

# Analyse verkeersveiligheid in onze wijk, gebaseerd op ongevallen en meldingen.

Aan: leden kerngroep Bewonersinitiatief verkeersveiligheid Apeldoorn  
Van: Gerard Ogink  
Datum: 28-11-2016

Collega's;

Hierbij mijn analyse verkeersveiligheid in onze wijk n.a.v. de rapportage van S. Bonhof van de gemeente Apeldoorn d.d. 13 oktober j.l. en de bespreking op 1 november met Sander Bonhof en Suzan Martens van de gemeente Apeldoorn en de aanvullende info ontvangen op 7-11 t.a.v. de veiligheid van voetgangers en fietsers. De ontvangen rapportage van de gemeente is de reactie op ons schriftelijke verzoek om alle relevante data, de maximale informatie over de verkeersveiligheid van onze wijk ook in vergelijking tot Apeldoorn als geheel te verstrekken. Deze informatie gebruiken wij als aanvullende informatie om de verkeersveiligheid van onze wijk optimaal te kunnen beoordelen, de risicosituaties te onderkennen, te kunnen benoemen en e.e.a. maximaal te objectiveren

## **Samenvatting:**

### ❖ Konklusie:

- De registratiegraad van de ongevallen door de politie is de laatste jaren verslechterd, bovendien bevat de registratie weinig specifieke informatie, zoals oorzaak etc. Desondanks is de statische informatie wel degelijk waardevol en zijn onderstaande beoordelingen gefundeerd.
- De wijk maakt een redelijk veilige indruk, gebaseerd op de aangereikte informatie. (aantal slachtoffers in onze wijk in 2011 t/m 2015 5 (3 ernstig), Apeldoorn als geheel 386 (26)). In de jaren daarvoor was dit een veelvoud hiervan. De veiligheid en ook de veiligheidsbeleving lijken duidelijk te zijn verbeterd, maar vragen op enkele punten nog wel specifieke aandacht.
- De meeste meldingen betreffen "verkeersveiligheid kruispunt/oversteek", vervolgens "parkeeroverlast/probleem" en daarna te hard rijden. Ook de meldingen door inwoners van onze wijk zijn overeenkomstig het aantal geregistreerde ongevallen sterk gedaald. Als belangrijke aandachtspunten blijven de volgende punten actueel:
  - ✓ De Koninginnelaan en in mindere mate Loolaan en Loseweg vergen aandacht (gebaseerd op de meldingen van burgers en de geregistreerde ongevallen- beide getallen wijken erg sterk af van de aantallen bij de overige straten). Voorgesteld wordt de verkeersintensiteit van de Koninginnelaan trachten te verminderen door o.a. verbetering van de hoofdonthutingswegen en door geen maatregelen te nemen die de verkeersintensiteit van deze straat verder verhogen. Het aantal meldingen van overige straten t.a.v. ongevallen en meldingen van burgers liggen substantieel lager. Wij stellen tevens voor om de ongevallen van deze 3 straten van de laatste 3 jaar nader te evalueren op oorzaak, locatie/kruispunt en weggebruiker.
  - ✓ Verkeerssnelheid. Handhaving van de verkeerssnelheid; meer aandacht hiervoor lijkt aan de orde, dan wel verkeersbelemmerde maatregelen. De snelheid is een aandachtspunt van de gehele wijk, de meldingen zijn gelijkmatig verdeeld. (De kans op ongevallen bij lagere snelheid en de ernst van ongevallen nemen hierdoor sterk af.)

- ✓ Een niet verwaarloos aantal meldingen betreffen onveiligheid bij de oversteek van kruispunten. Specifieke informatie ontbreekt. Mogelijk betreft dit vooral een alarmbel voor goed kunnen oversteken voor fietsers en voetgangers, kwetsbare verkeersdeelnemers waar aandacht voor moet zijn. Met het beperken van de snelheid wordt hier automatisch ook al verbetering in aangebracht.
  - ✓ Het aantal meldingen over parkeeroverlast is tot een normaal/laag niveau teruggevallen. De opmerkingen zijn redelijk gelijk over de wijk verdeeld.
- Er is dringend actie nodig om ervoor te zorgen dat voor geheel Apeldoorn registratie en analyse van verkeersinformatie t.a.v. ongevallen wel gaat voldoen aan de minimale eisen. Hierdoor kan veel leed en kosten worden voorkomen; zijn tijdig de juiste maatregelen veel beter te nemen.

