

RAADSINFORMATIENOTITIE

Datum	: 19 maart 2019
Aan	: Raad
Kopie aan	: College
Van	: Rauke de Hoop, Mareille Lok
Onderwerp	: Informatienotitie verkeersagenda: Rond de tafel gesprek 4 april 2019

Inleiding

Het proces voor het opstellen van de verkeersagenda is halverwege 2017 gestart. Inwoners zijn op dat moment, door het invullen van een online enquête, actief betrokken. De afgelopen periode is een groot aantal inhoudelijke analyses uitgevoerd om te komen tot een prioriteitenlijst van uitvoeringsmaatregelen: "De verkeersagenda". Momenteel wordt gewerkt aan de afronding van de analyse. Graag willen wij de gemeenteraad in dit stadium actief betrekken en meenemen in het gevolgde proces. Daarnaast vinden we het belangrijk om onze inwoners te kunnen informeren over de uitkomsten van het uitgevoerde onderzoek en de voortgang van de uitvoering van maatregelen. We zijn voornemens om dit jaar de verdere uitvoering op te pakken.

Het proces rondom de verkeersagenda, inclusief draagvlakpeiling, voorgestelde besluitvorming en vervolg is beschreven in de "*Memo Rond de tafel gesprek, 4 april 2019, Verkeersagenda*" van 6 maart 2019. Voor u ligt de inhoudelijk informatienotitie waarnaar in de memo van 6 maart is verwezen.

In de nu voorliggende notitie worden de achtergrond van de verkeersagenda en de reeds uitgevoerde analyses beschreven. In het rond de tafel gesprek wordt meer in detail ingegaan op het gevolgde proces en op specifieke locaties/thema's met voorgestelde maatregelen. Deze notitie kan door raadsleden als voorbereiding worden gebruikt voor het rond de tafel gesprek.

