en de oversteekbaarheid van paden. Deze maatregelen worden uitgevoerd van 2021 tot 2030.

3.1.2 Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2024-2026

Dit uitvoeringsprogramma toont de vastberadenheid van de gemeente Dijk en Waard om de verkeersveiligheid te verbeteren en bij te dragen aan de landelijke missie van nul verkeersslachtoffers in 2050. Het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid voor de periode 2024-2026 richt zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid door middel van een aantal belangrijke maatregelen. De gemeente streeft naar nul verkeersslachtoffers in 2050, in lijn met de landelijke missie. Er wordt speciale aandacht besteed aan kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers, voetgangers, ouderen en jongeren. De infrastructuur wordt veiliger gemaakt door wegen en fietspaden volgens CROW⁴-richtlijnen in te richten en risicovolle locaties aan te pakken.

Gedragsbeïnvloeding wordt nagestreefd door middel van educatie en campagnes, met een focus op risicogroepen. Handhaving wordt versterkt door samenwerking met de politie en inzet van BOA's, met gerichte

³ Duurzaam Veilig 3 is de derde herziening van de Duurzaam Veilig-visie voor verkeersveiligheid in Nederland. Het richt zich op het systematisch verminderen van risico's in het gehele verkeerssysteem om verkeersdoden en ernstig letsel te voorkomen. Centraal staat 'de menselijke maat', waarbij rekening wordt gehouden met de behoeften, competenties, beperkingen en kwetsbaarheid van mensen.

⁴ Richtlijnen opgesteld door het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek

controles op snelheid, alcohol, drugs en fietsverlichting. De financiële middelen voor het programma komen uit eigen middelen en subsidies, en worden verdeeld over infrastructurele maatregelen, educatie en campagnes. De kern van het programma is het creëren van een veilige verkeersomgeving voor alle weggebruikers door middel van een geïntegreerde aanpak van infrastructuur, gedrag en handhaving.

3.1.3 Strategische omgevingsvisie 2024

De kern van de strategische omgevingsvisie is het creëren van een veilige verkeersomgeving voor alle weggebruikers door middel van een geïntegreerde aanpak van infrastructuur, gedrag en handhaving. In de strategische omgevingsvisie van Dijk en Waard wordt verkeersveiligheid als een cruciaal onderdeel van de toekomstige ontwikkeling van de gemeente gezien. De visie benadrukt dat de gemeente streeft naar nul verkeersslachtoffers in 2050, in lijn met het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2050. Om dit doel te bereiken, zet Dijk en Waard in op een aantal belangrijke maatregelen.

Ten eerste wordt er sterk ingezet op het verbeteren van de infrastructuur voor fietsers en voetgangers. Dit omvat de aanleg van veilige fietspaden en wandelroutes, evenals het verbeteren van oversteekplaatsen. De gemeente wil ervoor zorgen dat fietsen en wandelen aantrekkelijke en veilige alternatieven zijn voor autoritten, vooral voor korte afstanden binnen de gemeente. Daarnaast wordt er gewerkt aan het verminderen van de snelheid van het autoverkeer in woonwijken en rondom scholen. Dit gebeurt door het invoeren van snelheidsbeperkingen en het plaatsen van verkeersdrempels en andere snelheidsremmende maatregelen. De gemeente wil hiermee de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen en ouderen, vergroten.

Ook gedragsbeïnvloeding speelt een belangrijke rol in de visie. Door middel van educatie en campagnes wil de gemeente het bewustzijn van verkeersveiligheid vergroten en veilig verkeersgedrag stimuleren. Dit richt zich met name op risicogroepen zoals jongeren en ouderen. Handhaving is een ander belangrijk aspect. De gemeente werkt samen met de politie en zet buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's) in om de verkeersregels te handhaven. Er worden gerichte controles uitgevoerd op snelheid, alcohol- en drugsgebruik, en fietsverlichting.

Tot slot wordt er aandacht besteed aan de verkeersveiligheid rondom wegwerkzaamheden en omleidingen. De gemeente wil ervoor zorgen dat weggebruikers tijdig en duidelijk worden geïnformeerd over werkzaamheden en omleidingen, zodat zij veilig hun weg kunnen vinden.

3.1.4 Resume gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid van Dijk en Waard richt zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid door middel van strategische en operationele maatregelen. De gemeentelijke beleidskaders richten zich op een aantal terugkerende thema's met als doel het terugdringen van autobezit en autogebruik. De achterliggende reden is dat minder auto's leiden tot minder (letsel-) ongevallen. Daarnaast speelt het stimuleren van langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) een belangrijke rol. De belangrijkste doelstellingen zijn:

- **Standaardlimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom**, met uitzondering van doorgaande wegen, mits de verkeersveiligheid hierdoor niet in gevaar komt.
- **Duurzaam Veilig 3 blijft de basis** vormen voor de inrichting van de openbare ruimte.
- **Risico gestuurde knelpuntenaanpak** volgens het SPV2030.
- **Verkeersgedrag verbeteren** door middel van educatie.
- **Intensievere samenwerking met de politie en inzet van BOA's** voor betere handhaving.

Om de doelstellingen te bereiken, zijn in het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2024 – 2026 een aantal concrete maatregelen opgenomen:

Wandelnetwerk:

- Verbeteren van comfort en veiligheid: voldoende breed trottoir, comfortabel wegdek, goede oversteekbaarheid en toegankelijkheid voor mensen met een beperking.
- Aanbrengen van opritten of gelijkvloers maken van oversteekplaatsen en voorzieningen voor slechtzienden.
- Kwaliteitsbewaking bij aanleg en beheer van de openbare ruimte.

Fietsnetwerk:

- Alle fietspaden in 2030 egaal en comfortabel voor fietsers.
- Bij onderhoudswerkzaamheden tegelverharding vervangen door vlakke verharding.
- Onderzoeken van de vergevingsgezindheid ⁵van de fietsinfrastructuur.
- Lokale fietsnetwerk op wijkniveau laten aansluiten op regionale doorfietsroutes.

Kortom, het gemeentelijk beleid van Dijk en Waard is gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid door middel van strategische en operationele maatregelen. De focus ligt op het verminderen van autobezit en autogebruik, het stimuleren van langzaam verkeer, en het verbeteren van verkeersgedrag en handhaving. De concrete maatregelen in het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2024 – 2026 ondersteunen deze doelstellingen en dragen bij aan een veiliger wegennet binnen de gemeente.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

Het provinciale en regionale beleid speelt een belangrijke rol in het verbeteren van de verkeersveiligheid binnen de gemeente Dijk en Waard. De geanalyseerde documenten ⁶ benadrukken de noodzaak van een gezamenlijke aanpak door verschillende stakeholders. De belangrijkste doelstellingen en uitgangspunten zijn:

- **Data-gestuurde aanpak:** Gebruik van actuele gegevens om regionisico's aan te pakken.
- **Nul verkeersslachtoffers in 2050:** Dit doel is alleen haalbaar met structurele versterking van de investeringsruimte van wegbeheerders.
- **Integrale benadering:** Een brede aanpak is nodig om serieuze stappen richting nul verkeersslachtoffers te maken.
- **Verkeershandhaving:** Cruciale factor bij het verbeteren van de verkeersveiligheid, met goede afstemming en gezamenlijke aanpak.

