

# **Verkeersveiligheid voor elkaar verkeersveiligheidsmonitor**

**Auteur: Ilse Bloemhof  
Afdeling: Ruimtelijke Ontwikkeling  
Datum: 13 maart 2017**

## 1. Inhoud

1. Inleiding.....	4
2. Verkeersveiligheidsbeleid .....	4
2.1. Landelijk.....	4
2.2. Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan.....	4
2.3. Duurzaam Veilig .....	5
2.3.1. Optimalisatie van ons wegennet .....	5
2.4. Actieplan Verkeerveiligheid .....	6
3. Partners in verkeersveiligheid .....	7
4. Verkeersveiligheidsmonitor .....	8
5. Wat staat ons te doen? .....	13

## 2. Inleiding

Bij het vaststellen van de raadsplanning is begin 2016 uitgebreid gediscussieerd over het onderwerp verkeersveiligheid. Er is besloten om dit onderwerp informeel te bespreken in de raadscommissie, omdat het onderwerp verkeersveiligheid voor de raad politiek relevant is.

In deze informatieve nota staat beknopt het verkeersveiligheidsbeleid verwoord. Dit beleid resulteert in activiteiten en projecten waar de gemeente Dalfsen samen met partners invulling aan geeft. De nota geeft een overzicht hiervan en laat eveneens op basis van de beschikbare ongevalgegevens zien hoe de verkeersveiligheid er in onze gemeente voor staat. Tot slot beschrijft het laatste hoofdstuk de ontwikkelingen waar het thema verkeersveiligheid mee te maken gaat krijgen.

## 3. Verkeersveiligheidsbeleid

### 3.1. Landelijk

De nationale doelstelling van maximaal 500 verkeersdoden en 10.600 gewonden in 2020 werkt voor alle betrokken decentrale overheden in gelijke mate door in gemeentelijke doelstellingen.

In de afgelopen jaren zijn drie succesvolle pijlers ingezet: samenwerking, integrale aanpak en duurzaam veilig. Deze zijn ook in de gemeente Dalfsen ingezet om preventief de verkeersonveiligheid aan te pakken.

### 3.2. Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan

Sinds oktober 2016 is het geactualiseerde Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) met een looptijd tot 2026 van kracht. Daarin staat de hoofddoelstelling van het verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente Dalfsen:

*Het bevorderen van een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer dat noodzakelijk is voor de ontwikkeling van welvaart en welzijn in de gemeente Dalfsen, waarbij de hinder zoveel mogelijk wordt beperkt, duurzame verplaatsingen worden gestimuleerd en de ruimtelijke kwaliteit wordt gerespecteerd.*

De hoofddoelstelling is voor verkeersveiligheid uitgewerkt en gespecificeerd in een aantal subdoelstellingen:

- Het beperken van het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers. Dit in lijn met de landelijke doelstellingen en speerpunten: In 2020 mogen er landelijk niet meer dan 500 doden en 10.600 (ernstig) gewonden vallen in het verkeer (Beleidsimpuls). Specifieke aandachtsgebieden de komende jaren zijn doorgaan met Duurzaam Veilig, handhaving en voorlichting en de aanpak van onveiligheid binnen de groep (oudere) fietsers en ouderen in het algemeen.
- Het beperken van het gevoel van onveiligheid bij de weggebruikers en aanwonenden. Een gevoel van onveiligheid mag niet leiden tot een verminderde mobiliteit of minder duurzame keuzes wat betreft vervoerwijze. Een gevoel van onveiligheid (ongemakkelijkheid) mag wel leiden tot een hoger attentieniveau.

De uitwerking van het beleid resulteert in een groot aantal projecten en maatregelen voor de komende jaren. Daar waar keuzes moeten worden gemaakt geeft het GVVP aan dat de nadruk ligt op projecten en maatregelen die specifiek bijdragen aan:

- De verkeersveiligheid van **fietsers**;
- De veiligheid van en toegankelijkheid voor **oudere verkeersdeelnemers en mindervaliden**;
- Duurzame mobiliteit en minder belastende manieren van verplaatsen (onder andere via de digitale snelweg).

Bij de realisatie van de doelen wordt niet altijd direct gekeken naar oplossingen van infrastructurele aard, maar wordt meer gedaan aan voorlichting, educatie en andere vormen van gedragsbeïnvloeding. Want een duurzaam veilig verkeerssysteem kent een juiste afstemming tussen de mens, het voertuig en de weg. Weg en voertuig sluiten aan bij wat de mens nodig heeft en de mens moet door educatie/voorlichting goed zijn voorbereid op de verkeersstaak.