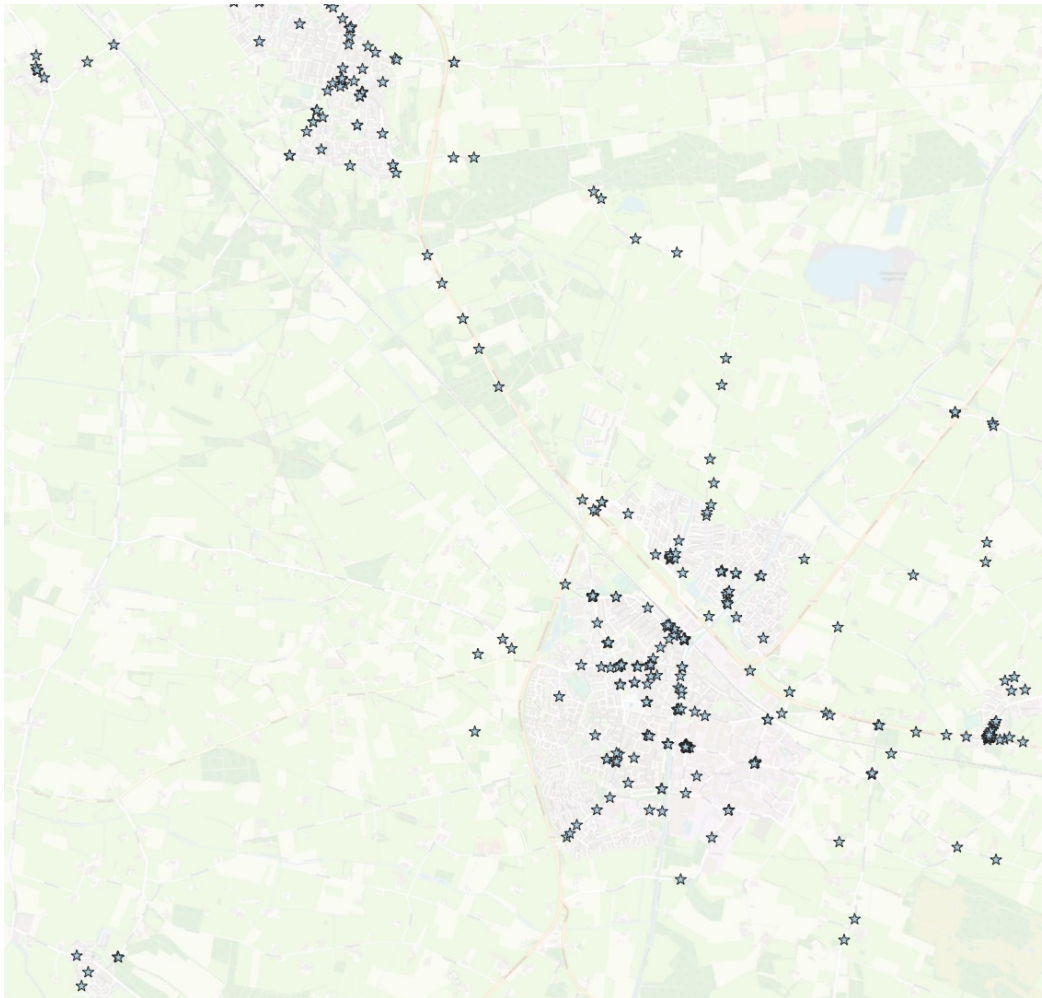
Verkeersagenda

Het thema verkeersveiligheid komt met enige regelmaat terug op de agenda's van het college en de gemeenteraad. Binnen de ambtelijke organisatie wordt op verschillende niveaus gewerkt aan dit thema. Gebleken is dat dit onderwerp een brede belangstelling vanuit de samenleving heeft. In plaats van het herzien van het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan is gekozen voor het opstellen van een verkeersagenda die actiever inspeelt op de verkeersbeleving bij onze inwoners en meer uitvoeringsgericht is.

Met het opstellen van een verkeersagenda beogen wij de inzet op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid te prioriteren. Hiermee bepalen we waar welke inzet gedaan kan worden ten aanzien van de fysieke maatregelen en acties op het gebied van gedragsbeïnvloeding. De verkeersagenda is dynamisch, periodiek dient deze een update te krijgen. Voor het uitvoeren van de verkeersagenda zijn (beperkte) middelen beschikbaar gesteld (4 x € 52.000, begroting 2018-2021).

Opbrengst online verkeersonderzoek

In 2017 is de vernieuwende aanpak gestart met het houden van een online enquête die is uitgezet onder verkeersdeelnemers in de gemeente Raalte. Tot dan toe werd de prioritering van aan te pakken punten vooral gemaakt op basis van ongevalsgegevens. Met de nieuwe aanpak krijgt de beleving ook een rol. Op de digitale kaart zijn met markers de locaties aangegeven waar het naar de beleving van de verkeersdeelnemers niet of onvoldoende veilig is. Bij iedere marker is een tekstveld ingevuld, waarbij is aangegeven waarom een bepaalde locatie volgens de verkeersdeelnemer onveilig is. In totaal zijn er 550 markers op de kaart geplaatst. Hieruit blijkt dat het onderwerp verkeersveiligheid sterk leeft onder de inwoners van onze gemeente.



Uitsnede meldingenkaart

Uitgevoerde analyse n.a.v. online verkeersonderzoek

Om te komen tot een prioritering van maatregelen zijn de volgende vijf onderdelen nader uitgewerkt:

1. De 10 meest genoemde locaties uit de online enquête;
2. Eenvoudig op te lossen meldingen uit de online enquête;
3. Objectieve verkeersveiligheidsanalyse;
4. Thematische analyse;
5. Top 10 objectief op te lossen knelpunten.

1: De 10 meest genoemde locaties uit de online enquête:

In onderstaande tabel zijn de 10 meest genoemde locaties uit de online enquête opgenomen. De locaties zijn zowel kruispunten als wegvakken. Meest genoemd betekent niet dat de locatie objectief gezien ook onveilig zijn. Objectieve verkeersonveiligheid wil zeggen dat er daadwerkelijk ongevallen gebeuren. Bij de 10 meest genoemde locaties kan het ook gaan om een locatie waar het alleen gaat om een gevoel van verkeersonveiligheid (subjectieve verkeersveiligheid). Er is daarom in deze stap een analyse uitgevoerd voor alle 10 locaties, waarbij een relatie is gelegd met objectieve gegevens zoals ongevallencijfers, gereden snelheid en ontwerprichtlijnen.