#### ❖ Algemeen.

- Helaas wordt de *oorzaak van ongevallen* kennelijk *niet bijgehouden*. Dat is heel spijtig, daarmee laten we een geweldige kans liggen om alert en beleidsmatig de veiligheid van onze stad te verbeteren. Ter vergelijking: in het bedrijfsleven is men verplicht dit accuraat bij te houden en elk ongeval te analyseren. In de industrie worden als regel ook de bijna-ongevallen geregistreerd en geëvalueerd. Deze aanpak heeft in het verleden geleid tot een geweldige verlaging van het aantal ongevallen. Dit blijkt een landelijk probleem te zijn, maar is daarom niet minder groot.
- Uit de gegevens opbouw blijkt dat de verkregen statische informatie in bepaalde opzichten niet consistent is, zeker wanneer je de ontwikkeling van trends wilt beoordelen. Heel jammer, daarmee laten we hele belangrijke mogelijkheden liggen om de kwaliteit van verkeersmaatregelen te beoordelen. Dit is ook een landelijk probleem. De heer S. Bonhof schrijft in zijn toelichting o.a. ook al: .."dat de registratiegraad van de ongevallen van de politie de laatste jaren niet best is.....met name de registratiegraad van UMS (materiële schade) ongevallen blijft achter". Uit de statische informatie blijkt dat dit ook voor ongevallen met letsel het geval is. Zorgwekkend, welk beleid wordt hierop gevoerd? In mijn ogen is hierin dringend actie nodig, zowel landelijk en lokaal.
- We hebben geen uitgewerkte analyses ontvangen, niet over Apeldoorn als geheel, noch over onze wijk, wel hebben wij belangrijk cijfermateriaal. Blijft de vraag wat doet onze gemeente structureel aan analyse en wat omvat daadwerkelijk het gemeentelijke beleid op het gebied van verkeersveiligheid. Ook worden er in het beleidsplan over verkeer geen duidelijke toetsbare doelen gesteld t.a.v. de verkeersveiligheid. Op deze punten is m.i. het verkeersbeleid voor verbetering vatbaar.

#### ❖ Meldingen inwoners van onze wijk:

- De geregistreerde meldingen over onveiligheid geven duidelijk een hogere meldingsgraad voor met name Koninginnelaan en in iets mindere mate voor Loseweg en de Loolaan.
- Er zijn relatief veel meldingen over parkeeroverlast vanuit onze gehele wijk en dan nog specifiek voor de Loolaan. Vanaf 2013 is de urgentie van dit thema zeer sterk gedaald.
- Er zijn veel meldingen over te hard rijden, de vraag om handhaving, wat wordt hier aan gedaan, is aan de orde.
- Het totale aantal meldingen is sinds 2011 sterk gedaald.
- Het is niet specifiek bekend wat er is gedaan n.a.v. de meldingen, wel is een overzicht van genomen maatregelen per straat beschikbaar.

❖ Analyse ongevalstatistiek:

- De Koninginnelaan kent de meeste ongevallen, vervolgens duidelijk minder de Loolaan en de Zwolseweg.
- Het aantal (gemelde) ongevallen is vanaf 2010 aanmerkelijk gedaald; deels zal dit veroorzaakt zijn doordat er niet correct wordt geadministreerd, zie ook hetzelfde patroon in Apeldoorn als geheel. De daling loopt wel deels synchroon met de daling in meldingen vanuit de wijk, dat is een bevestiging dat de situatie is verbeterd.
- Het aantal ongevallen in Apeldoorn is erg hoog in de periode tot en met 2010 (6,8 doden per jaar, 426 slachtoffers per jaar). Vanaf 2011 is dit duidelijk lager voor het aantal slachtoffers en beperkt lager t.a.v. het aantal dodelijke slachtoffers. De vraag is welk effect de slechtere registratie heeft en wat de echte werkelijkheid is. In meerdere opzichten lijkt hier dringend actie nodig.

