



Onderzoek Verkeersveiligheid

Een onderzoek naar de beleving van de verkeersveiligheid in de gemeente Voorst

25 maart 2021



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Onderzoek Verkeersveiligheid

Een onderzoek naar de beleving van de
verkeersveiligheid in de gemeente Voorst

25 maart 2021

in opdracht van
Rekenkamercommissie gemeente Voorst

pagina's
22

publicatienr.
20097
versie: definitief

auteur(s)
J. Haveman, P. Kroeze

BVA Verkeersadviezen
Stationsplein 6
8011 CW Zwolle
(038) 460 67 47
www.bvaverkeer.nl



Inhoudsopgave

Voorwoord	4
1. Inleiding	5
1.1. Aanleiding en doel	5
1.2. Onderzoeksopzet	6
1.3. Leeswijzer	6
2. Benchmark	7
2.1. Verkeersdoden	7
2.2. Wegennet	8
2.3. Meldingen bij Veilig Verkeer Nederland	9
2.4. Wat zeggen deze cijfers?	10
3. Een terugblik: meldingen uit het verleden	11
3.1. Meldingssystematiek	11
3.2. Geregistreeerde klachten	11
3.3. Knelpuntlocaties	13
4. Kwalitatieve analyse	15
4.1. Opzet en vraagstelling	15
4.2. Het algemene beeld	15
4.3. Heeft de gemeente voldoende zicht op de problematiek?	16
4.4. Rol gemeente	18
4.5. Rol provincie	20
4.6. Wat kan er beter?	21
4.7. Resumé	21
Bijlage I. Stakeholders en gespreksleidraad	23
Bijlage II. Verkeersdoden naar wegbeheerder	25
Bijlage III: gemelde knelpunten (per jaar)	26



Voorwoord

Voorliggend onderzoek betreft een analyse van de verkeersveiligheid in de gemeente Voorst zoals die wordt ervaren vanuit het perspectief van de samenleving, de beleving van belangengroeperingen en doelgroepen die goed zicht hebben op het aspect verkeersveiligheid. Daartoe zijn gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van diverse partijen uit de Voorster samenleving, zoals plaatselijke belangenverenigingen, scholen, sportverenigingen, ondernemers, rijsscholen en politie.

Het onderzoek had niet op deze wijze tot stand kunnen komen zonder de medewerking van al deze partijen en in het bijzonder natuurlijk de mensen die ons te woord hebben gestaan. Wij zijn hen zeer erkentelijk voor de bijdrage aan het onderzoek.

Ook de voorbereidende werkzaamheden en de begeleiding van het onderzoek door en de prettige contacten met de leden van de Rekenkamercommissie hebben wij bijzonder op prijs gesteld.

4 februari 2021,

Jan Haveman
Peter Kroeze



1. Inleiding

1.1. Aanleiding en doel

De Rekenkamercommissie, ingesteld door de gemeenteraad van Voorst, doet onderzoek naar de rechtmatigheid, doeltreffendheid en doelmatigheid van het gemeentelijk beleid. Het doel van de Rekenkamercommissie is de gemeenteraad een extra handvat te bieden zijn controlerende taak uit te voeren.

In haar jaarplan 2020 heeft de Rekenkamercommissie aangegeven een onderzoek te willen uitvoeren naar de verkeersveiligheid. Er waren diverse redenen voor de uitvoering van zo'n onderzoek:

- In de eerste plaats bleek "verkeersveiligheid" in een eerder rekenkameronderzoek¹ een belangrijk thema, dat bij veel inwoners zorgen geeft;
- Daarbij geldt dat de Rekenkamercommissie aandacht voor het perspectief vanuit de inwoner van groot belang vindt;
- Voorts wil de Rekenkamercommissie weten welke rol de gemeente kan vervullen in situaties waarin andere overheden of grondeigenaren verantwoordelijk zijn voor de verkeersveiligheid;
- Ten slotte wil de Rekenkamercommissie inzicht in hoe het Programma Mobiliteit zich verhoudt tot de concrete knelpunten die inwoners ervaren. Dit is onder meer ingegeven door het feit dat het voorgestelde mobiliteitsbeleid in het Programma Mobiliteit zó integraal en compleet is en zo algemeen verwoord, dat belangrijke verkeersveiligheidskwesties ondergesneeuwd zouden kunnen raken. En hoewel het Programma Mobiliteit inmiddels is vastgesteld, zouden de conclusies en aanbevelingen van het rekenkameronderzoek gebruikt kunnen worden bij de verdere uitwerking en prioritering van het programma.

Doel van het rekenkameronderzoek is om een nieuw perspectief toe te voegen voor de raad op het thema verkeersveiligheid. Dit door de analyses en berekeningen uit het Programma Mobiliteit te verrijken met ervaringsgegevens van direct betrokkenen. Beoogd effect is inzicht in welke mate eerder geïnventariseerde kritische verkeerssituaties inmiddels zijn aangepakt en welke andere ook om een snelle aanpassing vragen.

Daarnaast is het van belang om inzicht te verkrijgen in welke rol de gemeente kan vervullen in situaties waarin bijvoorbeeld andere overheden (m.n. de provincie) verantwoordelijk zijn voor de verkeersveiligheid. De verantwoordelijkheid voor een veilige weginrichting van provinciale wegen ligt immers primair bij de provincie, net zoals die verantwoordelijkheid voor het gemeentelijk wegennet bij de gemeente ligt.

¹ Duimen voor de dorpen, Rekenkamercommissie gemeente Voorst, 17 maart 2020.



1.2. Onderzoeksopzet

De Rekenkamercommissie wil het onderwerp verkeersveiligheid onderzoeken vanuit het perspectief van de samenleving (wat vindt men van de verkeers(on)veiligheid), de beleving van belangengroeperingen en doelgroepen die goed zicht hebben op het aspect verkeersveiligheid. Daartoe zijn met een groot aantal (maatschappelijke) partijen en belangenverenigingen gesprekken gevoerd over de verkeersveiligheid. Dit betekent dus dat alleen aandacht wordt besteed aan de beleving van verkeersveiligheid (ook wel subjectieve verkeersveiligheid). Hoewel er in deze rapportage wel aandacht wordt besteed aan de objectieve onveiligheid (het aantal ongevallen dat plaatsvindt) in de vorm van een vergelijking met gemeenten met vergelijkbare kenmerken, wordt er geen direct verband gelegd met de uitkomsten van de gesprekken en de objectieve cijfers. Er vindt derhalve geen toetsing plaats op de daadwerkelijke onveiligheid op de genoemde knelpuntlocaties. Het onderzoek heeft uitsluitend tot doel het bepalen van de mening van de 'samenleving' over het aspect verkeersveiligheid en hoe de gemeente daar in hun ogen mee omgaat. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de partijen waarmee gesproken is. Tevens zijn in deze bijlage de vragen opgenomen, die als leidraad bij de gesprekken hebben gediend.