Nr	Locatie	Dorp	Aantal keer genoemd
1	Aansluiting Hellendoornseweg-N35	Mariënheem	46 x
2	Kruispunt Aakstraat-Heesweg	Raalte	25 x
3	Okkenbroekstraat	Nieuw Heeten	19 x
4	Kolkweg/Langeslag	Laag Zuthem	17 x (Kolkweg) 6 x (Langeslag)
5	Oosterveen	Raalte	16 x
6	Hellendoornseweg	Mariënheem	13 x
7	Zwarteweg	Nieuw Heeten	13 x
8	Kruispunt Ganzeboomlaan-Mettingenlaan	Raalte	12 x
9	Paalweg o.a. kruispunt Canadastraat (Boni)	Heino	12 x
10	Dorpsstraat	Heeten	10 x
Opgepakt binnen lopende projecten of werkzaamheden			
Opgenomen in snelheidsthema			

Tabel 1: De 10 meest genoemde locaties uit de online enquête

De volgende acties zijn inmiddels uitgevoerd om de verkeersveiligheid op een aantal van de 10 meest genoemde locaties te verbeteren:

- De meldingen over de aansluiting N35 en Hellendoornseweg in Mariënheem en de Kolkweg/Langeslag in Laag Zuthem hebben een plek gekregen in lopende herinrichtingsprojecten.
- De meldingen op de Oosterveen in Raalte zijn in het reguliere verkeersmeldingenproces opgepakt en hebben geleid tot maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding.

De overige locaties uit de 10 meest genoemde punten:

- De oplossingsrichting voor de Dorpsstraat in Heeten en de Okkenbroekstraat in Nieuw Heeten wordt meegenomen in een thematische analyse naar de gereden snelheid op 30- en 60 km/uur wegen. Op deze locaties is geconstateerd dat de omschreven problematiek vergelijkbaar is met andere wegen in de gemeente.
- Voor de overige locaties zijn (infrastructurele) maatregelen uitgewerkt. De voorgestelde maatregelen zijn globaal op kosten gezet.

2: Eenvoudig op te lossen meldingen uit de online enquête:

In de online enquête zijn een aantal meldingen (35) gedaan die op eenvoudige wijze, zonder hoge kosten, opgelost kunnen worden. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het verbeteren van het overzicht op kruispunten door gemeentelijk groen te snoeien, het verhelpen van een kuil in de weg of het vastleggen van een losliggende stoeptegel. De locaties van dit soort meldingen inclusief oplossing zijn doorgezet aan het domein Beheer van de gemeente en zij zorgen ervoor dat deze meldingen (voor zover nog niet opgepakt in het reguliere beheer en onderhoudsproces) worden opgelost.

3: Objectieve verkeersveiligheidsanalyse:

In de vorige twee stappen is een deel van alle meldingen uit de online enquête geanalyseerd. Er blijft echter nog een groot aantal niet-geanalyseerde meldingen over. Voor het hele wegennet van Raalte is daarom een objectieve verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd waarbij is gekeken naar de locaties met de meeste (kans op) ongevallen. De analyse bestond uit de volgende onderdelen:

- Ongevallenanalyse: Bij meer ongevallen is de kans op een nieuw ongeval groter. Deze analyse is uitgevoerd op basis van de ongevallen die door politie en verzekeraars zijn geregistreerd in de periode 2014 t/m heden en waarvan de exacte locatie bekend is.
- Snelheidsanalyse: Als de gereden snelheid hoger ligt dan de geldende maximumsnelheid is er een grotere kans op een ongeval. Des te groter het verschil, des te groter de kans op een ongeval. Momenteel heeft de gemeente niet de beschikking over exacte gegevens van de gereden snelheid op alle gemeentelijke wegen. Wel is er een programma beschikbaar die gemiddelde snelheidsgegevens op de gemeentelijke wegen aanlevert die zijn berekend op basis van gegevens uit navigatiesystemen. Deze gegevens geven een goed indicatief beeld van de wegen waar de gereden snelheid hoger ligt dan de daarop geldende maximumsnelheid.
- Ontwerprichtlijnen: Als een weg of kruispunt niet voldoet aan inrichtingsrichtlijnen is de kans op een ongeval groter.