**A. Toelichting en analyse van de verschillende overzichten specifiek en in detail:**

**Bijlage 1: Geregistreerde meldingen vanaf 2001**

Hoofd onderwerpen van de 86 meldingen (16 meldingen vanaf 2013) zijn:

**a. Verkeersveiligheid kruispunt/oversteek, 36 meldingen**

- 11 maal Koninginnelaan
- 8 maal Loseweg
- 7 maal Loolaan
- 2 maal Hertenlaan
- Emmalaan
- Langeweg
- 1 maal Antilopestraat
- Daendelsweg
- Julianalaan
- Reeënlaan

*Mogelijk zijn verkeerssituaties aangepast, is de ontwikkeling van het verkeer gewijzigd, derhalve hetzelfde overzicht vanaf 2013:*

- 16 meldingen, waarvan 10 meldingen "Verkeersveiligheid kruispunt/oversteek"
- 6 maal Koninginnelaan
- 1maal Hertenlaan
- Loseweg
- Reeënlaan
- Loolaan

**b. Parkeeroverlast/parkeer probleem, 28 meldingen.**

- Loolaan 11
- Kweekweg 3
- Loseweg 3
- Koninginnelaan 2
- Langeweg 2
- 7 andere str. 1

Van de 16 meldingen vanaf 2013 zijn er 4 parkeeroverlast, 2 maal Kweekweg, 1 maal Loseweg en 1 maal Loolaan.

**c. Overige categorieën, 22 meldingen; diverse onderwerpen. Deels onderstrepen zij de vorige onderwerpen direct of indirect. Wel komt in **17 meldingen** een opmerking voor over **te hard rijden**.**

## Tussenconclusie geregistreerde meldingen:

1. Helaas is er alleen een samenvattend overzicht over de genomen maatregelen, niet specifiek over het proces van opvolging.. Wel valt op dat er veel minder meldingen zijn vanaf 2012/2013. Oorzaak wordt niet vermeld in de analyse, van belang welke maatregelen welk effect hebben gehad.
2. In de 16 meldingen vanaf 2013 betreffen 10 meldingen Verkeersveiligheid kruispunt/oversteek"" en 4 meldingen betreffende "Parkeer overlast".
3. De hoofdonderwerpen vanaf 2001 betreffen
  - verkeersveiligheid kruispunt/oversteek 36 meldingen
  - parkeeroverlast/probleem 28 meldingen
  - te hard rijden wordt vaak gemeld, deel in combinatie met vorige onderwerpen 17 meldingen
  - ❖ De parkeerproblemen zijn kennelijk tot 2013 een overwegend probleem in de Loolaan en zijn verder kennelijk een niet straatgebonden probleem van onze wijk.
  - ❖ De snelheidsproblematiek, lijkt in dit overzicht ook meer een wijk probleem dan een straatprobleem.
  - ❖ De gemelde verkeers(on)veiligheid kruispunt/oversteek komen voornamelijk voor in de volgende 3 straten:
    - Koninginnelaan 11 maal
    - Loseweg 8 maal
    - Loolaan 6 maalKijken we naar de laatste 3 jaar dan komt de Koninginnelaan daarin nog veel sterker naar voren.

Vanuit dit overzicht van meldingen van burgers is derhalve aandacht vereist voor de veiligheid van met name deze drie straten, welke zou moeten worden beschouwd als urgent, tenzij alle meldingen zijn onderzocht en waar mogelijk opgevolgd, parkeer overlast en verkeersnelheid als wijkproblemen.

De eerder genoemde problematiek van de Daendelsstraat/Emmaweg kom in dit overzicht niet als herkenbaar probleem in onze wijk naar voren.