### **3.2.1. Verkeersveiligheidsprojecten en actielijst**

In het GVVP zijn per thema de projecten en activiteiten aangegeven in het Uitvoeringsprogramma. Een deel hiervan zijn projecten in het kader van verkeersveiligheid. Bekende knelpunten, speerpunten van het college en door belanghebbenden aangedragen probleempunten staan in het GVVP in een actielijst. Het grootste deel van de knelpunten heeft een relatie met verkeersveiligheid en veelal gaat het om de veiligheid van fietsers en/of voetgangers. *<voordat deze nota naar de raad gaat: invoegen webadres intranet waar men projectenkaart kan raadplegen, de site is eind maart gereed>*

## **3.3. Duurzaam Veilig**

Als wegbeheerders moeten wij onverminderd doorgaan met (her)inrichting van straten en wegen volgens het principe van Duurzaam Veilig. Dat betekent dat wegen in onze gemeente de inrichting krijgen die hoort bij de wegcategorie zoals die in het GVVP staat en weggebruikers taakbekwaam zijn. Alleen dan wordt pro-actief gewerkt aan het voorkomen van ongevallen en waar dit niet mogelijk is, op het beperken van letsel.

### **3.3.1. Optimalisatie van ons wegennet**

Optimalisatie van een duurzaam veilige weginrichting gaat altijd in samenhang met wegonderhoud of met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Eind 2016 is de Zwartweg heringericht naar de eisen van 30 km/u. Voor dit jaar staan de Fabiushof, Beatrixstraat en de Bosmansweg op het programma. De klinkerverharding van de Haersolteweg moet vervangen worden. Deze aanleiding wordt benut om de weg onderdeel te maken van de 30 km/u-zone en een verkeersveilige inrichting te geven.

Buiten de bebouwde kom krijgt de Jagtclusterlallee binnenkort een inrichting die past bij de functie van de weg.

Er is een koerswijziging in het GVVP als het gaat om de 80 km/u-wegen tussen de kernen. Realistisch is te onderkennen dat deze wegen eigenlijk erftoegangswegen 60 km/u zijn. Grotendeels zijn ze ook al als zodanig ingericht en het (beperkte) gebruik pleit ook voor een lagere functie.

Voor de N-wegen die als regionale ontsluiting belangrijk is voor de bereikbaarheid van onze dorpen is de provincie in samenspraak met ons bezig de weginrichting aan te sluiten bij de maximum snelheid. Bij de N-wegen wordt voor de doorstroming en verkeersveiligheid zoveel mogelijk de huisaansluitingen van de hoofdrijbaan afgehaald. Daar waar mogelijk worden oversteken en/of aansluitingen gebundeld zodat het aantal conflictpunten vermindert. Voor een optimale verkeersafwikkeling en omwille van de veiligheid worden de aansluitingen van de N-wegen op het onderliggend gemeentelijk wegennet op een Duurzaam Veilige wijze uitgevoerd, door middel van ongelijkvloerse aansluitingen, rotondes of verkeerslichten.

### 3.4. Actieplan Verkeerveiligheid

Nu een groot deel van het wegennet duurzaam veilig is ingericht en de ongevallenconcentraties zijn aangepakt is naast het optimaliseren van het de weginrichting een aanpak gericht op verkeersgedrag nodig om de verkeersveiligheidsdoelstellingen te kunnen verwezenlijken.

Jaarlijks stelt de gemeente een Actieplan Verkeerveiligheid vast. Het doel van dit plan is om door middel van voorlichting en educatie een gedragsverandering bij de weggebruikers te bewerkstelligen en zo de verkeersveiligheid te bevorderen.

Het actieplan is zodanig van opzet dat jaarlijks kan worden ingespeeld op actuele ontwikkelingen en specifieke doelgroepen of aandachtsgebieden. De komende jaren ligt de aandacht bij de *veiligheid van de fietser en de oudere verkeersdeelnemer*. Hierbij zijn de opkomst van de elektrische fiets en de afleiding in het verkeer door het gebruik van mobieltjes (ook door fietsers) specifieke aandachtspunten.

#### 3.4.1. Scholen

Binnen onze gemeente zijn 18 basisscholen. Bij de aanpak van verkeersonveiligheid rondom scholen wordt altijd eerst ingezet op een gezamenlijke aanpak van het gedrag en het maken van onderlinge afspraken. Hiervoor is het KANS project (Kinderen Anders Naar School). Indien de afspraken worden nagekomen en dit toch onvoldoende effect sorteert wordt bekeken of aanvullende juridische maatregelen en/of handhaving kunnen bijdragen aan de oplossing van de problemen. Pas als deze stappen niet leiden tot een (structurele) verbetering worden aanvullende infrastructurele maatregelen overwogen zoals het instellen van een schoolzone (markering en straatmeubilair) of een andere vorm van het verbeteren van de herkenbaarheid van de school. Op deze manier zijn in de afgelopen zes jaar 10 schoolomgevingen tegen het licht gehouden.