Alle locaties met twee of meer meldingen in de online verkeersenquête zijn geanalyseerd. Ook is op basis van de objectieve verkeersveiligheidsanalyse en de analyse van snelheidsoverschrijdingen nog een aantal locaties benoemd waar objectief sprake is van verkeersonveiligheid, maar waar 1 of geen meldingen over zijn binnen gekomen in de online enquête. Voor alle hiervoor genoemde locaties is, mede op basis van uitkomsten van de objectieve verkeersveiligheidsanalyse, inzichtelijk gemaakt of, en indien mogelijk, welke maatregelen gewenst zijn.

In bijlage 1 en 2 bij deze memo zijn de ongevalkaart en de kaart met snelheidsoverschrijdingen opgenomen.

4: Thematische analyse:

Uit de stappen 1 t/m 3 is gebleken dat een aantal type meldingen regelmatig, op diverse locaties of wegen voorkomt. Deze locaties zijn daarom niet apart van elkaar, maar thematisch behandeld. Voor elk thema is inzichtelijk gemaakt welke aandachtspunten er binnen dit thema liggen en waar de relatie ligt met objectieve verkeersveiligheid. Daarnaast zijn oplossingsrichtingen voor de verschillende thema's benoemd en zijn binnen het thema waar mogelijk prioriteiten aangebracht op het gebied van objectieve verkeersveiligheid. In totaal zijn er zes thema's benoemd:

- Overschrijding maximumsnelheid op 30 km/uur wegen (vooral de (invals)wegen met een brede vormgeving en ontsluitende functie);
- Overschrijding maximumsnelheid op 60 km/uur wegen; (vooral de lange rechte/brede wegen in het buitengebied);
- Veiligheid op kruispunten waar een belangrijke fietsroute een weg in de voorrang kruist;
- Fietsongevalslocatie(s)
- Koude aansluitingen van fietspaden op de rijbaan.
- Locaties waar de vormgeving onduidelijk of niet logisch is.

De locaties zijn te vinden in de themalijsten in bijlage 3.

Naast de 6 thema's zijn ook de 3 punten uit de top-10 meest genoemde punten en de losse meldingen die niet binnen een thema vallen opgenomen in de lijst.

5: Top 10 objectief op te lossen knelpunten:

De uitgevoerde analyse in stap 3 heeft geleid tot de volgende top 10 van locaties/thema's met objectief de meeste (kans op) ongevallen:

Prioriteit 1, locaties met fietsoversteken in de voorrang.

Op de 14 beschreven locaties zijn de afgelopen 5 jaar 13 letselongevallen geregistreerd waarbij een motorvoertuig en een fiets elkaar in de flank raakten en zijn nog 5 soortgelijke ongevallen geregistreerd waarbij alleen materiële schade geleden werd. Daarnaast hebben er nog een aantal ongevallen van andere aard plaatsgevonden.

Ongevalsrisico en ernst wordt bepaald door de mate van verschil in snelheid, richting en massa tussen de verkeersdeelnemers die elkaar tegen komen. Het betreft hier locaties met een groot verschil in richting en massa waarbij kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers) betrokken zijn. Het heeft 1^e prioriteit om deze locaties aan te pakken. De aanpak zal bestaan uit de herinrichting van deze kruispunten. Op basis van CROW (kennisinstituut voor verkeer en vervoer) richtlijnen zal voor deze locaties een ontwerp gemaakt worden. Voor de herkenbaarheid van deze conflictpunten zal deze vormgeving consequent toegepast worden.

Het tweede thema waarbij we de meeste slachtoffers en ongevallen zien zijn de 60 km/uur wegen. Op de 60 km/uur wegen met een snelheidsoverschrijding van van het verkeer van meer dan 15 km/uur (op basis van tomtom data) vinden ongevallen plaats waarbij de bestuurder van een motorvoertuig van de weg raakt. Hierbij wordt vaak een boom of een ander vast voorwerp geraakt. Op de genoemde wegen vonden in de afgelopen 5 jaar 18 ongevallen met alleen materiële schade, 5 letselongevallen en 1 dodelijk ongeval plaats wanneer de bestuurder van de weg raakt. Daarnaast vinden er nog diverse ongevallen plaats, zoals in de thematabel in bijlage 3 te zien is. Een groot deel van deze ongevallen houdt naar alle waarschijnlijkheid verband met de gereden snelheid door het gemotoriseerde verkeer. Als maatregelen stellen wij 3 stappen voor.