Naast de gesprekken, is ook onderzocht welke klachten vanaf 2015 bij de gemeente Voorst gemeld zijn. Dat betreft de meldingen die 'formeel' bij de gemeente zijn binnengekomen (brief, mail, telefoon e.d.) en meldingen die via de app 'verbeterdebuurt.nl' zijn geregistreerd. Deze bij de gemeente bekende probleemsituaties zijn als input gebruikt voor de gesprekken, om aldus vast te kunnen stellen of de bij de gemeente bekende informatie compleet en actueel is, of dat er sprake blijkt van een informatieleemte op het punt van de beleving van verkeersveiligheid door bewoners.

Onderdeel van het onderzoek was ook een beknopte benchmark, om daarmee vast te stellen hoe de gemeente Voorst zich op het gebied van verkeersveiligheid verhoudt tot vergelijkbare gemeenten. Daartoe heeft een vergelijking plaatsgevonden met enkele andere gemeenten in Gelderland die qua inwonertal vergelijkbaar zijn met de gemeente Voorst.

1.3. Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 de benchmark beschreven: hoe 'scoort' de gemeente Voorst op het gebied van verkeersveiligheid in vergelijking met enkele in omvang vergelijkbare Gelderse gemeenten.

Daarna wordt in hoofdstuk 3 een overzicht gegeven van de klachten die vanaf 2015 bij de gemeente zijn gemeld. Dit overzicht geeft een beeld op verkeersveiligheid vanuit het perspectief van de inwoners.

In hoofdstuk 4 worden de resultaten van de kwalitatieve analyse besproken en de onderzoeksvragen beantwoord.



2. Benchmark

In dit hoofdstuk wordt een vergelijking gemaakt van enkele verkeersveiligheids-indicatoren, waarbij de gemeente Voorst wordt vergeleken met in grootte vergelijkbare gemeenten in Gelderland. Als vergelijkingsgroep gelden alle Gelderse gemeenten met een inwonertal tussen de 23.000 en 26.000 inwoners. De gemeente Voorst valt daarbij redelijk in de middenmoot (zie tabel 1), wat de vergelijkingsklasse daarmee goed passend maakt. Hoewel deze benchmark van gegevens op zichzelf volstrekt los staat van het gezichtspunt van bewoners, kan dit de bevindingen vanuit de bewoners wel in perspectief plaatsen.

Gemeente	inwoners 1-1-2019
Elburg	23.086
Oldebroek	23.598
Neder-Betuwe	24.034
Putten	24.198
Voorst	24.417
Maasdriel	24.693
Duiven	25.332
Beuningen	25.882

Tabel 1: Gelderse gemeenten met 23.000 tot 26.000 inwoners

2.1. Verkeersdoden

Het aantal verkeersdoden is enerzijds een relatief betrouwbaar gegeven, aangezien het aantal verkeersdoden redelijk goed wordt geregistreerd. Dat geldt voor ongevallen met uitsluitend materiële schade en ongevallen met gewonden veel minder. Vooral voor die eerste groep geldt een sterke mate van onder-registratie. Overigens geldt ook voor de verkeersdoden dat niet alle bronnen dezelfde aantallen geven. Dit komt vooral door slachtoffers die niet direct bij een ongeval overlijden, maar op een later moment, niet altijd als 'dodelijk slachtoffer' in de ongevallenregistratie worden opgevoerd. Anderzijds geldt dat de aantallen waar het om gaat, gelukkig niet groot zijn. Dat betekent dat benchmark op dit punt ook gevoelig is voor incidenten: één ernstig ongeval kan al leiden tot een andere uitkomst.

Om een zuivere vergelijking te kunnen maken, wordt het aantal verkeersdoden gerelateerd aan het aantal inwoners. Dan blijkt dat de gemeente Voorst in vergelijking met de vergelijkbare Gelderse gemeenten redelijk gemiddeld scoort. Ten opzichte van geheel Gelderland en Nederland is het aantal doden per 100.000 inwoners wel relatief hoog. Van belang hierbij is dat het aantal doden op zichzelf niets zegt over de veiligheid op het gemeentelijk wegennet aangezien het aantal doden betrekking heeft alle



wegen, ook die van provincie en rijk². Het is helaas niet mogelijk om in deze benchmark dit onderscheid te maken. Wel valt uit bijlage II op te maken dat de meeste verkeersdoden in Voorst, in de periode vanaf 2014 t/m 2020 zijn gevallen op gemeentelijke wegen. Hierbij is dus een andere periode van toepassing dan bij de benchmark vergelijking, omdat de betreffende gegevens niet over de gehele periode 2010 – 2019 beschikbaar zijn. Desondanks geven deze cijfers wel een goede indruk van de veiligheids-situatie op de wegen van de verschillende wegbeheerders binnen de binnen de gemeente Voorst.

Gemeente	inwoners	doden	doden per 100.000 inwoners
Elburg	23.086	10	43,3
Oldebroek	23.598	10	42,4
Neder-Betuwe	24.034	21	87,4
Putten	24.198	20	82,7
Voorst	24.417	14	57,3
Maasdriel	24.693	20	81
Duiven	25.332	7	27,63
Beuningen	25.882	4	15,5
Totaal	195.240	106	54,3
Gelderland	2.071.860	887	42,8
Nederland	17.282.163	6.293	36,4

Tabel 2: aantal verkeersdoden (2010-2019) per gemeente

2.2. Wegennet

Hoe meer wegen en hoe meer verkeer op die wegen, hoe groter de kans op ongevallen. Daarmee is de combinatie van deze twee factoren³ op zichzelf een zuiverder indicator dan een vergelijking die kijkt naar inwoners. Echter, gegevens hierover zijn in openbare bronnen niet voorhanden.

Wel kan er een vergelijking worden gemaakt naar alleen weglengte. Dan valt op dat in de benchmarkgroep de gemeente Voorst een relatief groot areaal aan wegen heeft. Ten opzichte van de gemiddelde lengte van het wegennet van alle gemeenten in deze groep (285 km), is het aantal kilometers weglengte in de gemeente Voorst ruim 40% hoger. Dit grotere aantal kilometers aan wegen, maakt uiteraard ook de kans op ongevallen groter. Hoewel ook de verkeersintensiteit een grote rol speelt (die in deze vergelijking NIET is meegenomen), scoort de gemeente Voorst in deze vergelijking positief. Ten opzichte van geheel Gelderland blijkt de gemeente Voorst (op basis van het aantal verkeersdoden) 20% veiliger en ten opzichte van geheel Nederland bijna 25% veiliger.

³ Het product van verkeersdrukke (verkeersintensiteit) en weglengte wordt de verkeersprestatie genoemd. Hierin geven openbare bronnen geen inzicht.