3.3 Financiële prikkels

Het verbeteren van verkeersveiligheid vereist aanzienlijke financiële investeringen. Structurele investeringen zorgen ervoor dat verkeersveiligheid een prioriteit blijft en dat er continuïteit is in de inspanningen om ongevallen te voorkomen. Gemeente Dijk en Waard maakt goed gebruik van verschillende subsidies en regelingen om deze investeringen te ondersteunen. De belangrijkste punten hieromtrent zijn:

- **Subsidies en Regelingen:** Verschillende ministeries en provincies bieden subsidies aan om verkeersveiligheidsmaatregelen te financieren. Gemeente Dijk en Waard beschikt over een subsidieadviseur die op de hoogte is van de beschikbare subsidies en de voorwaarden waaraan voldaan moet worden.
- **Eigen Financiering:** Voor de meeste subsidies is een eigen bijdrage van de gemeente vereist. De subsidieadviseur zorgt ervoor dat de gemeente optimaal gebruik maakt van de beschikbare middelen.
- **Succesvolle Aanvragen:** De afgelopen jaren heeft de gemeente miljoenen aan subsidies binnengehaald, wat een aanzienlijke impuls heeft gegeven aan verkeersveiligheidsprojecten.
- **Koppeling met Woningbouw:** Subsidies voor woningbouwprojecten worden ook gebruikt om verkeersveiligheid in nieuwe wijken te verbeteren.

3.4 Beantwoording onderzoeksvragen

Welk beleid is door de gemeente vastgesteld ten aanzien van verkeersveiligheid?

⁵ Vergevingsgezindheid in het verkeer, zoals beschreven in de Duurzaam Veilig 3 visie, verwijst naar het principe dat verkeerssystemen zo ontworpen moeten worden dat de gevolgen van menselijke fouten en tekortkomingen beperkt blijven.

⁶ Regionaal uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2030, regio Alkmaar en Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2030, Noord-Holland

De gemeente Dijk en Waard heeft verschillende beleidsstukken vastgesteld om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het Omgevingsprogramma Mobiliteit 2021 richt zich op een veilige en leefbare gemeente door infrastructuur en gedragsbeïnvloeding. Het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2024-2026 streeft naar nul verkeersslachtoffers in 2050, met speciale aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers. De Strategische Omgevingsvisie 2024 omvat een integrale aanpak van infrastructuur, gedrag en handhaving. De gemene deler is het streven naar een standaardlimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom en het streven naar een duurzame en veilige inrichting van de openbare ruimte.

In hoeverre zijn in dit beleid meetbare doelen geformuleerd?

De gemeente Dijk en Waard heeft ambitieuze doelen gesteld om de verkeersveiligheid te verbeteren. In het Omgevingsprogramma Mobiliteit 2021 worden specifieke verbeteringen aan de infrastructuur, zoals veilige oversteekplaatsen en uitgebreide fiets- en wandelnetwerken, nagestreefd. Het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2024-2026 heeft als doel om tegen 2050 nul verkeersslachtoffers te hebben, met een sterke focus op kwetsbare verkeersdeelnemers en infrastructuurverbeteringen volgens CROW-richtlijnen. De Strategische Omgevingsvisie 2024 richt zich op een integrale aanpak van infrastructuur, gedrag en handhaving, met specifieke doelen voor fietspaden, wandelroutes en snelheidsbeperkingen. Tot slot wordt gestreefd naar, waar mogelijk, een standaardlimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom en richt het zich op een duurzame en veilige inrichting van de openbare ruimte. Deze meetbare doelen zorgen ervoor dat de voortgang en effectiviteit van het beleid goed gemonitord kunnen worden.

Op welke wijze wordt dit beleid uitgewerkt in uitvoeringsprogramma's (of vergelijkbare documenten met een focus op de uitvoering)?

De gemeente Dijk en Waard heeft haar verkeersveiligheidsbeleid uitgewerkt in het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2024-2026. Dit bevat concrete maatregelen en acties. Jaarlijkse actieplannen specificeren de te nemen stappen, tijdlijnen, budgetten en verantwoordelijke partijen.

In welke mate benut de gemeente de financiële middelen beschikbaar uit bestuurlijke samenwerkingsverbanden om de verkeersveiligheid in Dijk en Waard te vergroten?

De gemeente Dijk en Waard maakt actief gebruik van financiële middelen uit bestuurlijke samenwerkingsverbanden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dijk en Waard werkt samen met regionale en nationale overheden om subsidies en fondsen te verkrijgen voor verkeersveiligheidsprojecten. Deze middelen worden ingezet voor infrastructuurverbeteringen. Daarnaast worden de fondsen gebruikt voor educatie- en bewustwordingscampagnes gericht op verkeersveiligheid. Door deze samenwerkingen kan de gemeente effectiever en efficiënter werken aan het vergroten van de verkeersveiligheid.

Zijn er (juridische) afspraken en/of (beleids-)kaders aanwezig, zoals ruimte claims of financiële prikkels, die impact hebben op de verkeersveiligheid?

De gemeente hanteert ruimteclaims voor infrastructuurprojecten, zoals ruimte voor verkeer binnen ontwikkel-/woningbouwlocaties, en stelt financiële prikkels⁷ beschikbaar voor duurzame mobiliteitsoplossingen. Daarnaast zijn er richtlijnen zoals Duurzaam Veilig 3 en SPV2030 die de inrichting van de openbare ruimte sturen. Deze kaders zorgen ervoor dat verkeersveiligheid een integraal onderdeel is van ruimtelijke plannen. Door de druk op de openbare ruimte moet verkeersveiligheid altijd worden meegenomen in ruimtelijke afwegingen om een veilige en leefbare omgeving te waarborgen.

3.5 Overwegingen

Door onderstaande punten in overweging te nemen, kan de gemeente Dijk en Waard gericht werken aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersongevallen.

Evaluatie en bijsturing: Hoewel er veel aandacht is voor infrastructuur, educatie en handhaving, ontbreekt een systematische aanpak voor het regelmatig evalueren van de effectiviteit van deze maatregelen. Door periodieke evaluaties in te voeren, kan de gemeente beter inspelen op veranderende omstandigheden en nieuwe inzichten,

⁷ Gemeente Dijk en Waard biedt verschillende financiële prikkels en voordelen voor initiatiefnemers die duurzame mobiliteit stimuleren via o.a. Subsidieregeling Duurzame Initiatieven, Uitvoeringsprogramma CO2-neutraal en Subsidie Duurzaamheid.

en zo de verkeersveiligheid continu verbeteren. Dit zou ook helpen om de betrokkenheid van de gemeenschap te vergroten en transparantie te waarborgen.

Doorlooptijd Uitvoeringsprogramma: De lange doorlooptijd van sommige projecten tot 2030 kan leiden tot vertragingen en inefficiënties. Kortere termijndoelen, jaarplannen en tussentijdse evaluaties zouden helpen om sneller in te spelen op actuele verkeersveiligheidsproblemen. Flexibiliteit in planning en uitvoering kan bijdragen aan een dynamische aanpak.