1. 60 km/uur ook op het wegdek aangeven voor de wegen uit de thema tabel.
2. Op de wegen met de meeste ongevallen en grootste snelheidsoverschrijdingen (de oranje wegen uit de thema tabel) extra maatregelen nemen. Dit kan bestaan uit extra snelheidsremmers (plateau's of drempels) of maatregelen ter wering van sluipverkeer.
3. Bij groot onderhoud of herinrichting op de overige wegvakken extra maatregelen meenemen.

Maatregelen

Daar waar maatregelen worden voorgesteld zijn deze globaal op kosten gezet. Deze kosten zijn te zien in de thematabel in bijlage 3. Dit is een eerste inschatting van orde van grootte waar nog geen gedetailleerde kostenraming aan ten grondslag ligt. Maar een kostenraming die dient als hulpmiddel om de kosten ook mee te wegen in de prioriteitstelling.

Verkeersagenda in relatie tot overige werkzaamheden cluster Verkeer

Naast de analyse van alle meldingen die in de online enquête zijn gedaan wordt ook een verbinding gelegd met de lopende, reguliere werkzaamheden die de gemeente op het gebied van verkeer en vervoer uitvoert. Om een beeld te geven zijn in onderstaand overzicht een deel van de overige werkzaamheden op het gebied van verkeer en vervoer weergegeven.

- Het afhandelen van reguliere klachten en meldingen van bewoners t.a.v. verkeersveiligheid, (gehandicapten)parkeerplaatsen, parkeren in het algemeen (bedrijfsbussen, aanhangers, vrachtauto's), hard rijden etc. In totaal gaat het om ca. 500 meldingen per jaar. We zien hier grote toename van het aantal meldingen nu het onderwerp verkeer breed aandacht heeft.
- Het adviseren over verkeerskundige vraagstukken bij ruimtelijke ontwikkelingen en aan integrale projecten in de openbare ruimte (bijv. Almlosestraat en Zwarteweg).
- Het adviseren over en het behartigen van de belangen van de gemeente t.a.v. de ontwikkelingen op het bovenregionale netwerk (bijv. N35 en knooppunt Raalte)
- Het stimuleren en verzorgen van acties in het kader van de gedragsbeïnvloeding in het verkeer, bijv. over de dode hoek, elektrische fiets en ouderen in het verkeer.

Vanuit het de reguliere verkeersmeldingen liggen er op dit moment een aantal concrete vragen voor een aanpassing in de openbare ruimte. Dit soort maatregelen krijgen nu, en in de toekomst een plek in de verkeersagenda.

Klankbordgroep Verkeer

In april van 2018 is de klankbordgroep Verkeer opgezet. Diverse maatschappelijke organisaties maken onderdeel uit van deze groep, omdat zij een (vertegenwoordigend) belang hebben bij een verkeersveilige en goed bereikbare omgeving.

Onder andere de vertegenwoordigers van een aantal Plaatselijke belangen, Veilig Verkeer Nederland, de fietsersbond, Ondernemersverenigingen, belangenbehartigers voor senioren en minder validen en LTO en Cumula (loonbedrijven in de landbouw) hebben hun medewerking toegezegd om zich in te zetten voor de klankbordgroep verkeer. Zij zijn uitgenodigd om met de gemeente en elkaar samen te werken op het thema verkeer. Het gezamenlijk en aan de voorkant bespreken van vraagstukken kan leiden tot een groter draagvlak voor de oplossingen die worden voorgesteld. Met een adviserende en agenderende rol wordt inhoud gegeven aan de klankbordgroep verkeer. Dit met het uiteindelijke doel om de verkeersagenda door te ontwikkelen.

In het kader van de verkeersagenda zijn eind 2018 de uitkomsten van de analyse naar de 10 meest genoemde locaties en eenvoudig af te handelen meldingen met de klankbordgroep besproken. Ook is een toelichting gegeven op het vervolgproces. Met de klankbordgroep is afgesproken om hen op de hoogte houden van het proces rondom de verkeersagenda. De uitkomsten van de objectieve verkeersveiligheidsanalyses worden nog gedeeld met de klankbordgroep

Prioritering van maatregelen

Het uitvoeren van de totale analyse heeft uiteindelijk geleid tot de volgende prioriteitenlijst van op te lossen knelpunten:

1. Korte acties top 10 meestgenoemde punten

Om recht te doen aan de top 10 van meestgenoemde punten adviseren wij, naast de 5 punten die al opgepakt zijn en de 2 punten die in de snelheidsthema's verwerkt zijn de volgende kleine acties als eerste te nemen.