Gemeente	km weglengte (2019)	doden	doden per 100 km weglengte
Elburg	241	10	4,1
Oldebroek	257	10	3,9
Neder-Betuwe	282	21	7,4
Putten	344	20	5,8
Voorst	411	14	3,4
Maasdriel	292	20	6,8
Duiven	205	7	3,4
Beuningen	248	4	1,6
totaal	2.280	106	4,6
Gelderland	20.778	887	4,3
Nederland	140.444	6.293	4,5

Tabel 3: Aantal verkeersdoden (2010-2019) per 100 km weglengte

2.3. Meldingen bij Veilig Verkeer Nederland

Een veel minder objectief criterium dan het aantal (geregistreerde) verkeersdoden is het aantal klachten dat is gemeld bij het participatiepunt over te hard rijden van VVN (Veilig Verkeer Nederland)⁴. Het aantal klachten dat gemeld wordt is uiteraard sterk afhankelijk van de mate waarin bewoners bereid zijn om klachten te melden en ook de bekendheid van dat meldpunt. Dat maakt dat dit criterium daarmee op zichzelf niet meer dan indicatief is. Anderzijds geldt ook dat, als ervan wordt uitgegaan dat de bekendheid en meldingsbereidheid grosso modo gelijk is in de geselecteerde gemeenten, er wel een zekere signaleringswaarde aan kan worden toegekend. Wij merken op dat de gemeente Voorst bij klachten over de verkeersveiligheid actief doorverwijst naar het meldpunt voor ondersteuning bij de aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten, als de gemeente hiervoor niet zelf direct een oplossing heeft. Hoe de andere gemeenten hiermee omgaan, is niet bekend.

In de gemeenten die onderdeel uitmaken van de benchmark zijn de verschillen groot. Er zijn twee gemeenten waar in 2018 geen meldingen zijn gedaan bij VVN over een te hoge snelheid op 30 of 50 km-wegen. Als er wél meldingen zijn gedaan, gaan die in alle gemeenten in de meeste gevallen over 30 km-wegen. De gemeente Voorst kent een relatief groot aantal meldingen, ook vooral over 30 km-wegen. Daarnaast valt op dat in de

⁴ Zie <https://participatiepunt.vvn.nl/>



benchmarkgroep alleen in Voorst en Duiven ook klachten zijn gemeld over 50 km wegen en in de andere gemeenten niet.

Gemeente	Inwoners	aantal meldingen per 100.000 inw.	
		30 km wegen	50 km wegen
Elburg	23.086	0,0	0,0
Oldebroek	23.598	12,7	0,0
Neder-Betuwe	24.034	0,0	0,0
Putten	24.198	12,4	0,0
Voorst	24.417	20,5	4,1
Maasdriel	24.693	0,0	0,0
Duiven	25.332	27,6	3,9
Beuningen	25.882	23,2	0,0

Tabel 4: Aantal meldingen over te hard rijden (2018) bij participatiepunt VVN

2.4. Wat zeggen deze cijfers?

Kijkend naar de meest betrouwbare objectieve maatstaf (verkeersdoden), is een vergelijking naar weglengte meer zeggend dan een vergelijking naar alleen inwonertal. Waarbij geldt dat dit gegeven zonder inzicht te hebben in het gebruik ook niet zuiver is. Bij een gelijke weglengte, zullen immers op een drukker wegennet meer ongevallen plaatsvinden dan op een rustiger wegennet. Rekening houdend met deze kanttekening, blijkt Voorst relatief veilig en ook veiliger dan het gemiddelde in de benchmarkgroep.

In tegenstelling hiermee, is het aantal meldingen over te hard rijden door inwoners van de gemeente juist relatief hoog. In de benchmarkgroep staat Voorst daarbij in de top 3. Dit is des te opmerkelijker omdat Voorst een relatief groot buitengebied heeft en klachten over de wegen hier niet in deze vergelijking zijn meegenomen. Wat betreft klachtmeldingen bij VVN, scoort Voorst dus relatief slecht.



3. Een terugblik: meldingen uit het verleden

3.1. Meldingssystematiek

Binnen de gemeente Voorst worden binnenkomende klachten ten aanzien van verkeer en vervoer, voor zover deze niet direct (telefonisch) kunnen worden afgehandeld, vastgelegd in een registratiesysteem. Hierin vindt bundeling van klachten plaats. In het systeem worden een aantal zaken vastgelegd, waarbij uiteraard de gemelde klacht. De klachtenlijst is in het kader van voorliggende studie geanalyseerd. Ondanks dat niet van alle klachten precies de locatie en de achterliggende oorzaken bekend zijn, is getracht een zo compleet mogelijk overzicht te verkrijgen van de knelpuntlocaties binnen de gemeente Voorst.

Naast het officiële klachtensysteem is er een zogenaamde "Verbeter de Buurt App". Ook hierin kunnen klachten en knelpunten worden aangegeven. Uit een eerste analyse hiervan blijkt dat ruim 450 meldingen via deze app zijn gedaan. Uit nadere analyse van deze meldingen blijkt dat deze in (zeer) beperkte mate betrekking hebben op verkeersonveilige locaties. De meeste klachten bevinden zich op het niveau van overlast door hondenpoep, schuin liggende trottoirtegels en vernielde of ontbrekende verkeersborden. Om deze reden zijn de meldingen uit deze app in het vervolg van deze rapportage niet betrokken bij een verdere analyse van de knelpuntlocaties.

In dit hoofdstuk gaan wij dan ook uitsluitend in op de klachten uit het meldingssysteem van de gemeente.

3.2. Geregistreerde klachten

Bij de analyse van de knelpuntlocaties zijn de meldingen betrokken die in de jaren 2015 t/m 2020 bij de gemeente Voorst zijn binnengekomen.

In totaliteit zijn in deze periode 172 meldingen bij de gemeente geregistreerd. Wij merken hierbij op dat het hierbij niet per definitie gaat om 172 meldingen en 172 knelpuntlocaties. Indien meldingen (nagenoeg) gelijktijdig worden gedaan, bijvoorbeeld omdat meerdere buurtbewoners de gemeente benaderen met dezelfde klacht, dan wordt deze klachten gebundeld en derhalve als één klacht opgenomen in de registratie. Worden klachten over een locatie verspreid over het jaar of in verschillende jaren gedaan, dan komt een bepaalde knelpuntlocatie meerdere keren voor in de registratie.