Financiële Prikkels: De gemeente is momenteel sterk afhankelijk van de huidige subsidie-expert voor het succesvol verkrijgen van subsidies. Als deze expert wegvalt, kan dit leiden tot onzekerheid en vertraging. Het ontwikkelen van een robuuste eigen financieringsstrategie rondom verkeersveiligheid is daarom essentieel om de continuïteit van verkeersveiligheidsprojecten te waarborgen.

4. Spoor 3 | Uitvoering & Spoor 6 | Sturing Raad

4.1 Ambtelijke uitvoering

De gemeente Dijk en Waard is bezig met een transitie van reactief naar proactief verkeersveiligheidsbeleid. Dit betekent dat ze niet langer alleen reageren op ongevallen en meldingen van bewoners, maar ook risico's vooraf proberen te identificeren en aan te pakken. Uit gesprekken met ambtelijke experts blijkt dat verkeersveiligheid op verschillende niveaus en in diverse rollen binnen de gemeente voortdurend aandacht krijgt. Dagelijks werken de afdelingen verkeer en beleid samen om de veiligheid te verbeteren, waarbij naast grote geplande werkzaamheden en onderzoeken, ook kleinschalige ingrepen zoals het plaatsen van drempels en zebrapaden worden uitgevoerd.

Op beleidsniveau is er de afgelopen jaren hard gewerkt aan een risicoanalyse en een uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid. Dit programma moet de komende jaren als basis dienen voor de aanpak van verkeersveiligheid, waarbij de nieuwe landelijke aanpak van risico gestuurd verkeersveiligheidsbeleid wordt gevolgd. Hierdoor kunnen de effecten van maatregelen beter worden gemonitord. Hoewel het budget voor verkeersveiligheid recentelijk verhoogd is, waardoor er nu meer investeringen mogelijk zijn voor grotere projecten, zou een nog robuuster en structureler verkeersveiligheidsbudget de gewenste impact, zoals verwoord in het uitvoeringsprogramma 2024-2026, vergroten.

De samenwerking tussen de verschillende afdelingen binnen de gemeente verloopt goed. Kleinschalige projecten worden door de afdeling verkeer zelf uitgevoerd, terwijl voor grotere projecten wordt samengewerkt met projectleiders van het ingenieursbureau. De onderhoudscyclus van riool- en wegenbeheer blijft echter dominant, waardoor verkeersveiligheidsprojecten soms moeten worden aangepast aan de planning van onderhoudswerkzaamheden. De gemeente beschikt ook over een actieve subsidieadviseur die extra budgetten binnenhaalt voor verkeerskundige maatregelen.

Daarnaast werkt de gemeente samen met externe partijen zoals de provincie, politie en de fietsersbond om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook worden verkeersveiligheidscampagnes en educatieprogramma's opgezet in samenwerking met organisaties zoals Team Alert. De komende jaren wil de gemeente meer inzetten op gedragsbeïnvloeding door middel van campagnes, educatie en handhaving, om zo het gewenste verkeersgedrag af te dwingen en de verkeersveiligheid verder te verhogen.

4.2 Bestuurlijke sturing

4.2.1 Raadsvoorstellen

Vijf raadsvoorstellen zijn geanalyseerd om inzicht te krijgen in de instrumenten die de Raad gebruikt om verkeersveiligheid te benadrukken. De volgende raadsvoorstellen zijn beoordeeld:

Raadsvoorstel visie Langedijk West:

Samenvatting: Dit voorstel gaat niet specifiek in op verkeersveiligheid, maar vermeldt dat de westelijke Randweg behouden blijft en de focus ligt op langzaam verkeer. Hoewel verkeersveiligheid niet expliciet wordt genoemd, is de aandacht voor langzaam verkeer positief. Echter, er had meer nadruk kunnen liggen op concrete maatregelen voor verkeersveiligheid.

Raadsvoorstel Integraal Veiligheidsplan 2023-2026:

Samenvatting: Dit plan richt zich op vier strategische thema's, waaronder een veilige woon- en leefomgeving, waarbij verkeersveiligheid een prioriteit is. De integrale benadering van veiligheidsproblematiek is goed, maar de specifieke maatregelen voor verkeersveiligheid hadden uitgebreider kunnen worden beschreven.

Raadsvoorstel Vaststellen bestemmingsplan Woningbouw Gildestraat:

Samenvatting: Verkeersveiligheid wordt in dit voorstel niet behandeld, ook niet in de bijgevoegde verkeersonderzoeken. Het ontbreken van aandacht voor verkeersveiligheid is een gemiste kans, vooral gezien de impact van nieuwe woningbouw op verkeersstromen.

Raadsvoorstel Kredietvoting Stationsgebied Dijk en Waard Fase 1:

Samenvatting: Dit voorstel besteedt aandacht aan verkeersveiligheid, vooral vanwege zorgen van omwonenden over de veiligheid op de Umbriellaan. De participatie van bewoners en de aandacht voor verkeerskundige oplossingen zijn positief; concretere verkeersveiligheidsmaatregelen had dit raadsvoorstel afgemaakt

Raadsvoorstel Integraal Veiligheidsplan 2023-2026:

Samenvatting: Dit plan richt zich op vier strategische thema's, waaronder een veilige woon- en leefomgeving, waarbij verkeersveiligheid een prioriteit is. De integrale benadering van veiligheidsproblematiek is goed, maar de specifieke maatregelen voor verkeersveiligheid hadden uitgebreider kunnen worden beschreven. Zoals dat met de participatiestrategie wel het geval is.

4.2.2 Sturing door de raad

In de analyse van de raadsvoorstellen zien wij een beperkte inzet van sturingsinstrumenten door de raad. Zo worden er weinig (technische) vragen gesteld over verkeersveiligheid en worden er weinig moties en amendementen ingediend. De beperkte inzet van raadsinstrumenten kan duiden op een beperkte betrokkenheid van de raad op dit thema. Raadsleden geven zelf echter aan verkeersveiligheid wel belangrijk te vinden. Uit het raads gesprek blijkt dat binnen fracties gesproken wordt over verkeersveiligheid van doelgroepen, lokale verkeersonveilige situaties, het terugdringen van verkeersongevallen, het beïnvloeden van gedrag en juiste communicatie richting weggebruikers tijdens wegwerkzaamheden/ omleidingen.

Binnen de raad wordt verkeersveiligheid vooral uitgedrukt in ongelukken, te hard rijden en klachten. Duidelijk is dat de raad nauwelijks betrokken is bij het risico gestuurde werken rondom verkeersveiligheid. Het zijn voornamelijk ongelukken die zorgen voor impact in de maatschappij en daarop wordt door de raad geacteerd.

Ook zien we dat raadsleden zich richten op specifieke locaties. In Dijk en Waard is er een groot verschil in opgaven. Daar waar oude dorpen en structuren aangepast zouden moeten worden naar nieuwe en veilige standaarden, wordt er ook veel woningbouw gerealiseerd waarbij in de nieuwe woonwijken direct een verkeersveilige infrastructuur kan worden aangelegd. Raadsleden hebben concrete ideeën over hoe dergelijke wegen eruit zouden moeten zien. Deze ideeën zijn vaak gericht op specifieke locaties die zij goed kennen.