Polhaar	2009 & 2016
Heilig hartschool	2011
De Zaaier	2011-2012
De Uitleg	2012-2013
Wegwijzer Dalfsen	2012-2013
Sjaloom	2012-2013
De Spiegel	2012-2013
Bonte Stegge	2014-2015 (geen KANS project)
De Meele	2016 (geen KANS project)
Heidepark	2016-2017

Voor de leerlingen van het Agnietencollege in Nieuwleusen zijn er elk jaar twee verkeerseducatieprojecten (Fiets4Save en Nationale Verkeerslab), gericht op fietsveiligheid en een verkeersveilige deelname in het algemeen (o.a. gebruik drank, drugs en social media in het verkeer).

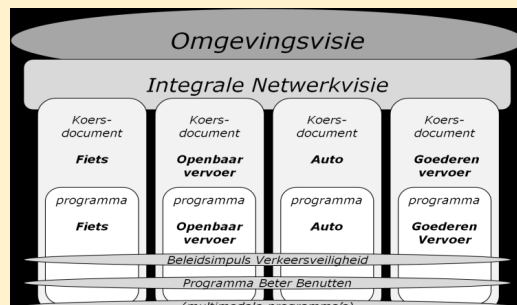
#### 3.4.2. Handhaving

Handhaving van de regels en het opleggen van sancties is een vorm van gedragsbeïnvloeding. De handhaving van verkeersregels is een taak van de politie. De politie sluit wat betreft de inzet grotendeels aan op de landelijke campagnes en speerpunten. Op lokaal niveau is er enige ruimte om specifieke plaatselijke problemen aan te pakken. Daarvoor zijn er binnen de gemeente Dalfsen 6 wijkagenten. De wijkagent is een regisseur voor het signaleren van knelpunten in binnen zijn binnen zijn wijk.

## 4. Partners in verkeersveiligheid

Samen met inwoners, belangenorganisaties, politie, Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost Nederland (ROV-ON) en provincie zet de gemeente Dalfsen zich in voor het verkeersveiliger maken van de openbare ruimte.

WIE	BIJDRAGE	
<b>Inwoners</b>	deelnemer in projectwerkgroepen	Maken knelpunten kenbaar en denken mee in het verbeteren van de verkeerssituatie.
<b>Belangenorganisaties</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veilig Verkeer Nederland (VVN)</li> <li>• Plaatselijk Belangen (/buurvereniging)</li> <li>• Fietzersbond</li> <li>• BTB</li> <li>• Verkeersoudercoördinator basisscholen</li> <li>• Verkeersveiligheidscoördinator (Agnietencollege)</li> </ul>	Maken knelpunten kenbaar en denken mee in het verbeteren van de verkeerssituatie. VVN heeft eveneens een adviesrol in het politie overleg.
<b>Politie Oost Nederland</b>	verkeersadviseur en wijkagenten	Adviserende rol in structureel overleg waarin verkeerssituatie besproken worden. Eveneens aandacht voor ontwikkelingen op gebied van ongevallenregistratie en beschikbaarheid van ongevallendata.
<b>ROV Oost-Nederland</b>	<p>Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV) Oost-Nederland is voor de gemeente Dalfsen een belangrijke partner als het gaat om gedragsbeïnvloeding van de weggebruikers.</p> <p><a href="http://www.rovoostnederland.nl/">http://www.rovoostnederland.nl/</a></p>	<p>In een Intentieverklaring Samenwerking Verkeersveiligheid staat dat de gemeente Dalfsen per jaar per inwoner 2 euro investeert in verkeersveiligheid. De provincie subsidieert maximaal 75% van deze kosten.</p> <p>Jaarlijks staan de gemeente en het ROV voor de coördinatie en financiering van projecten uit het Actieplan Verkeersveiligheid. VVN (afdeling Dalfsen), de ANWB en diverse projectbureaus zorgen voor de praktische uitvoering van de projecten.</p> <p>De aanpak en de financiële middelen staan ter discussie. Daarover komt dit jaar meer duidelijkheid.</p>
<b>Provincie Overijssel</b>	<p>Er is sprake van een opwaartse trend in het aantal ernstige verkeersgewonden in Overijssel. De inzet voor verkeersveiligheid is daarmee momenteel ontoereikend om deze opwaartse trend in het aantal ernstige verkeersgewonden te keren. Om deze trend te doorbreken is een vernieuwde integrale regionale aanpak nodig binnen het bestaande beleid: de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid met een meerjarenprogramma. De Beleidsimpuls maakt onderdeel uit van de Integrale Netwerkvisie die wij in 2016 opstellen en raakt alle betrokken modaliteiten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Decentrale Uitkering Verkeer en Vervoer (DUV&amp;V)</li> <li>• Koersdocumenten Fiets, Auto, OV, Logistiek en Beleidsimpuls Verkeersveiligheid</li> <li>• Ambtelijk en Bestuurlijk Vervoerberaad (AVB en BVB)</li> </ul>



## 5. Verkeersveiligheidsmonitor

Ongevallencijfers en meldingen van onveilige situaties zijn een belangrijk hulpmiddel bij het werken aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Deze gegevens spelen een rol bij het ontwikkelen van beleid, het stellen van prioriteiten en het treffen van specifieke maatregelen.