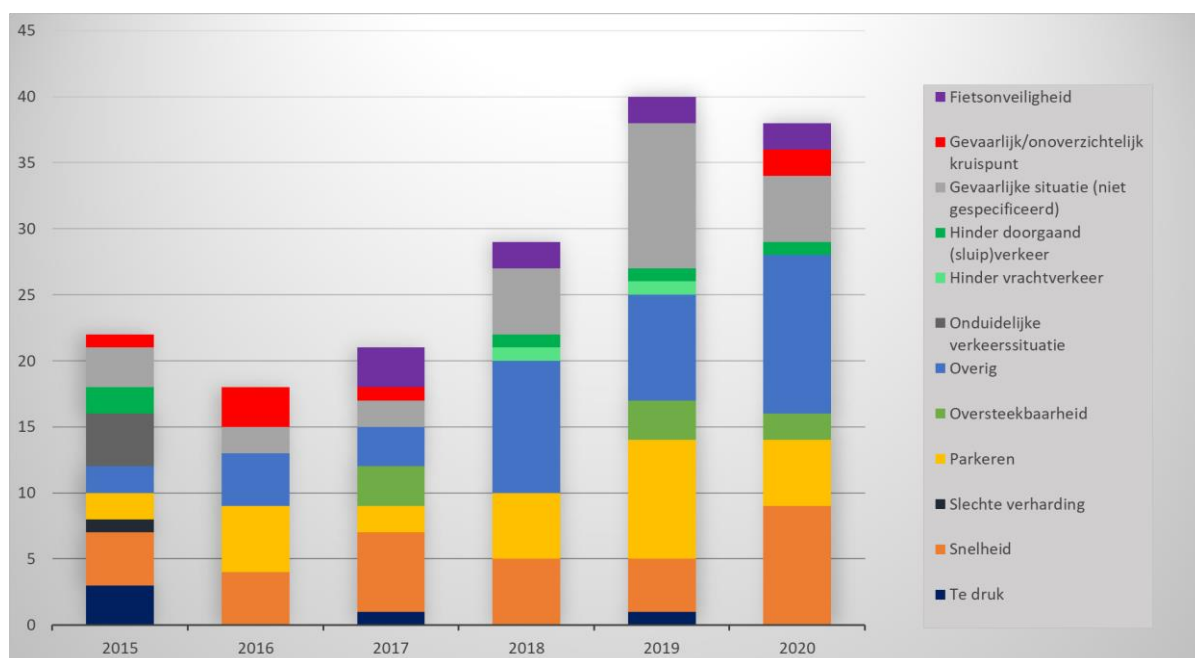
Om een enigszins hanteerbaar instrument te verkrijgen om de klachten inzichtelijk te maken, zijn alle meldingen gerubriceerd in categorieën. In tabel 5 is aangegeven welke categorieën hierbij zijn onderscheiden.



Knelpuntcategorie
Fietsonveiligheid
Gevaarlijk/onoverzichtelijk kruispunt
Gevaarlijke situatie (niet gespecificeerd)
Hinder doorgaand (sluip)verkeer
Hinder vrachtverkeer
Onduidelijke verkeerssituatie
Overig
Oversteekbaarheid
Parkeren
Slechte verharding
Snelheid
Te druk

Tabel 5: Indeling klachten in categorieën

In figuur 1 (volgende pagina) zijn per jaar de klachten uitgesplitst naar categorie. Uit de figuur blijkt dat circa een kwart van de klachten in de categorie 'overig' valt. Tevens blijken er relatief veel klachten te zijn over de parkeersituatie. In de meeste gevallen hebben deze klachten betrekking op parkeeroverlast in de vorm van te weinig parkeerruimte, maar geen directe relatie met verkeersonveiligheid. Specifieke klachten met betrekking tot de verkeersonveiligheid bevinden zich overwegend in de categorieën 'te hoge snelheid' en 'gevaarlijke/onoverzichtelijke kruispunten'. Opvallend is dat het aantal geregistreerde klachten de afgelopen jaren toeneemt.

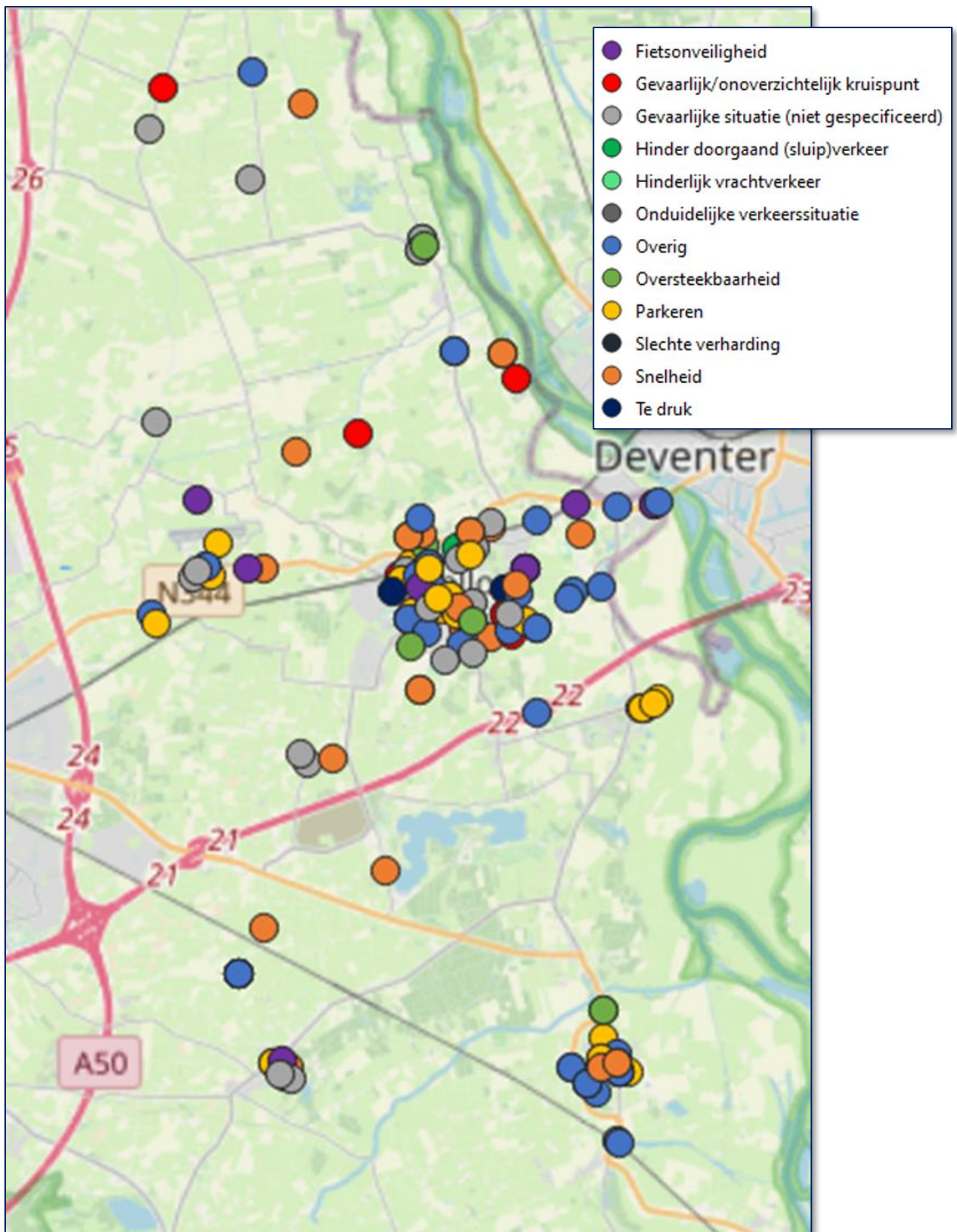


Figuur 1: Aantal meldingen naar type klacht per jaar

3.3. Knelpuntlocaties

Voor zover de klachten specifiek genoeg zijn weergegeven in het meldingen systeem, is een locatiecode aan de klachten toegevoegd. Op basis hiervan is een klachtenkaart gemaakt. Op deze wijze is een goed overzicht verkregen van de locaties die als knelpunt zijn aangemerkt. Wij merken op dat indien wegen of wegvakken zijn genoemd deze eveneens als enkele locatie zijn opgenomen op kaart. Het aangegeven knelpunt bevindt zich dan op het betreffende wegvak/de betreffende weg. In figuur 2 is een overzicht weergegeven van de gehele gemeente en de knelpuntlocaties. In bijlage III zijn de overzichten per jaar opgenomen, waarmee een wat beter leesbaar beeld ontstaat.