Raadsleden acteren dus op ongelukken en hebben concrete ideeën over specifieke locaties. De betrokkenheid van de raad blijkt niet uit de hoeveelheid aandacht die zij voor dit onderwerp vragen in het politieke debat. Er worden weinig vragen gesteld en moties of amendementen ingediend. Daarbij is er binnen de raad geen eenduidige visie over waar de gemeente naar toe zou moeten bewegen op dit thema. Wat zijn de kaders waaraan nieuwe verkeerskundige ingrepen moeten voldoen?

De onderzoekers erkennen dat de gemeente Dijk en Waard voor een veelheid aan opgaven staat. De afgelopen jaren hebben in het teken gestaan van de fusie. Er is veel reactief op voorstellen vanuit het college gereageerd. De raad spreekt te wens uit meer initiatief op het thema verkeersveiligheid te nemen en meer inhoudelijke bagage te krijgen rondom dit thema.

4.3 Beantwoording onderzoeksvragen

In welke mate voert de gemeente het bestaande beleid uit?

De gemeente Dijk en Waard voert een proactief verkeersveiligheidsbeleid uit, waarbij risico's vooraf worden geïdentificeerd en aangepakt. Ze werken samen met verschillende afdelingen en externe partijen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Er is een uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid opgesteld dat als basis dient voor de komende jaren. De gemeente zet ook in op gedragsbeïnvloeding door middel van campagnes, educatie en handhaving.

In hoeverre wordt de uitvoering meegenomen als input voor het aanpassen van beleid?

Voor Dijk en Waard is het staande beleid vertaald in de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid. Dat is leidend voor de periode 2024-2026.

In hoeverre worden de verkeersveiligheidscijfers gebruikt als input voor het aanpassen van beleid en verkeerssituaties?

Het verbeteren van de verkeersveiligheid door uitvoering te geven aan het programma voor de periode 2024-2026 staat centraal. Het structureel bijhouden wat de impact is van maatregelen en aanpassingen aan de infrastructuur is een wens. Het periodiek bijwerken van de risicoanalyse verkeersveiligheid is hiervan een voorbeeld, maar is nog niet concreet gemaakt.

Wordt verkeersveiligheid voldoende meegenomen als input voor huidige en toekomstige bouwplannen?

Verkeersveiligheidscijfers zijn gebruikt om risicothema's en -locaties te identificeren en prioriteiten te stellen voor beleidsaanpassingen en verkeersmaatregelen. Deze cijfers helpen bij het bepalen van de effectiviteit van bestaande maatregelen en het plannen van nieuwe interventies. De gemeente analyseert ongevallendata en verkeersstromen om gerichte verbeteringen door te voeren. Er is echter behoefte aan een meer gestructureerde monitoringsstrategie om de impact van maatregelen beter te kunnen volgen en bij te sturen.

Welke succes- en knelpunten worden ervaren binnen de ambtelijke organisatie als het gaat om verkeersveiligheid?

Een kritische blik toont aan dat hoewel er veel positieve stappen zijn gezet, er nog ruimte is voor verbetering, vooral op het gebied van budgettering en monitoring.

- **Succespunten:** Er is een goede samenwerking tussen verschillende afdelingen en externe partijen, wat leidt tot effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen. De gemeente heeft een transitie gemaakt naar een proactief verkeersveiligheidsbeleid, waarbij risico's vooraf worden geïdentificeerd en aangepakt. Het budget voor verkeersveiligheid is recentelijk verhoogd, waardoor meer investeringen mogelijk zijn.
- **Knelpunten:** Ondanks de verhoging is er nog steeds behoefte aan een robuuster en structureler budget om de gewenste impact te bereiken. Bovendien moeten verkeersveiligheidsprojecten soms worden aangepast aan de planning van onderhoudswerkzaamheden, wat de uitvoering kan vertragen. En tot slot ontbreekt er een gestructureerde monitoringsstrategie om de impact van maatregelen beter te kunnen volgen en bij te sturen.

Algemeen beeld vanuit raadsvoorstellen

Het algemene beeld van de raadsvoorstellen is dat verkeersveiligheid vaak niet expliciet wordt behandeld, ondanks de erkenning van het belang ervan. Sommige voorstellen, zoals het Integraal Veiligheidsplan, benoemen verkeersveiligheid als prioriteit, maar missen gedetailleerde maatregelen. Andere voorstellen, zoals het bestemmingsplan voor woningbouw, negeren verkeersveiligheid volledig, wat een gemiste kans is. Er is een positieve aandacht voor verkeersveiligheid in specifieke gevallen, zoals bij zorgen van omwonenden, maar over het algemeen ontbreekt een consistente en concrete aanpak. Een meer gestructureerde en gedetailleerde benadering van verkeersveiligheid in raadsvoorstellen zou wenselijk zijn.

Hoe wordt de raad geïnformeerd over verkeersveiligheid?

De raad wordt momenteel geïnformeerd over verkeersveiligheid naar aanleiding van incidenten, meldingen en tijdens de ontwikkeling van nieuwe projecten. In raadsvoorstellen wordt verkeersveiligheid soms expliciet behandeld, maar dit gebeurt niet consistent. Tijdens vergaderingen kunnen raadsleden verkeersveiligheidskwesties bespreken, maar er worden weinig technische vragen gesteld en moties ingediend. Dit duidt op een beperkte betrokkenheid van de raad bij verkeersveiligheid. Er is behoefte aan een meer gestructureerde en consistente manier van informeren om de raad beter in staat te stellen hun kaderstellende en controlerende rol effectief te vervullen.

Hoe vervult de raad zijn kaderstellende en controlerende rol met betrekking tot verkeersveiligheid?

De raad vervult zijn kaderstellende en controlerende rol met betrekking tot verkeersveiligheid op verschillende manieren. Ze reageren voornamelijk op incidenten en meldingen van onveilige situaties, en bespreken verkeersveiligheid tijdens de ontwikkeling van nieuwe projecten en infrastructuurplannen. In raadsvoorstellen wordt verkeersveiligheid soms expliciet behandeld, maar dit gebeurt niet consistent. Tijdens vergaderingen kunnen raadsleden verkeersveiligheidskwesties bespreken, maar er worden weinig technische vragen gesteld en moties ingediend, wat wijst op een beperkte betrokkenheid. De raad acteert vooral op ongelukken en heeft concrete ideeën over specifieke locaties, maar mist een eenduidige visie en gestructureerde aanpak. Er is behoefte aan meer initiatief en inhoudelijke bagage om hun rol effectiever te vervullen.

4.4 Overwegingen

Door onderstaande punten in overweging te nemen, kan de gemeente Dijk en Waard gericht werken aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersongevallen.

Gebrek aan consistentie: De raad behandelt verkeersveiligheid niet consistent in alle raadsvoorstellen, wat leidt tot gemiste kansen om verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Een aanpak waarbij verkeersveiligheid altijd in eenzelfde manier aan de orde komt in raadsvoorstellen zorgt voor een meer geïntegreerde en effectieve verkeersveiligheidsstrategie.

Beperkte betrokkenheid: Er worden weinig technische vragen gesteld en moties ingediend, wat wijst op een beperkte betrokkenheid van de raad bij verkeersveiligheid. Meer betrokkenheid zou leiden tot beter geïnformeerde beslissingen en een grotere impact op verkeersveiligheidsbeleid.