### 5.1. Ongevallenregistratie

Na een periode van *onderregistratie werken sinds 2014* verschillende organisaties aan het verbeteren van de registratie van ongevallen in Nederland. Een succesvolle aanpak van verkeersveiligheid komt in gevaar als goede ongevallencijfers uitblijven. Het maatschappelijk belang om de ongevalsregistratie op korte termijn te verbeteren is groot. Want met goed zicht op ongevallen uit het verleden, is het mogelijk om herhaling van vergelijkbare ongevallen gericht tegen te gaan. Het is daarmee mogelijk om de prioriteiten te stellen in beleid en om de juiste maatregelen te kiezen.

In de gemeente Dalfsen gebruiken wij het programma Viastat voor de analyse van verkeersongevallen. Viastat maakt gebruik van gegevens uit het landelijke BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland). Opvallend daarin is dat de fiets als betrokken voertuig en de exacte ongevalslocatie heel vaak niet of onvolledig wordt ingevoerd. Daarmee laten de analyses in ViaStat een vertekend beeld zien. Vanaf 2014 is het district IJsselland gestart met het verbeteren van de invoer van ongevallengegevens. Door deze cijfers aan te vullen met gegevens uit hun eigen systeem heeft de politie in de periode van onderregistratie toch zicht op onveilige locaties of een zorgelijke ontwikkeling van verkeersonveiligheid bij bepaalde doelgroepen.

#### 5.1.1. VeiligheidNL

In de gemeentelijke programmabegroting 2017-2020 staat voor verkeersveiligheid de indicator 'Overige vervoersongevallen met gewone fietser'. De 16% verkeersongevallen met gewonde fietser is hoog en wordt niet herkend. Dit komt doordat cijfers van VeiligheidNL uit het Letsel Informatie Systeem (LIS) komen. Daarin staan slachtoffers geregistreerd die na een ongeval, geweld of in verband met zelf toegebracht letsel zijn behandeld op een Spoedeisende Hulp (SEH) afdeling van een selectie van ziekenhuizen in Nederland. De cijfers over onze gemeente betreffen alleen ziekenhuisopnamen als gevolg van verkeersongevallen van inwoners van onze gemeente.

In LIS wordt de gemeentecode van de woongemeente van het slachtoffer vastgelegd en dus niet de locatie waar het ongeval is gebeurd. De cijfers van VeiligheidNL zijn dus slachtoffers uit de gemeente Dalfsen. Het zegt niets over de verkeersonveiligheid in onze gemeente.

#### 5.1.2. Ongevallen voor iedereen in beeld

In het tijdperk van Open Data ligt het delen van de beschikbare informatie met betrekking tot verkeersongevallen voor de hand. Inwoners raadplegen nu internet en vinden ongevallendata op sites zoals <http://ongelukken.staanhier.nl/>. Onderregistratie en het dus niet kunnen tonen van een betrouwbare ongevallenkaart is een reden om nog niet tot een opensource over te gaan. Echter in gesprekken met inwoners over gevaarlijke locaties gebruiken experts deze data als instrument om de ernst van een verkeerssituatie in te schatten. Willen we dit voor iedereen toegankelijk maken dan is een webapp zonder beperkingen en dus eenvoudig te delen nodig (voorbeeld <https://deventer.oververkeer.nl/>).

### 5.2. Ongevallenmonitor

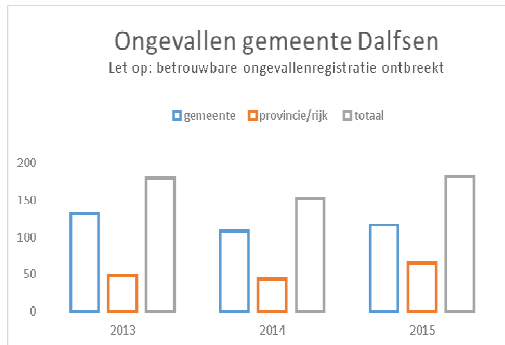
#### 5.2.1. Jaarlijkse ongevallenanalyse

Jaarlijks wordt er in het najaar gerapporteerd aan het college van B&W over de ongevallencijfers van dat afgelopen jaar. Het college krijgt dan inzicht in de landelijke en lokale ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers, verkeerdoden en ernstig gewonden en over bijzondere ongevallenlocaties. Aan de hand van de ongevallencijfers wordt bekeken:

- a) waar de focus moet liggen bij de doelgroepen en projecten uit het Actieplan Verkeersveiligheid (gedragsbeïnvloeding en voorlichting), uiteraard gaat dit in samenspraak met het ROV Oost Nederland;

- b) op welke locaties regelmatig ongevallen met een ernstige afloop plaatsvinden en een nadere analyse nodig is, dit gaat in samenspraak met de politie.