Uit figuur 2 blijkt dat de knelpuntlocaties zich overwegend bevinden binnen de kernen. Hierbij hebben de grotere kernen (Twello en Voorst) ook de meeste knelpuntlocaties. Echter ook in de kleinere kernen, buurtschappen en het buitengebied zijn diverse knelpuntlocaties aangeduid.



Figuur 2: Overzicht knelpuntlocaties



4. Kwalitatieve analyse

4.1. Opzet en vraagstelling

In overleg met de Rekenkamercommissie is een lijst met 15 stakeholders vastgesteld (zie bijlage 1). Al deze stakeholders bleken bereid om mee te doen aan het onderzoek en zijn in de periode van eind november 2020 tot en met begin januari 2021 via digitale bijeenkomsten bevraagd over het onderwerp verkeersveiligheid. In een aantal gevallen zijn de gesprekken gevoerd met meerdere personen tegelijk.

De kwesties die tijdens de bijeenkomsten zijn besproken, zijn vooraf met de Rekenkamercommissie afgestemd. In de kern gaat het daarbij om de volgende onderzoeksvragen:

1. Hoe wordt de verkeersveiligheid in het algemeen ervaren en welk rapportcijfer zou men daaraan geven?
2. Welke concrete knelpunten worden ervaren. Komt dat overeen met het beeld dat bij de gemeente bekend is?
3. Is verkeersveiligheid een thema dat structureel aandacht heeft binnen de eigen organisatie en ook structureel wordt besproken met de gemeente?
4. Worden klachten en probleemsituaties gemeld bij de gemeente (of provincie) en wordt daarna ook adequaat gehandeld?

4.2. Het algemene beeld

Uit de gesprekken kwam een genuanceerd beeld naar voren, al bleek dat beeld over het geheel genomen niet onverdeeld positief. Aan alle partijen waarmee gesproken is, werd een rapportcijfer 'verkeersveiligheid' gevraagd. Daarbij werd in een aantal gevallen door respondenten een onderscheid gemaakt; bijvoorbeeld werd er voor de situatie binnen het dorp een 5 gegeven, maar voor de situatie in het buitengebied een 7. Bij dit soort antwoorden, met meerdere rapportcijfers, is het gemiddelde oordeel gehanteerd, in dit voorbeeld dus een 6.

Volgens deze methodiek, scoort verkeersveiligheid gemiddeld een heel kleine voldoende (5,9); daarbij geldt dat de meeste cijfers dicht rond dit gemiddelde liggen zonder grote uitschieters naar boven of beneden⁵. Het

Citaat uit gespreksverslag: In het algemeen is het beeld voor het dorp redelijk positief. De algemene verkeersveiligheid wordt beoordeeld met een 6. Dit cijfer komt tot stand als gevolg van een redelijk tot positief beeld over de situatie in totaliteit (cijfer 7/8), maar een negatief beeld over de provinciale route, die met een dikke onvoldoende (cijfer 4) beoordeeld wordt.

⁵ De mediaan bedraagt 6 en de standaardafwijking 1,01



gemiddelde cijfer geeft daarmee werkelijk een goed beeld van de gegeven cijfers.

Bij de cijfers valt het op dat de dorpsbelangenverenigingen over het algemeen een iets lager cijfer geven dan de stakeholders die een algemeen, kern-overschrijdend belang vertegenwoordigen (zoals politie en ondernemers). Het gemiddelde rapportcijfer van alleen de dorpsbelangenverenigingen bedraagt 5,4, en ook hier geldt dat de gegeven cijfers dicht rond dit gemiddelde liggen⁶. Het oordeel over de eigen woonomgeving is daarmee dus wat kritischer dan het algemene oordeel.

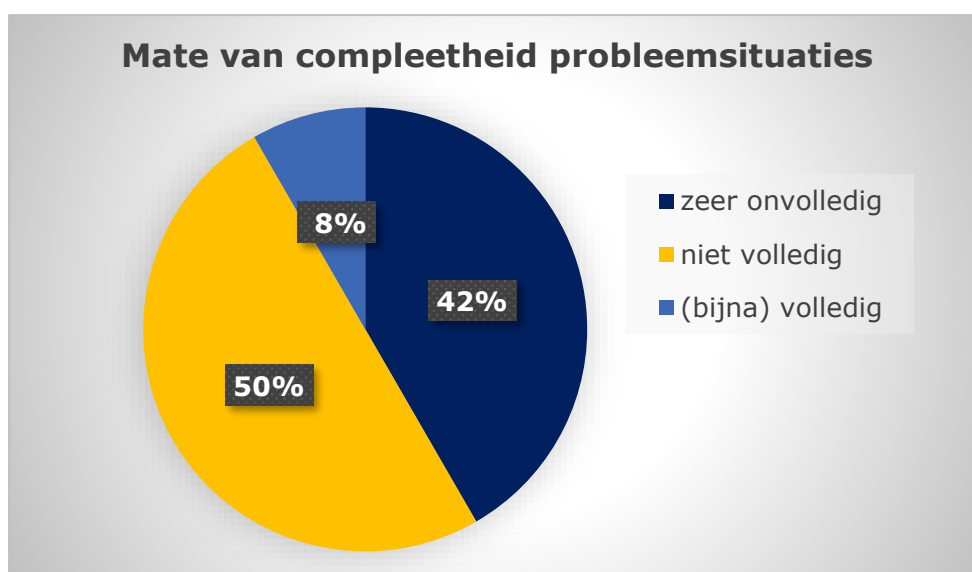
Hoewel er weliswaar geen hoge cijfers zijn gegeven, geldt tegelijkertijd dat er *gemiddeld genomen* ook niet veel zware onvoldoendes zijn gegeven. Als conclusie kan worden gesteld, dat het volgens de in dit onderzoek betrokken partijen dus duidelijk beter kan m.b.t. de verkeersveiligheid, maar anderzijds ook zeker heel veel slechter (met hierbij wel de kanttekening dat er op onderdelen soms wel een zware onvoldoende (cijfer 4) is gegeven, maar door de methodiek van middeling komt dit niet terug in de gemiddelde cijfers).