Reactief in plaats van proactief: De raad reageert voornamelijk op incidenten en meldingen, in plaats van een proactieve benadering te hanteren om verkeersveiligheidsrisico's te verminderen. Een proactieve aanpak zou helpen om ongevallen te voorkomen en de algehele verkeersveiligheid te verbeteren.

Ontbreken van een eenduidige visie: Er is geen duidelijke visie binnen de raad over de richting van het verkeersveiligheidsbeleid, wat de effectiviteit van de maatregelen kan beperken. Een eenduidige visie zou zorgen voor een meer gerichte en samenhangende aanpak van verkeersveiligheidsvraagstukken.

5. Spoor 5 | Inwoners

De Rekenkamer Dijk en Waard stelde vragen over verkeersveiligheid omdat dit een belangrijk thema is in de dorps- en wijkagenda's. In plaats van inwoners direct te benaderen voor dit onderzoek, is hun input verzameld via bewonersmeldingen, jaaragenda's van dorpsraden en sociale media. Dit zorgde voor een breed scala aan reacties zonder directe enquêtes.

5.1 Bewonersmeldingen

In de gemeente Dijk en Waard kunnen inwoners meldingen doen over de openbare ruimte via het systeem Fixi. Hoewel Fixi niet specifiek is ontworpen voor verkeersveiligheid, wordt het vaak gebruikt voor meldingen over verkeersgerelateerde zaken. Jaarlijks worden er ruim 1.800 meldingen gedaan, waarvan een groot deel betrekking heeft op verkeer. Veelvoorkomende onderwerpen zijn te hard rijden in 30 km/u-zones, parkeeroverlast en onveilige verkeerssituaties bij kruisingen en oversteekplaatsen.

De gemeente bekijkt elke melding afzonderlijk en past waar nodig en mogelijk maatregelen toe. Soms ervaren bewoners een locatie als verkeersonveilig, terwijl uit de data blijkt dat er geen sprake is van overtredingen. Dit verschil tussen subjectieve en objectieve onveiligheid kan leiden tot verschillende percepties van verkeersveiligheid. En frustratie als vanuit de gemeente geen helpende hand wordt geboden, maar een reactie om de melding af te handelen. Daarentegen, als een locatie vaak terugkomt in meldingen of als bijzonder onveilig wordt beschouwd, wordt deze opgenomen in de gemeentelijke werkzaamheden, hoewel dit soms enige tijd kan duren.

Naast Fixi maakt de gemeente gebruik van het Zaaksysteem voor meldingen die rechtstreeks bij wethouders, raadsleden of de burgemeester worden ingediend. Deze meldingen worden vervolgens door de ambtelijke verkeersexperts opgepakt. Dit systeem zorgt ervoor dat ook meldingen die niet via Fixi binnenkomen, de nodige aandacht krijgen en worden behandeld.

De input van inwoners via deze meldingssystemen is waardevol voor de gemeente. Het helpt bij het prioriteren van verkeersveiligheidsmaatregelen en zorgt ervoor dat de zorgen en ervaringen van bewoners worden meegenomen in de besluitvorming. Dit draagt bij aan een betere afstemming tussen de gemeentelijke acties en de behoeften van de inwoners op het gebied van verkeersveiligheid.

5.2 Wijk- en dorpsagenda's

In de gemeente Dijk en Waard spelen wijk- en dorpsagenda's een belangrijke rol bij het identificeren van verkeersveiligheidsproblemen. In deze agenda's worden vaak snelheid in woonstraten en onveilige oversteeklocaties voor fietsers en voetgangers genoemd als knelpunten. De agenda's richten zich op het aanpakken van deze problemen op korte en middellange termijn, zonder een bredere visie voor de komende jaren. Daarnaast blijkt uit de agenda's dat inwoners vooral bezorgd zijn over de inrichting van wegen en de bijbehorende snelheden. De knelpunten die worden besproken zijn locatiegericht en weerspiegelen de directe zorgen van de bewoners. Dit helpt de gemeente om prioriteiten te stellen en gerichte maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

5.3 Sociale media en nieuws

Op sociale media worden veel nieuwsartikelen over verkeersveiligheid in de gemeente Dijk en Waard gedeeld, wat inwoners de mogelijkheid geeft om hun mening te uiten. Hoewel veel nieuwssites geen reacties toestaan, bieden sociale mediaplatforms wel een ruimte voor discussie. Hieruit blijkt dat bewoners vaak blij zijn met de verkeerskundige plannen van de gemeente, maar ook vinden dat deze maatregelen vaak te laat worden uitgevoerd. Inwoners uiten hun zorgen over lokale verkeersonveilige situaties, verzamelen medestanders (door bijvoorbeeld handtekeningacties) en pleiten voor meer aandacht en budget om deze problemen aan te pakken. Ze benadrukken dat verkeersveiligheid een prioriteit moet zijn en dat de gemeente sneller moet reageren op meldingen en klachten.

5.4 Beantwoording onderzoeksvragen

Hoe ervaren inwoners van Dijk en Waard de verkeersveiligheid?

Inwoners van Dijk en Waard ervaren verkeersveiligheid op verschillende manieren. Via het systeem Fixi melden ze vaak verkeers(-gedrag)gerelateerde problemen zoals te hard rijden en onveilige kruisingen. De wijk- en dorpsagenda's benadrukken knelpunten zoals snelheid in woonstraten en onveilige oversteeklocaties. Op sociale media uiten bewoners hun zorgen en pleiten ze voor snellere en effectievere maatregelen van de gemeente. Over het algemeen blijkt dat inwoners verkeersveiligheid als een belangrijk thema beschouwen en dat ze graag zien dat de gemeente hier proactief en snel op inspeelt. Deze online discussies kunnen de gemeente waardevolle inzichten geven in de zorgen en wensen van de bewoners, wat kan helpen bij het verbeteren van de verkeersveiligheid in de toekomst.

In hoeverre worden meldingen van inwoners met betrekking tot onveilige situaties meegenomen bij het (prioriteren van het) uitvoeren van acties?

Bewonersmeldingen spelen een belangrijke rol bij het prioriteren van verkeersveiligheidsmaatregelen in Dijk en Waard. Via het systeem Fixi kunnen inwoners meldingen doen over verkeersgerelateerde problemen zoals te hard rijden en onveilige kruisingen. Deze meldingen worden geanalyseerd en gebruikt om prioriteiten te stellen voor gemeentelijke kleinschalige acties. Hoewel Fixi niet specifiek is ontworpen voor verkeersveiligheid, biedt het waardevolle inzichten in de zorgen van bewoners. Locaties die vaak terugkomen in meldingen of als bijzonder onveilig worden beschouwd, krijgen extra aandacht en worden opgenomen in de gemeentelijke werkzaamheden. Dit proces zorgt ervoor dat de input van inwoners wordt meegenomen bij het verbeteren van de verkeersveiligheid. De gemeente streeft ernaar om meldingen zo snel mogelijk op te pakken, maar soms kan het enige tijd duren voordat maatregelen worden uitgevoerd. Over het algemeen helpt de feedback van inwoners de gemeente om gerichte en effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen.

5.5 Overwegingen

Door onderstaande punten in overweging te nemen, kan de gemeente Dijk en Waard gericht werken aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersongevallen.