Het algemene ongevallenbeeld van de afgelopen jaren staat in onderstaande grafiek. Deze geeft slechts een richting omdat een onbetrouwbare ongevallenregistratie ontbreekt. Positief is dat er op onze gemeentelijke wegen geen concentratie van ongevallen waarbij de afloop voornamelijk ernstig is.



Voor het jaar 2015 staat de Hessenweg bovenaan de lijst van locaties in Dalfsen waar vijf of meer verkeersongevallen hebben plaatsgevonden. De Hessenweg maakt jaarlijks deel uit van deze lijst. De Hessenweg is met 28 ongevallen de meest 'verkeersonveilige weg' in de gemeente Dalfsen. Uit de ongevallencijfers 2015 is verder op te maken dat het Westeinde, Den Hulst, de Dalmsholterweg en de Rechterensedijk tot de overige locaties behoren waar vijf of meer ongevallen hebben plaatsgevonden. Voor alle locaties geldt dat het grotendeels ongevallen met uitsluitend materiele schade zijn. In een enkel geval is er sprake van een ongeval met letsel.

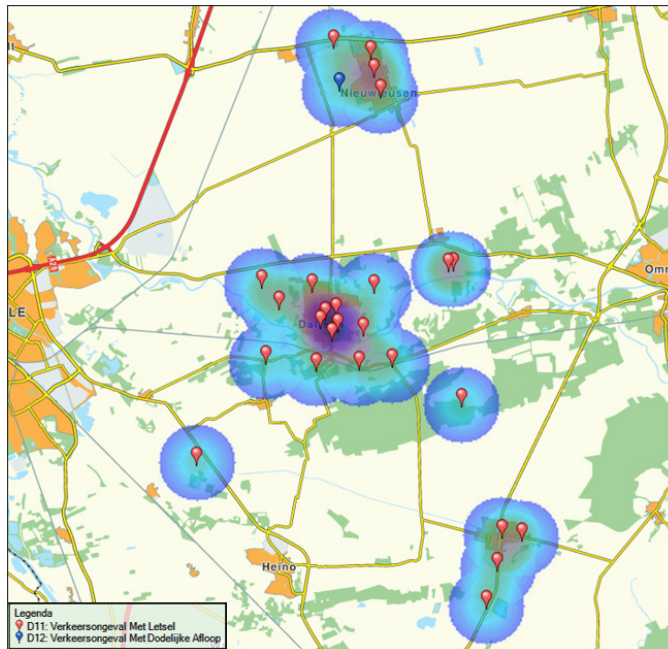
Op de Prinses Beatrixlaan in Nieuwleusen is ter hoogte van de Buldersweg in 2015 een fietser dodelijk verongelukt. Sinds de aanleg van tijdelijke verkeersmaatregelen begin 2016 zijn er geen ongevallen geregistreerd in Viastat. Vanwege de ernst van de ongevallen is door de provincie Overijssel een DUVV-subsidie van € 82.500 (=50% van de realisatiekosten) verstrekt om een weginrichting duurzaam veilig aan te passen. Dit project hangt nauw samen met de keuzes voor de Jagtlusterallee. Wanneer deze 60km/u wordt moet een deel van de Beatrixlaan ook afgewaardeerd worden van 80 naar 60 km/u.

### 5.2.2. Fietsonveiligheid in beeld

Voor een belangrijk speerpunt in onze gemeente *Fietsonveiligheid* heeft de politie een analyse uitgevoerd. Helaas kan daarin niet expliciet een ongeval waarbij een E-bike betrokken was er uit te halen. Uit de cijfers blijkt wel dat bij een derde van de geregistreerde fietsongevallen met een ernstige afloop een 60plusser betrokken is. Fietsende kinderen in de leeftijdscategorie 4 t/m 11 jaar zijn er slechts 2 keer in de afgelopen 7 jaar betrokken geweest bij een letselongeval.

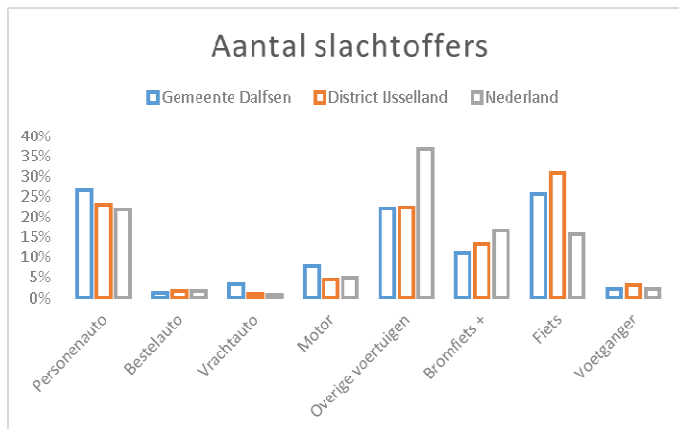


Er zijn gelukkig geen ongevallenconcentraties op onze gemeentelijke wegen. Dat is positief voor de verkeersveiligheid. De stippenkaart zijn allemaal incidenten waardoor niets gezegd kan worden of dit ongeval een menselijke of een infrastructurele oorzaak heeft.