4.3. Heeft de gemeente voldoende zicht op de problematiek?

Om inzicht te krijgen in de vraag of de gemeente voldoende zicht heeft op de verkeersveiligheid zoals die door de bewoners wordt ervaren, is aan alle respondenten een overzicht getoond van klachten die vanaf 2015 tot en met eind 2020 bij de gemeente bekend zijn en ook 'formeel' zijn geregistreerd (zie ook hoofdstuk 3). Dit bij de gemeente geregistreerde beeld kan worden gezien als basis voor het al dan niet voeren van een gericht beleid op dit punt.

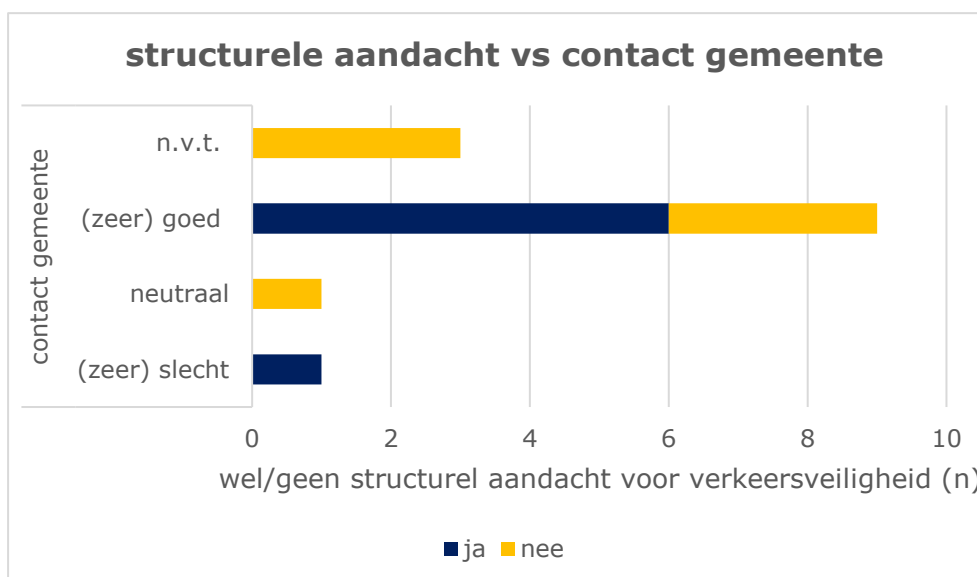
Aan alle deelnemers aan het onderzoek is gevraagd of het beeld dat bij de gemeente bekend is, strookt met het eigen beeld. Uit de interviews komt naar voren dat het grootste deel van de geïnterviewden (>90%, zie figuur 3 volgende pagina) de bij de gemeente bekende knelpunten wel herkent, maar dat beeld niet volledig tot zeer onvolledig vindt; ruim een derde gaf aan dat het beeld zeer onvolledig was. Dat onvolledige beeld werd daarbij vooral veroorzaakt in het aantal probleemlocaties en niet de omvang en ernst van de probleemlocaties; gesprekspartners ervaren dat heel verschillend. Dat is veel groter dan uit de formele klachtenregistratie blijkt. Slechts 1x werd gesteld dat het getoonde overzicht een compleet beeld gaf van de problemen zoals die werden ervaren.

⁶ De mediaan bedraagt 5 en de standaarddeviatie 0,86



Figuur 3: De mate van compleetheit van de klachtenregistratie bij de gemeente volgens respondenten

Dat het beeld van de gemeente '(zeer) onvolledig' is, is overigens opmerkelijk te noemen. Want verkeersveiligheid is een onderwerp dat bij de helft van de geïnterviewde partijen structureel aandacht heeft. En omdat bovendien ook het contact met de gemeente over het geheel genomen als (erg) positief wordt ervaren (zie figuur 4), zouden verkeersproblemen redelijk soepel tussen de betreffende partijen en gemeente gecommuniceerd moeten worden.



Figuur 4: De aandacht voor verkeersveiligheid versus het contact met de gemeente

Op de vraag waarom de ontbrekende probleemsituaties niet bij de gemeente (of provincie) zijn gemeld, werden diverse redenen genoemd:



- In enkele gevallen was de verwachting dat de problemen wél bekend waren, maar op een andere wijze bij de gemeente waren geregistreerd, zoals in het kader van een inspraakprocedure of vanuit een eigen inventarisatie die aan de gemeente is aangeboden. Overigens leidde dit ook tot frustratie (zie citaat hierna);
- Er is weinig vertrouwen in de wegbeheerder (provincie Gelderland), waardoor men weinig of geen nut ziet om dit te melden;
- Men meldt het niet bij de gemeente, omdat het een provinciale weg betreft;
- Problemen zijn soms al vele jaren geleden gemeld en – hoewel nog niet opgelost – worden die vaak niet opnieuw gemeld. Dat betekent dat ze daarom niet in het overzicht vanaf 2015 zijn opgenomen.

De conclusie die op basis van het door de gemeente aangeleverde klachtenoverzicht kan worden getrokken, is dat dit beeld zeker niet compleet is. Daarmee is het voorstelbaar dat het zicht van de gemeente op de problematiek van de beleving van verkeersveiligheid niet volledig is. Deze conclusie is voorzichtig geformuleerd, omdat we niet naar de periode van vóór 2015 hebben gekeken en er ook andere bronnen dan de formele klachtenregistratie zijn.

Citaat uit gespreksverslag:Daarnaast stelt de gemeente telkenmale dat er sprake is van een nieuwe situatie waar iedereen nog aan moet wennen. Maar vooral de opmerking van de gemeente dat iedereen inspraak heeft gehad bij het realisatieproject rondweg (waarmee feitelijk gezegd wordt "jullie zijn zelf mede verantwoordelijk voor deze situatie") valt verkeerd.

4.4. Rol gemeente

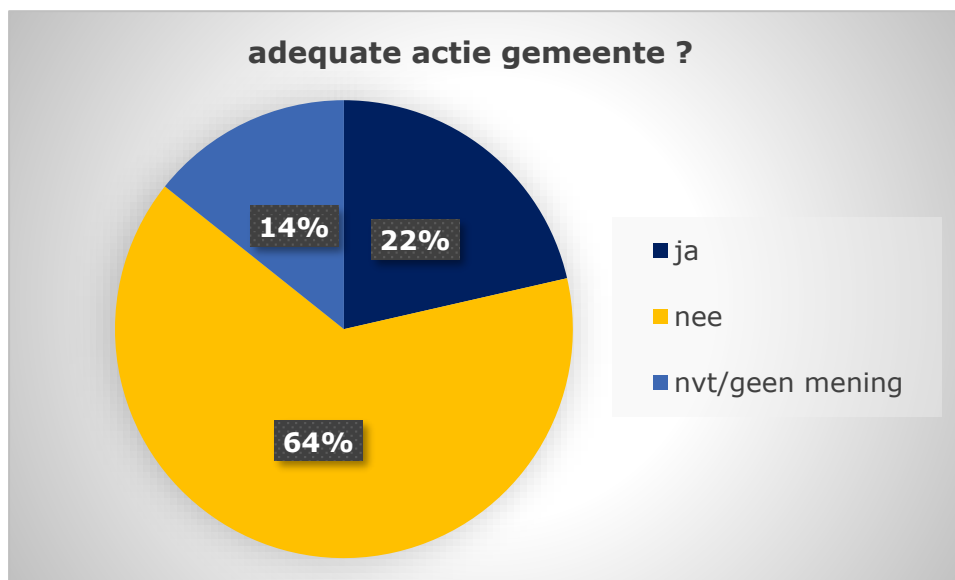
De meeste personen die zijn geïnterviewd, hebben contact (gehad) met de gemeente. En daarover is men overwegend positief tot zeer positief. Als er contact is met iemand van de gemeente (verkeersambtenaar, dorpscontactambtenaar) wordt dat door vrijwel alle partijen als open en prettig ervaren.