Subjectieve versus objectieve onveiligheid: Er is een duidelijk verschil tussen de subjectieve onveiligheid die bewoners ervaren en de objectieve data van de gemeente. Dit kan leiden tot frustratie bij bewoners als hun zorgen niet direct worden aangepakt. Het is belangrijk om deze kloof te overbruggen door betere communicatie en uitleg over de data-analyse.

Beperkt budget voor kleinschalige maatregelen: Het budget voor kleinschalige verkeerskundige aanpassingen is beperkt, wat kan leiden tot vertragingen in het uitvoeren van noodzakelijke maatregelen. Dit kan de perceptie van de gemeente als traag en inefficiënt versterken. Het is cruciaal om te onderzoeken hoe het budget efficiënter kan worden ingezet of vergroot.

Gebruik van sociale media: Sociale media bieden een waardevol platform voor bewoners om hun zorgen te uiten, maar de gemeente lijkt deze input niet systematisch te gebruiken. Dit is een gemiste kans om direct in contact te staan met de bewoners en hun zorgen beter te begrijpen. Het integreren van sociale media feedback in het beleidsproces kan de betrokkenheid en effectiviteit van de gemeente verbeteren.

Comfort en beleving: Om de verkeersveiligheid binnen de gemeente Dijk en Waard te verbeteren, is het essentieel om niet alleen technische oplossingen en naleving van wetgeving te overwegen, maar ook het comfort en de beleving van de inwoners. Het betrekken van inwoners bij het identificeren van knelpunten en het ontwikkelen van oplossingsrichtingen kan waardevolle inzichten bieden en zorgen voor draagvlak.

6. Spoor 4 | Infrastructuur

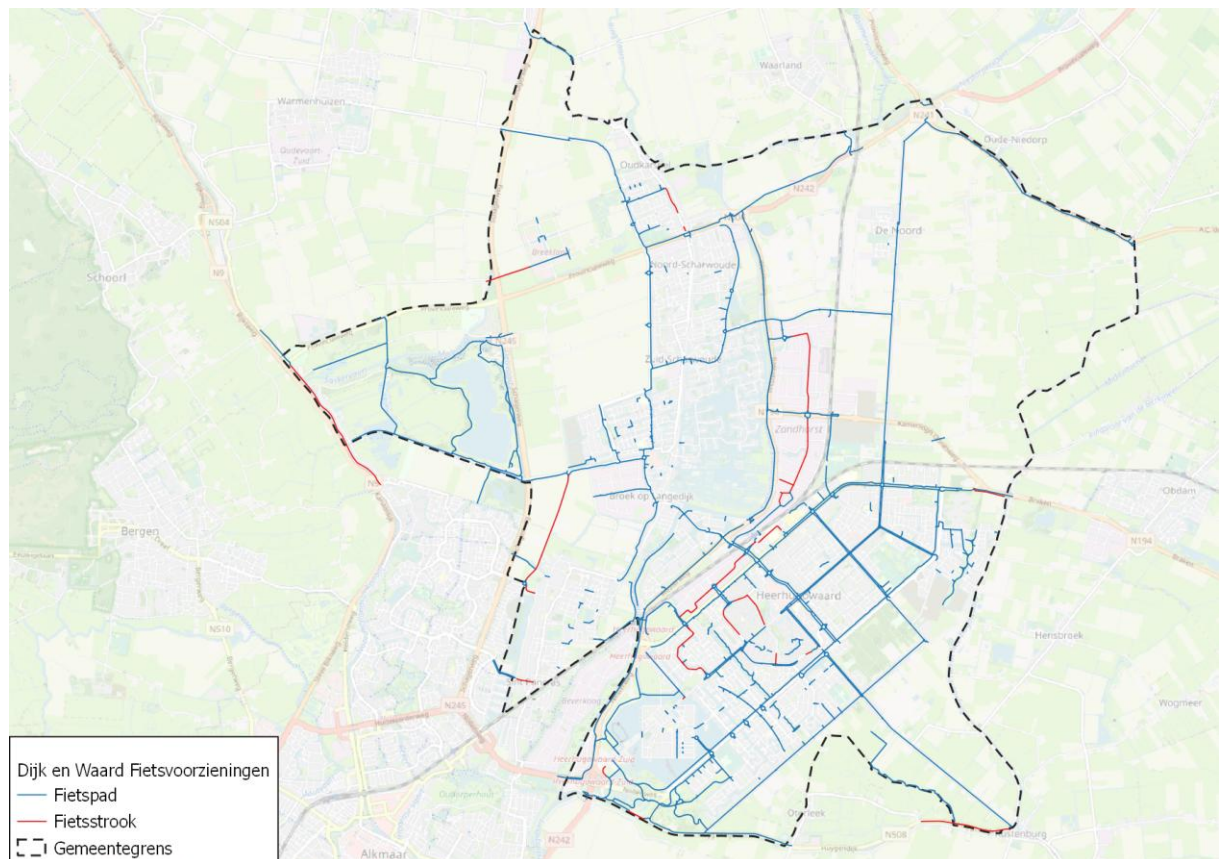
Uit de verkeersveiligheidsanalyse uit onderzoekspoor 1 blijkt dat de verkeersveiligheid in Dijk en Waard sterk beïnvloed wordt door de inrichting van de infrastructuur en de verkeersdichtheid. Verkeersongevallen en verkeersveiligheidsrisico's doen zich voor op wegen waar een maximumsnelheid van 50 km/ uur geldt in combinatie met fietsoversteeklocaties. Landelijk gezien neemt de verkeersintensiteit jaarlijks met 1% toe, wat betekent dat het verkeer elk jaar drukker wordt. Deze toenemende verkeersintensiteit heeft een directe impact op de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers.

Verkeersdichtheid beïnvloedt binnen de gemeente Dijk en Waard verschillende aspecten van verkeersveiligheid. Bij een hoge(re) verkeersdichtheid neemt het aantal voertuigen op de weg toe, wat de kans op botsingen en ongevallen vergroot. Op drukke wegen nemen vertraging en opstoppen toe, waardoor de doorstroming van het verkeer wordt belemmerd en gevaarlijke situaties ontstaan, zoals plotseling remmen en onverwachte manoeuvres. Bovendien wordt de zichtbaarheid voor bestuurders beperkt bij hoge verkeersdichtheid, vooral bij kruispunten en oversteekplaatsen, wat het risico op ongevallen verhoogt. Daarnaast zorgen drukke(re) verkeersomstandigheden tot onrustiger rijgedrag, wat de verkeersveiligheid verder in gevaar brengt.

De verkeersdichtheid op bepaalde wegen binnen de gemeente Dijk en Waard brengt specifieke veiligheidsrisico's met zich mee. Zo zal de Zuidtangent extra drukte ervaren door de afsluiting van de spooroverweg voor de bouw van een spooronderdoorgang, wat kan leiden tot verhoogde verkeersdichtheid en bijbehorende veiligheidsrisico's. Ook de Oosttangent en Westtangent worden verwacht extra drukte te ervaren tijdens deze bouwperiode, wat de verkeersveiligheid kan beïnvloeden. Daarnaast is de verkeerssituatie in Sint Pancras al jaren een veelbesproken onderwerp. Het gebied kent veel autoverkeer, vooral gerelateerd aan lokale bestemmingen zoals scholen en winkels. Deze verhoogde verkeersdichtheid leidt tot lokale veiligheidsproblemen.