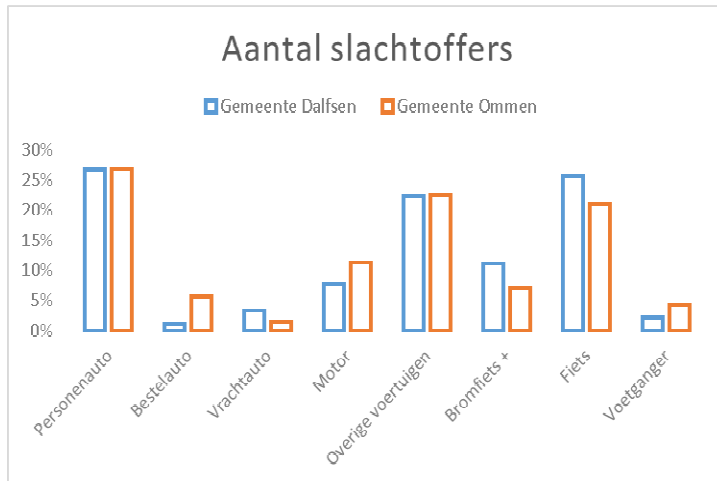
### 5.2.3. Benchmark van slachtofferongevallen

Onderstaande grafiek laat zien dat de betrokkenheid van een fietsers en (vracht)auto's bij een ongeval Dalfsen in vergelijking met andere Nederlandse gemeenten hoog is. Deze afwijking is opvallend. Politie Oost Nederland geeft aan dat dit verschil mogelijk verklaart wordt doordat ontbrekende gegevens in het ongevallenregistratiesysteem handmatig door de eenheid Oost Nederland worden ingevoerd.



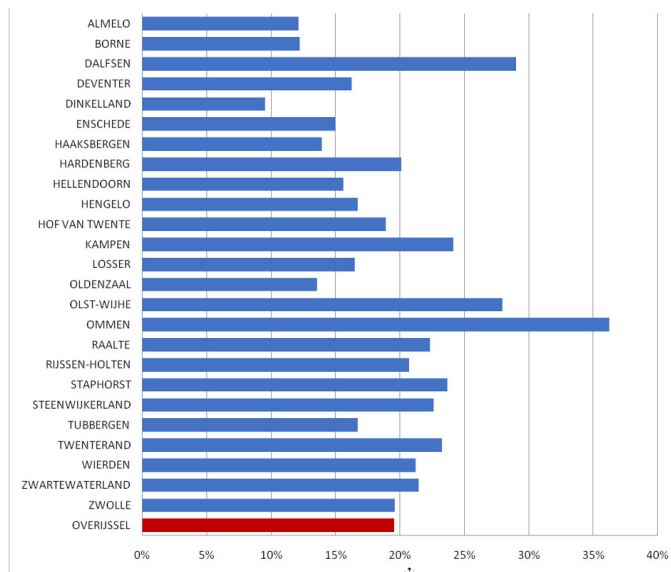
\* Aandeel in vergelijking met NL ligt hoger vanwege de handmatige aanvulling van eenheid Oost

Een eerlijk vergelijking is mogelijk tussen de gemeenten Dalfsen en Ommen. Het aantal (brom)fietssslachtoffers ligt procentueel hoger dan in onze buurgemeente Ommen. Andere vervoerswijzen zijn minder vaak bij een ongeval betrokken.



#### 5.2.4. Rijsnelheden in Dalfsen

De provincie Overijssel werkt momenteel aan de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid. In dat kader vergelijken zij de rijsnelheden binnen de gemeenten en presenteren zij onderstaande grafiek. Op de wegen in de gemeente Dalfsen rijden automobilisten regelmatig te hard. De data is afkomstig uit navigatie van auto's (bron: HERE).



#### 5.2.5. Rotondes

Op de rotondes gebeuren nauwelijks letselongevallen waarbij een fiets betrokken is. Desondanks komen er meldingen over de voorrang op de rotondes in relatie tot verkeersonveiligheid. Omdat in omliggende gemeenten de fietser voorrang heeft roept dit regelmatig een discussie op over uniformiteit en duidelijkheid over de positie van de fiets. Er is een aantal jaren geleden een bewuste keuze gemaakt om fietsers op rotondes voorrang te laten verlenen aan het autoverkeer.