## Bijlage 2: Analyse ongevallen statistiek 2011-2015

Aantal geregistreerde ongevallen bedraagt 20, waarvan 5 met slachtoffer waarvan 2 ernstige ongevallen. Straatverdeling: Koninginnelaan 8, ongevallen waarvan met 3 met slachtoffer(s)

Loolaan	6, één ongeval met slachtoffer(s)
Zwolseweg	3, één maal met slachtoffer(s)
Reeënstraat	1
Hertenstraat	1
Loseweg	1
Moermanhof	1
Gemzenstraat	1

De Hertenstraat en de Reeënstraat zijn beide dubbel genoemd met Koninginnelaan vanwege een ongeval op de kruising met de Koninginnelaan. Het overzicht van 2015 voegt feitelijk niets toe. De oorzaak van de ongevallen zijn helaas niet geregistreerd. Dit is uiteraard van vitaal belang voor analyse en opvolging. Was het drank, snelheid, oplettenheid, zeg het maar.

**Ook in dit overzicht komt de Koninginnelaan en in mindere mate de Zwolseweg als duidelijk risicovoller dan de andere straten naar voren.**

### **Bijlage 3; De verkeersveiligheid analyse, ongevalstatistiek.**

Het overzicht in figuur 1 geeft weer dat sinds 2010 de verkeersveiligheid in onze wijk drastisch is verbeterd. Van de 38 slachtoffers zijn er 33 van 2006 t/m 2009; van de 16 ernstige slachtoffers zijn er 14 uit de periode van 2006 t/m 2009.

Figuur 2 toont ons dat in geheel Apeldoorn een vergelijkbare daling heeft plaats gevonden. Deze daling is abrupt in 3 jaar afgebouwd van stabiel boven de 400 slachtoffers per jaar en dan van 435 in 2007 naar 77 in 2011. Vanaf 2011 variërend van 64 tot 97, nu niet meer dalend. Hier moet iets bijzonders aan de hand zijn; geheel of gedeeltelijk een gevolg van de wijze van administreren; zijn de getallen in omvang dus maar beperkt betrouwbaar.

Het aantal doden bedraagt vanaf 2011 gemiddeld 5,2 per jaar. In de periode 2001 t/m 2010 bedraagt deze gemiddeld 6,8 per jaar; hierin bijna geen daling. Statistisch klopt dit niet; d.w.z. er is iets bijzonders met de consequentheid van de registratie aan de hand.

In de aanvullende verkregen informatie blijkt dat het aantal ongevallen van jeugdige fietsers en voetgangers van geheel Apeldoorn in de periode 2011 t/m 2015 totaal 52 bedraagt dat is 13%.

Figuur 3 geeft het aantal ongevallen weer in onze wijk per categorie en tegelijk per jaar

Figuur 4, overzicht slachtoffers per vervoerswijze.

In deze grafiek zien we dat zowel voor Apeldoorn als geheel en nog meer voor onze wijk de overige voertuigen de vervoerscategorie vormen met het grootste aantal slachtoffers.

*Blijft de vraag wat valt hieronder, waarom kan de restcategorie zo groot zijn.*

### **Bijlage X, besluitenlijst.**

Deze gaan over de periode 1951 tot 2016, totaal 98 besluiten.

De meest voorkomende besluiten zijn:

- parkeerverboden
- voorrangskruispunt
- 30km zone, vanaf 2002 regelmatig

En recent komen daar de eerste besluiten voor een E laadplek bij.

Aan de hand van dit overzicht kunnen geen betrouwbare conclusies worden getrokken. Dan zou meer proces informatie (oorzaak en gevolg) beschikbaar moeten zijn.

De 30 km zones zouden wel eens het meest structurele effect kunnen hebben gehad op het aantal ongevallen in onze wijk en dan ook automatisch op de ernst van de ongevallen.

Hebt u vragen naar aanleiding van deze analyse of opmerkingen, dan hoor ik dat graag.

Gerard Ogink  
Koninginnelaan 8,  
7315BR Apeldoorn.

0622475668  
gerard@ogink.nl