Kwetsbare verkeersdeelnemers maken deels gebruik van eigen infrastructuur, zie afbeelding 2, zoals fietspaden en voetpaden, maar delen ook vaak de weg met gemotoriseerd verkeer. De hoofdroutes in Dijk en Waard zijn voorzien van vrijliggende fietspaden, wat de veiligheid van fietsers vergroot. Echter, op kruisingen (rotondes) ontstaan conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer. In woonwijken en verblijfsgebieden is er vaak geen aparte fietsinfrastructuur, waardoor fietsers en gemotoriseerd verkeer de rijbaan delen.

De hoge verkeersintensiteit op ontsluitingswegen binnen de gemeente leidt tot conflicten en aanrijdingen tussen kwetsbare verkeersdeelnemers en gemotoriseerd verkeer. Rotondes vormen hierbij een aandachtspunt, omdat fietsers van beide kanten komen en voorrang hebben op autoverkeer. Door de toenemende verkeersdruk ontstaan er meer conflicten tussen fietsers en voetgangers, wat het risico op ongevallen verhoogt. Vooral op locaties waar gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer elkaar kruisen, zoals kruispunten en rotondes, stijgt de kans op aanrijdingen en ongevallen met letsel.



Afbeelding 2 | Fietsvoorzieningen binnen de gemeente Dijk en Waard

6.1 Beantwoording onderzoeksvraag

Welke impact heeft de infrastructuur met de huidige verkeersdichtheid op de verkeersveiligheid?

De toenemende verkeersdruk in Dijk en Waard beïnvloedt de verkeersveiligheid, vooral voor fietsers en voetgangers. Hoofdroutes hebben vrij liggende fietspaden, maar op kruisingen ontstaan conflicten met gemotoriseerd verkeer. In woonwijken delen fietsers en auto's vaak dezelfde rijbaan, wat de kans op ongevallen vergroot. Rotondes zijn een specifiek aandachtspunt vanwege de voorrang van fietsers, wat leidt tot meer conflicten. De hoge verkeersintensiteit op ontsluitingswegen zorgt voor extra risico's, vooral op kruispunten en rotondes. Om de verkeersveiligheid te verbeteren, moet de balans tussen weggebruik en wegfunctie beter worden afgestemd.

6.2 Overwegingen

Toename van verkeersintensiteit: De gemeente kan een proactieve rol spelen door de toenemende verkeersintensiteit voor autoverkeer te beheersen. Dit kan door het blijven stimuleren van alternatieve vervoersmiddelen zoals fietsen en openbaar vervoer, en door het verbeteren van de infrastructuur voor deze vervoersmiddelen. Daarnaast moet de gemeente blijven investeren in het vroegtijdig inbedden van verkeerskundige expertise binnen ruimtelijke plannen om de verkeersstromen beter te reguleren en de verwachte druk op bepaalde wegen in de planfase al te verminderen.

Gebrek aan integrale fietsinfrastructuur: De gemeente kan een leidende rol nemen in het ontwikkelen van een meer integrale fietsinfrastructuur. Dit kan door het aanleggen van aparte fietspaden in woonwijken en verblijfsgebieden, zodat fietsers niet langer de rijbaan hoeven te delen met gemotoriseerd verkeer. Verder kan de gemeente, door structureel de risicoanalyse verkeersveiligheid actueel te houden en na bijvoorbeeld locatie specifieke onderzoeken (zoals het lopende onderzoek naar fietsveiligheid bij rotondes), investeren in veilige oversteekplaatsen en rotondes, en zorgen voor een uniforme en veilige inrichting van fietsroutes door de hele gemeente.

7. Conclusies en aanbevelingen

7.1 Conclusies

Conclusie 1: De helft van het aantal ongevallen vindt plaats op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u, vooral bij rotondes. Uit de ongevallenanalyse blijkt dat de helft (50%) van het aantal ongevallen plaatsvindt op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u, met name bij rotondes met fietsoversteekplaatsen. In vergelijking met de gemeenten Hilversum en Hoorn ligt het aantal verkeersongevallen in Dijk en Waard hoger, zowel in absolute aantallen als uitgedrukt per 1.000 inwoners (Dijk en Waard 28,83 per 1.000 inwoners, Hilversum 22,51 per 1.000 en Hoorn 26,40 per 1.000 inwoners).

Conclusie 2: In de beleidsstukken ontbreekt een systematische aanpak voor het evalueren van de effectiviteit van verkeerskundige maatregelen. Hoewel de gemeente Dijk en Waard verschillende beleidsstukken heeft vastgesteld, ontbreekt een systematische aanpak voor het regelmatig evalueren van de effectiviteit van verkeerskundige maatregelen. Het bijhouden van de impact van maatregelen en aanpassingen aan de infrastructuur is een wens, maar gebeurt momenteel nog niet structureel.

Conclusie 3: De raad wordt geïnformeerd over verkeersveiligheid naar aanleiding van incidenten en tijdens de ontwikkeling van nieuwe projecten. Binnen de raad wordt verkeersveiligheid vooral uitgedrukt in termen van ongelukken, te hard rijden en klachten. De raad is nauwelijks betrokken bij het risico gestuurde werken rondom verkeersveiligheid en reageert voornamelijk op ongelukken. Tijdens vergaderingen worden weinig vragen gesteld en moties ingediend over verkeersveiligheidskwesties. Verkeersveiligheid wordt soms expliciet behandeld in raadsvoorstellen, maar dit gebeurt niet consistent. Er is behoefte aan een meer gestructureerde en consistente manier van informeren om de raad beter in staat te stellen hun kaderstellende en controlerende rol effectief te vervullen.

Conclusie 4: Inwoners beschouwen verkeersveiligheid als een belangrijk thema en zien graag dat de gemeente hier proactief en snel op inspeelt. Bewonersmeldingen spelen een belangrijke rol bij het prioriteren van verkeersveiligheidsmaatregelen in Dijk en Waard. Via het systeem Fixi kunnen inwoners meldingen doen over verkeersgerelateerde problemen zoals te hard rijden en onveilige kruisingen. Deze meldingen worden geanalyseerd en gebruikt om prioriteiten te stellen voor gemeentelijke kleinschalige acties. Locaties die vaak terugkomen in meldingen of als bijzonder onveilig worden beschouwd, krijgen extra aandacht en worden opgenomen in de gemeentelijke werkzaamheden.

Conclusie 5: De gemeente heeft behoefte aan een geïntegreerde aanpak voor verkeersveiligheid, waarbij samenwerking tussen verschillende afdelingen en externe partijen essentieel is. De gemeente Dijk en Waard werkt samen met verschillende afdelingen en externe partijen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Hoewel er al veel positieve stappen zijn gezet, is er nog ruimte voor verbetering, vooral op het gebied van budgettering en monitoring. Een robuuster en structureel verkeersveiligheidsbudget zou de gewenste impact vergroten. Daarnaast is een gestructureerde monitoringsstrategie nodig om de impact van maatregelen beter te kunnen volgen en bij te sturen. De samenwerking tussen afdelingen en externe partijen verloopt goed, maar kan verder worden versterkt om de verkeersveiligheid effectief te verbeteren.