De vormgeving van de rotondes zijn daarop aangepast. Vandaar dat de voorrangsregeling niet zomaar ten gunste van de fietser verandert kan worden. Verandering in de voorrang betekent ingrijpende infrastructurele aanpassingen.



*Fietsers in de voorrang*



*Fietsers uit de voorrang*

### **5.2.6. Verkeerseducatie en doelgroepen**

ROV Oost Nederland heeft voor de ongevalkaart gebruik gemaakt van alle geregistreerde ongevallen tot en met 2015 (het zogenaamde BRON-bestand), waarbij minimaal sprake is van letsel en waarvan de locatie bekend is. Vanwege de slechte registratie van de afgelopen jaren, geeft de kaart slechts een indicatie. Naar verwachting zal de kwaliteit van de registratie de komende jaren verbeteren. <https://oost-nederland.oververkeer.nl/>

#### **5.2.6.1. Verkeerseducatiemonitor**

ROV Oost-Nederland maakt gebruik van een nieuwe monitoringstool: de verkeerseducatiekaart. Deze kaart geeft een globaal beeld van de verkeerseducatie op Overijsselse en Gelderse basisscholen. <http://verkeerseducatie.oververkeer.nl/>

### **5.2.7. Landbouwvoertuigen**

Het aantal letselongevallen waarbij een landbouwvoertuig betrokken is laag. Met slechts vijf letselongevallen over de afgelopen 7 jaar, op verschillende locaties is er geen verband tussen deze ongevallen.

Kinderen in onze gemeente hebben in het verkeer komen regelmatig agrarisch voertuigen tegen. Daarom krijgen kinderen op school in het kader van het Actieplan Verkeersveiligheid (zie 2.4) de projecten *Dode Hoek* en *Veilig Omgaan met Opvallend Landbouwvoertuigen*.

## 6. Wat staat ons te doen?

Ongevallencijfers geven ons onvoldoende houvast waar we staan. Is er een dalende trend of zien we het aantal ongevallen juist toenemen? Ondanks het ontbreken van een betrouwbaar monitoringsinstrument blijft de aandacht voor de verkeersveiligheid noodzakelijk. Zaken zoals de toename van het (vracht)autoverkeer, de komst van de Ebike en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen hebben mogelijk een negatieve invloed op de verkeersveiligheid en vragen een blijvende inzet.

Dit jaar wordt naast het jaarlijkse Actieplan Verkeerveiligheid een aantal verkeersonveilige locaties/routes aangepakt. Verder geven wij samen met de provincie in de aankomende maanden vorm aan de Beleidsimpuls Verkeerveiligheid en geeft de Omgevingsvisie ons stof tot nadenken over de kansen voor verkeersveiligheid in dat kader.

### 6.1. Uitvoeringsprogramma GVVP 2016-2018

Het GVVP 2016-2026 is opgebouwd uit een beleidsdeel en een uitvoeringsprogramma 2016-2018. Er staan verschillende projecten en activiteiten opgenomen in het uitvoeringsprogramma maar de meest in het oog springende staan hieronder toegelicht.

#### 6.1.1. Fietsroutes

Uit een belevingsonderzoek onder de inwoners van de gemeente Dalfsen blijkt dat een aantal fietspaden in onze gemeente, waaronder de fietspaden Oude Oever, Heidepark en de Haersolteweg, als onveilig ervaren wordt. In samenspraak met aanwonenden en weggebruikers kijken we naar de oorzaak en mogelijke verbeterpunten.

In het Heidepark zijn inmiddels enkele kleine aanpassingen uitgevoerd. Voor de Oude Oever is het planproces onlangs opgestart. Een extern bureau analyseert de weginrichting en de directe omgeving van het fietspad en komt dit voorjaar met verbetervoorstellen. De Haersolteweg staat gepland voor wegonderhoud (planning 2017/2018). Na een analyse worden aanpassingen die de fietsveiligheid ten goede komen hierin meegenomen.

#### 6.1.2. Schoolroutes

Dit voorjaar start een inventarisatie en onderzoek naar de knelpunten en mogelijke maatregelen in schoolroutes.

In het kader van het onderzoek naar de probleempunten en oplossingsrichtingen maakt de gemeente gebruik van de expertise van de scholen, de ouders van leerlingen en de leerlingen zelf. De scholen zijn uitgenodigd om de probleempunten en mogelijke oplossingen aan te geven en toe te lichten tijdens een tweetal inloopbijeenkomsten. De inloopbijeenkomsten zijn bedoeld voor verkeersouders, leraren en ouders van kinderen van de basisscholen in de gemeente.

Naast de inloopbijeenkomsten voor de basisscholen wordt een inventarisatieronde uitgevoerd onder leerlingen van het Agnietencollege in Nieuwleusen. De gemeente is op de school aanwezig om probleempunten en oplossingen aan te nemen van de leerlingen.