- Onderzoek Aakstraat-Heesweg om in beeld te brengen of we op dit kruispunt veiligheidswinst kunnen boeken door het nemen van kleine maatregelen. Zo ja deze uitvoeren. Wanneer het advies een complete reconstructie betreft adviseren wij deze op dit moment niet uit te voeren omdat andere punten een hogere prioriteit hebben.
- Verbreden bocht fietspad Ganzeboomlaan-Mettingelaan. Grote winst in vormgeving en veiligheid te behalen met een investering van rond de € 20.000,-
- Visueel plateau aanbrengen op het kruispunt Paalweg-Canadastraat.

2. Korte acties eenvoudige maatregelen

Een aantal maatregelen levert een zodanige duidelijkheidswinst op tegen lage kosten dat wij adviseren deze op korte termijn door te voeren.

- Gelijkwaardigheid Stationsstraat x Varkensmarkt goed aangeven door aanpassen bestrating/verharding.
- 60 km/uur invoeren op eerste deel Heuvelweg.

3. Eerste stap maatregelen 60 km/uur gebieden

Het herhalen van de 60 km/uur markering op de in de thematabel genoemde wegen.

4. Aanpak fietsoversteken in de voorrang

Meerjarenprogramma opstellen om punt voor punt de locaties met fietsoversteken in de voorrang te reconstrueren.

5. Aansluiten bij groot onderhoud

De verkeersagenda over de planning voor groot onderhoud van wegen en riolering heen leggen. En binnen deze projecten de aanbevelingen realiseren die in de thematabel gemaakt zijn. Afhankelijk van het beschikbare budget zullen hierin wellicht keuzes gemaakt moeten worden.

Benodigd budget

Budgetaanvraag is gedaan via de bouwstenen voor de kadernota. Dit budget zal het tempo van de uitvoering bepalen. Er is budget aangevraagd voor:

- monitoring (om toekomstige keuzes objectief te kunnen maken)
- het afhandelen van meldingen en hierbij kleine maatregelen direct uit kunnen voeren
- de uitvoering van de verkeersagenda
- het nemen van verkeersmaatregelen bij onderhoudsprojecten.

Jaarlijkse 'update' verkeersagenda

Het is de bedoeling dat de verkeersagenda een jaarlijkse update krijgt en daarmee dynamisch is. Jaarlijks wordt een moment ingepland om te beoordelen of de prioritering van maatregelen op dat moment nog steeds actueel is en er nieuwe verkeersmeldingen zijn binnengekomen met een oplossingsrichting welke een plek zouden moeten krijgen in de verkeersagenda. De klankbordgroep Verkeer krijgt daarnaast ook een rol als het gaat om het agenderen van nieuwe punten en het opnieuw bepalen van de prioritering.

Afstemming met overige onderhoudsprogramma's

Het is belangrijk dat beschikbare middelen effectief worden ingezet. Infrastructurele aanpassingen moeten waar mogelijk worden gecombineerd met werkzaamheden vanuit andere vakdisciplines of projecten. Dit geldt met name voor de maatregelen die worden voorgesteld en tot (zeer) hoge kosten leiden, zoals de complete herinrichting van een weg. Deze maatregelen worden altijd afgestemd met overige werkzaamheden zoals onderhoud aan de weg of riolering. Dit kan invloed hebben op de planning van uit te voeren werkzaamheden c.q. de prioritering in de uitvoering.

Kernboodschap

Het thema verkeer mag rekenen op een brede belangstelling vanuit de samenleving. Er liggen en komen nog steeds veel vraagstukken binnen die geprioriteerd dienen te worden. Met het opstellen en doorontwikkelen van een verkeersagenda beogen wij prioriteiten te stellen, zodat maatregelen op de juiste plek kunnen worden genomen en campagnes voor gedragsbeïnvloeding op het juiste moment kunnen worden uitgevoerd.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Raalte,



De secretaris
Karin Cornelissen



de burgemeester
Martijn Dadema