Citaat uit gespreksverslag met een dorpsbelangenvereniging: ... In dat opzicht is men tevreden met de inzet van de gemeente. Ook is men van mening dat de gemeente goed bereikbaar is en makkelijk toegankelijk. Men heeft in voorkomende gevallen geen rechtstreeks contact met de provincie. Dit contact loopt via de gemeente, waarbij de gemeente zich hierin actief opstelt. Er is dus geen sprake van sec een 'doorgeefluik'. Men waardeert de werkwijze met de dorpscontactambtenaar, aangezien dit leidt tot korte lijnen en personificatie van de gemeente. Hierdoor kunnen kleine problemen snel en adequaat worden opgelost.

Het soepele en over het algemeen open contact met de gemeente, staat in contrast met de tevredenheid over de wijze waarop de gemeente reageert op problemen en klachten. Hoewel veel partijen begrip hebben voor de



financiële beperkingen en het feit dat de gemeente in veel gevallen ook afhankelijk is van de provincie, vindt meer dan de helft van de in dit onderzoek betrokken partijen dat de actie en reactie van de gemeente onbevredigend is. Ook het feit dat problemen soms al jaren geleden zijn gemeld, maar nog steeds voortbestaan, geeft irritatie.



Figuur 5: Mate van adequate actie gemeente na klachten, volgens respondenten

Citaat uit gespreksverslag: ...Het betreft in veel gevallen klachten op de doorgaande provinciale wegen. We realiseren ons dat de gemeente hierop wellicht niet veel invloed heeft, maar verwachten minimaal een terugkoppeling van de wijze waarop de gemeente dan met deze klachten omgaat.

Door diverse betrokkenen, vooral vanuit de dorpsbelangenverenigingen, werd aangegeven dat men graag een pro-actievere houding zou zien en een betere communicatie. Zo gaf één van de dorpsbelangenverenigingen aan dat men van een belangrijk verkeersbesluit niet op de hoogte was gesteld en daarover achteraf van buurtbewoners veel vragen en klachten kreeg. Het vooraf informeren van de dorpsbelangenvereniging had in dat geval kunnen bijdragen aan meer begrip voor de betreffende maatregel.



Citaat uit gespreksverslag met een dorpsbelangenvereniging:Men geeft een aantal zaken aan die beter kunnen.

- *Ten eerste is er de wens periodiek overleg te voeren. De dorpsbelangenvereniging wil hierin wel het initiatief nemen. Men is ook benieuwd hoe dat in andere dorpen is georganiseerd;*
 - *Men hecht er belang aan dat meldingen die bij de gemeente binnenkomen teruggekoppeld worden naar de dorpsbelangenvereniging. Hiermee blijven zij op de hoogte van alle klachten;*
 - *Te treffen verkeersmaatregelen in de omgeving zou de gemeente moeten melden aan dorpsbelangenvereniging, zodat zij de inwoners via hun eigen kanaal (app) op de hoogte kunnen brengen. Als voorbeeld wordt het verwijderen van de voorrang op een kruispunt genoemd: niemand begrijpt waarom de gemeente dat heeft gedaan, mede gezien het zeer slechte zicht op deze aansluiting.*
-

4.5. Rol provincie

Over de rol van de provincie kan in het kader van voorliggend onderzoek niet veel gezegd worden, aangezien slechts 3 van de betrokken partijen hiermee ervaring hebben. Hoewel er relatief veel provinciale wegen door de gemeente Voorst lopen, en op veel van die wegen problemen worden ervaren, blijkt het directe contact met de provincie beperkt.

Belangrijkste reden daarvoor is dat men of de weg niet weet of eerder een slechte ervaring had met de provincie. In de enkele gevallen dat er wel contact is geweest met de provincie, was men in alle gevallen van oordeel dat de actie van de provincie onbevredigend was: te algemeen, te afhoudend en zonder argumentatie.

Citaat uit gespreksverslag: Op basis van de evaluatie heeft een gesprek tussen de werkgroep en gemeente en provincie plaatsgevonden. De provincie geeft aan de wens van de werkgroep om 30 km/uur in te stellen niet te kunnen honoreren en ook het aanbrengen van voetgangersoversteekplaatsen (zebra's) niet acceptabel te vinden vanwege de provinciale, doorgaande functie van de weg (ook niet nadat op diverse niveaus in de provinciale organisatie is ingestoken, tot aan Statenleden toe). De gemeente ziet dit weliswaar anders, maar kan hierin slechts een beperkte rol spelen aangezien het een provinciale weg betreft. De weg zou dan moeten worden overgenomen door de gemeente.

Over de rol van de gemeente, als 'doorgeefluik' zijn de partijen op zichzelf niet negatief. Maar wel over de effectiviteit daarvan. De gemeente geeft de problemen door en herkent (vaak) ook de problemen. Maar het feit dat de provincie 'eigenaar' is, maakt de rol van de gemeente marginaal. Ook is gesteld dat de terugkoppeling beter kan.



4.6. Wat kan er beter?

Bij de interviews is ook expliciet gevraagd wat de gemeente eventueel beter zou kunnen doen als het gaat om de verbetering van de verkeersveiligheid. In de gesprekken kwamen twee onderwerpen terug, die door meerdere partijen zijn genoemd, te weten 'meer overleg' en 'betere communicatie'.

Diverse partijen gaven aan behoefte te hebben aan structureel overleg met de gemeente. In een aantal gevallen was dat in het verleden wel het geval, maar is dat langzamerhand verwaterd, of hebben de Corona-maatregelen roet in het eten gegooid. Het terugbrengen van dit soort overleg en het structureel maken daarvan wordt door velen als gewenst ervaren.

Ook meer communicatie is met regelmaat genoemd. Communicatie over verkeersmaatregelen die worden getroffen en het waarom van die maatregelen. Ook bij reconstructies blijkt de communicatie niet optimaal, waardoor men niet begrijpt waarom een straat 2 of 3 keer kort achter elkaar opengedoken moet worden.