#### 6.1.3. Rijsnelheid van 80 naar 60 km/u

Tussen de kernen binnen de gemeente Dalfsen liggen 80 km/u wegen: Dommelerdijk, Dalmsholterweg, Rechterensedijk en Weerdhuisweg. De weginrichting is niet conform deze snelheid; het zijn eigenlijk meer erftoegangswegen dan gebiedsontsluitingswegen. Bomen staan te vlak langs de weg, de wegbreedte sluit niet aan bij de snelheid en fietsers rijden op de rijbaan. Hierbij wordt opgemerkt dat dit niet direct betekent dat de maximumsnelheid op deze wegen moet worden verlaagd naar 60 km/uur. Daar waar de omstandigheden het toelaten kan 80 km/uur (voorlopig) worden gehandhaafd. Daar waar het nodig is moet de snelheid worden verlaagd (of deze is al verlaagd).

#### 6.1.4. Beatrixlaan-Buldersweg

Door verkeersongevallen met een ernstige afloop zijn er in 2015 tijdelijk verkeersmaatregelen getroffen. Sinds de aanleg hiervan vinden er geen geregisteerde ongevallen meer plaats. De Beatrixlaan is vanaf de Jagtclusterallee gezien eerst een gebiedsontsluitingsweg (80 km/u) daarna een 60 km/u en vervolgens overgaat naar een erftoegangsfunctie 30 km/u. Zodra bekend is welke rijsnelheid op de Jagtclusterallee geldt start het verkeersonderzoek naar de

Beatrixlaan en in het bijzonder het kruispunt met de Buldersweg. Doel van dit onderzoek is een duurzaam veilige weginrichting.

### 6.1.5. Rotonde Kampmansweg

Fietsers voelen zich onveilig bij het oversteken van de rotonde die de Wilhelminastraat, Rondweg, Koesteeg en Kampmansweg met elkaar verbindt. Veel basisschoolleerlingen gebruiken dagelijks deze rotonde omdat de nieuwbouwwijken Gerner Marke en Oosterdalfsen aan de oostkant van de Rondweg/Koesteeg liggen en de scholen aan de westkant. Er gebeuren niet opvallend veel ongevallen, maar met de groei van de nieuwbouwwijken en daarmee een toename in het fiets- en autogebruik is visie op korte en lange termijn noodzakelijk.

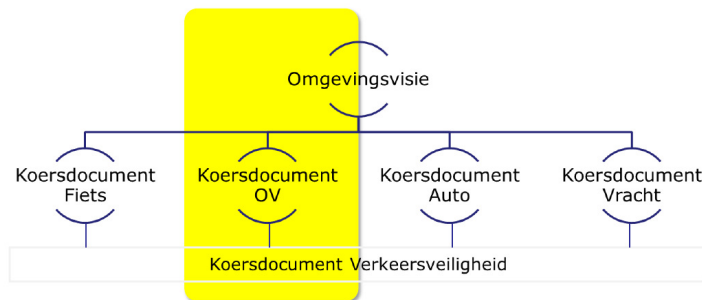
Samen met de ouders van schoolgaande kinderen voert de gemeente daarom in 2017 een analyse uit van het verkeersgedrag, de weginrichting en de openbare ruimte daarom heen. Dit moet resulteren in een doorkijk welke maatregelen nu en in de toekomst nodig zijn voor een goede en veilige fietsbereikbaarheid van de nieuwbouwwijken in Dalfsen.

## 6.2. Provinciale Beleidsimpuls Verkeersveiligheid

Provinciale Staten van Overijssel zetten in op een vernieuwende aanpak van de verkeersonveiligheid onder de titel *Beleidsimpuls Verkeersveiligheid*. Provincie, gemeenten, politie en andere stakeholders stellen in gezamenlijkheid integrale regionale meerjarige programma's verkeersveiligheid op. Inhoudelijk ligt de focus op vijf speerpunten: schoolgaande kinderen, fiets, rijden onder invloed, snelheid en weginrichting. Voor de nadere uitwerking, implementatie en realisatie van de meest kansrijke voorstellen uit deze regionale programma's stellen zij € 8 miljoen beschikbaar.

Met de voorgestelde werkwijze willen Provinciale Staten samen met de betrokken partijen de negatieve trend in het aantal ernstige verkeersslachtoffers doorbreken om zo verkeersveiligheidsdoelstellingen te realiseren.

### Relatie tot andere provinciale plannen



## 6.3. Omgevingsvisie en -plan

De omgevingswet komt eraan en deze biedt ook kansen voor verkeersveiligheid. Duidelijk is dat mobiliteitsbeleid straks geen sectorale aangelegenheid meer is, maar een van de bouwstenen. Eigenlijk precies zoals de inwoners van een gemeente naar mobiliteit kijken. Naast een gemeentelijk omgevingsvisie komt een omgevingsplan waar SMART geformuleerde beleidsdoelen opgenomen kunnen worden voor verkeersveiligheid.