Conclusie 6: Er is een verschil tussen de subjectieve beleving van verkeersveiligheid door inwoners en de objectieve data van de gemeente. Inwoners van Dijk en Waard ervaren verkeersveiligheid op verschillende manieren en melden vaak verkeersgerelateerde problemen via het systeem Fixi. Er is echter een duidelijk verschil tussen de subjectieve onveiligheid die bewoners ervaren en de objectieve data van de gemeente. Dit kan leiden tot frustratie bij bewoners als hun zorgen niet direct worden aangepakt.

7.2

Aanbevelingen aan college

Aanbeveling 1: Voer een grondige analyse uit van verkeersonveilige locaties om gerichte maatregelen te kunnen ontwikkelen. De ongevalanalyse toont aan dat een 50% van het aantal ongevallen plaatsvindt op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u, met name bij rotondes met fietsoversteekplaatsen. De gemeente moet prioriteit geven aan het verbeteren van de infrastructuur op risicolocaties, zoals rotondes met fietsoversteekplaatsen, om het aantal verkeersongevallen te verminderen. Uit de ongevalldata is echter niet voor alle ongevallen vast te stellen wat de oorzaak was. Een diepere analyse van deze locaties is nodig om meer inzicht te krijgen in de oorzaak van de ongevallen (bijv. in twee richtingen fietsoversteken op rotondes, de complexe rijtaak van gemotoriseerd verkeer of eventueel de inrichting van de wegen). Het analyseren van de oorzaak van ongevallen uit te voeren kan helpen bij het ontwikkelen van gerichte interventies om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren.

Aanbeveling 2: Monitor de effectiviteit van genomen maatregelen op verkeersonveilige situaties en informeer de raad jaarlijks over de voortgang. Het is belangrijk om de effectiviteit van genomen maatregelen continu te monitoren en te evalueren om te zorgen voor een blijvende verbetering van de verkeersveiligheid. Door periodieke evaluaties in te voeren, kan de gemeente beter inspelen op veranderende omstandigheden. Dit zou ook helpen om de betrokkenheid van de gemeenschap te vergroten en transparantie te waarborgen. De raad moet jaarlijks over de voortgang worden geïnformeerd.

Aanbeveling 3: Stel, naast lange termijn doelen, ook kortere termijndoelen en jaarplannen op om actuele verkeersveiligheidsproblemen op te lossen. De lange doorlooptijd van sommige projecten tot 2030 kan leiden tot vertragingen en inefficiënties. Naast de lange termijndoelen, kunnen kortere termijndoelen, jaarplannen en tussentijdse evaluaties helpen om sneller in te spelen op actuele verkeersveiligheidsproblemen.

Aanbeveling 4: Blijf investeren in het vroegtijdig inbedden van verkeerskundige expertise binnen ruimtelijke plannen. De verkeersintensiteit neemt steeds meer toe. De gemeente kan een proactieve rol spelen door de toenemende verkeersintensiteit te beheersen. Dit kan door het blijven stimuleren van alternatieve vervoersmiddelen zoals fietsen en openbaar vervoer, en door het verbeteren van de infrastructuur voor deze vervoersmiddelen. Daarnaast moet de gemeente blijven investeren in het vroegtijdig inbedden van verkeerskundige expertise binnen ruimtelijke plannen om de verkeersstromen beter te reguleren en de verwachte druk op bepaalde wegen in de planfase al te verminderen.

Aanbeveling 5: Stel meer budget beschikbaar voor (kleinschalige) verkeerskundige aanpassingen. Het budget voor kleinschalige verkeerskundige aanpassingen is beperkt, wat kan leiden tot vertragingen in het uitvoeren van noodzakelijke maatregelen. De gemeente moet prioriteit geven aan het verbeteren van de infrastructuur op risicolocaties, zoals rotondes met fietsoversteekplaatsen, om het aantal verkeersongevallen te verminderen. Er is behoefte aan een robuuster en structureler budget om de gewenste impact te bereiken.

Aanbeveling 6: Neem verkeersveiligheid op een gestructureerde manier mee in raadsvoorstellen. In raadsvoorstellen wordt verkeersveiligheid niet consistent behandeld. Het gaat dan om raadsvoorstellen die bijvoorbeeld gaan over verkeerskundige ingrepen of bestemmingsplannen. Het verdient aanbeveling om verkeersveiligheid in deze raadsvoorstellen wel expliciet op te nemen en zo de raad mee te nemen in de stappen die worden gezet op het gebied van verkeerskundige keuzes en verkeersveiligheid. Een aanpak waarbij verkeersveiligheid altijd op eenzelfde manier aan de orde komt in raadsvoorstellen zorgt ervoor dat de raad zijn kaderstellende en controlerende rol beter kan invullen.

Aanbeveling 7: Informeer inwoners over keuzes

Het is belangrijk om inwoners beter te informeren over waarom een keuze wordt gemaakt om wel of geen maatregelen te nemen naar aanleiding van hun melding. Een betere toelichting van de data-analyse, geeft inwoners meer gevoel bij de objectieve verkeersveiligheid en de keuze waarom gemeente geen maatregelen treft. Daarnaast moet de gemeente onderzoeken hoe het budget voor kleinschalige verkeerskundige aanpassingen efficiënter kan worden ingezet of vergroot om sneller op meldingen te kunnen reageren.

7.3 Aanbevelingen aan raad

Aanbeveling 1: Hanteer een proactieve houding op het gebied van verkeersveiligheid. De raad reageert voornamelijk op incidenten en meldingen, in plaats van een proactieve benadering te hanteren om verkeersveiligheidsrisico's te verminderen. Het is belangrijk dat de raad meer raadsinstrumenten inzet om verkeersveiligheid structureel te verbeteren.

Aanbeveling 2: Stel een visie voor verkeersveiligheidsbeleid vast. Het ontbreekt aan een vastgestelde visie binnen de raad over de richting van het verkeersveiligheidsbeleid, wat de effectiviteit van de maatregelen kan beperken. Een duidelijke en vastgestelde visie zorgt voor een meer gerichte en samenhangende aanpak van verkeersveiligheidsvraagstukken. In de visie kunnen KPI's worden opgenomen, waardoor de visie meetbaar is en gemonitord kan worden op de voortgang van verkeersveiligheid. Voorbeelden hiervan zijn; het verlagen van fietsongevallen met 50% in de komende 10 jaar, verminder snelheidsovertredingen met 20%, maximaal 5% van de ongevallen vindt plaats op 30 km/u wegen, etc.

Aanbeveling 3: Vergroot het kennisniveau omtrent verkeersveiligheid door actieve kennisdeling en rapportage. Organiseer periodieke sessies waarin ambtenaren de raad informeren over de nieuwste inzichten en ontwikkelingen. Stel een systematische aanpak in voor het monitoren en rapporteren van de voortgang en effectiviteit van verkeersveiligheidsmaatregelen.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1800 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Tolhuisweg 57
8443 DV Heerenveen
Postbus 24
8440 AA Heerenveen

Copyright ©

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij security@antegroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

www.anteagroup.nl