Het punt van 'communicatie' wordt ook door de politie genoemd. Niet altijd worden adviezen opgevolgd en niet altijd is dan duidelijk wat de reden of argumenten daarvoor zijn. Dit kan ertoe leiden dat klachten van inwoners over verkeerssituaties hierdoor tussen wal en schip (lees: gemeente en politie) kunnen raken; inwoners vinden geen gehoor bij de gemeente, maar ook niet bij de politie.

4.7. Resumé

De Rekenkamercommissie Voorst wil een antwoord op vier onderzoeksvragen. In deze paragraaf worden de antwoorden hierop, op basis van voorgaande analyses, in het kort samengevat.

- 1. Hoe wordt de verkeersveiligheid in het algemeen ervaren en welk rapportcijfer zou men daaraan geven?*
Alle partijen die zijn geïnterviewd geven de verkeersveiligheid gemiddeld een heel kleine voldoende (5,9). Dit gemiddelde blijkt een statistisch zuiver beeld te geven, gezien de mediaan en kleine standaarddeviatie. Over de verkeersveiligheid in het algemeen is men dus beperkt positief. Als alleen naar de dorpsbelangenverenigingen wordt gekeken, blijken die over het algemeen negatiever over de verkeersveiligheid, met een gemiddeld rapportcijfer van 5,4. Als het gaat om de eigen woonomgeving geeft men dus een onvoldoende.
- 2. Welke concrete knelpunten worden ervaren. Komt dat overeen met het beeld dat bij de gemeente bekend is?*
Het beeld hierover is zeer divers (zie bijlage III). Wel is geconstateerd dat de partijen die zijn geïnterviewd veel meer knelpuntlocaties en problemen ervaren dan die bij de gemeente in de formele klachtenregistratie zijn opgenomen. Meer dan 90% vindt het beeld uit de klachtenregistratie niet compleet. Wel moet hierbij de kanttekening worden gemaakt, dat de gemeente gebruik maakt van meer bronnen, zoals informatiebijeenkomsten en persoonlijke gesprekken met inwoners



en partijen. De klachten die hieruit naar voren komen, worden niet formeel als 'klacht' geregistreerd. Het genoemde percentage moet daarom met deze nuance worden beschouwd.

3. *Is verkeersveiligheid een thema dat structureel aandacht heeft binnen de eigen organisatie en ook structureel wordt besproken met de gemeente?*
Ook hier geldt een genuanceerd antwoord: de helft van de geïnterviewde partijen heeft structureel aandacht voor de verkeersveiligheid, waarbij dat in twee gevallen beroepsmatig is. De andere gevallen zijn dorpsbelangenverenigingen. Daarbij geldt dat bijna twee-derde van alle partijen (dus ook waar verkeersveiligheid niet structureel aandacht krijgt) zeer positief is over het contact met de gemeente Voorst. Niettemin worden de ervaren problemen daarbij niet altijd aangekaart. Redenen daarvoor zijn dat problemen soms al jaren geleden ook al zijn gemeld, men denkt dat de problemen wél bekend waren maar op een andere wijze bij de gemeente zijn geregistreerd (bijv. via een inspraakprocedure) of dat men weinig vertrouwen heeft in de wegbeheerder (provincie Gelderland), waardoor men weinig of geen nut ziet om een probleem te melden.
4. *Worden klachten en probleemsituaties gemeld bij de gemeente (of provincie) en wordt daarna ook adequaat gehandeld?*
Zie ook het antwoord onder 3. Problemen worden om diverse redenen lang niet altijd gemeld. Dit geldt zowel voor wegen die in beheer zijn bij de gemeente als voor wegen die in beheer zijn bij de provincie Gelderland.

Wat betreft een adequate afhandeling van probleemsituaties is het oordeel, voor wederom beide wegbeheerders, negatief. Voor wat betreft de reactie van de gemeente, is 64% van oordeel dat de reactie niet adequaat is, waarbij er veelal wél enig begrip is voor de oorzaak van het uitblijven van actie (zoals geen prioriteit, geen geld).

5. Wat voorts nog opvalt, is dat de meeste respondenten (erg) positief zijn over het contact met de gemeente Voorst. Dit ondanks het feit dat er met de melding weinig wordt gedaan en – zoals onder punt 4 aangegeven- bijna twee-derde van de respondenten ontevreden is over de afhandeling daarvan. Ten slotte valt op dat het aantal geregistreerde klachten de laatste jaren (vanaf 2017) toeneemt. Een verklaring hiervoor is niet direct voorhanden, maar ambtelijke wisseling van de wacht met mogelijkwerwijs een andere wijze van registreren zou hier op van invloed kunnen zijn.



Bijlage I. Stakeholders en gespreksleidraad

Nr.	Stakeholder	Naam
Politie		
1	Verkeersadviseur	Rob Heuvelink
Rijscholen		
2	Voorst	De heer Van Til Rijschool Steden3hoek
Verkeerswerkgroepen		
3	Werkgroep Veilig Verkeer Wilp	Gé Lenselink
4	Belangenvereniging Wilp e.o.	Carinne Kaart
5	Werkgroep Veilig Verkeer Terwolde	Bernke Papenburg
Middelbare scholen in Twello		
6	Zone College, Meester Zwiersweg 4, Twello	Rene Veldhoen
		Harold Kiesbrink
Twee sportverenigingen in de gemeente Voorst		
7	VHC Twello	Joris Haringhuizen
8	MFC Klarenbeek / SC Klarenbeek	Ben Leisink
Plaatselijk Belang		
9	Algemeen Belang Teuge	Robin Nijhof
10	Algemeen Belang Wilp-Achterhoek	Frank Holtkuile
		Renate Jansen
11	Plaatselijk Belang Nijbroek	Gert Nieuwenhuis, voorzitter
12	Plaatselijk Belang De Vecht e.o.	Frans Leerkes, voorzitter
		Gerrit-Jan de Ruiter
		Marijke Meijer
13	Posterens Belang e.o.	Frans Pol, secretaris
14	Voorster Belang, betrokken bij Vitale Kernen	Eva Liem
15	Ondernemersvereniging Twello Centrum	Martin Holleboom, bestuurslid



Gespreksleidraad: punten voor de interviews

Korte introductie.

- Beeld krijgen van (de beleving van) de verkeersveiligheid door inwoners gemeente
- Wijze waarop de gemeente, en eventueel andere wegbeheerders, omgaan met signalen en klachten vanuit de bevolking

1) Wat is het algemene beeld van de verkeersveiligheid in de gemeente. En waarop is dat beeld (vooral) gestoeld.

2) Welk rapportcijfer zou u de verkeersveiligheid in Voorst geven? Waarom dit cijfer ?

Vraag 3 alleen voor politie, scholen en dorpsverenigingen

3) Is er binnen uw organisatie ook structureel aandacht voor verkeersveiligheid, en zo ja, op welke wijze ?

(bij politie aangeven dat het niet om de ongevallenlocaties gaat, maar om bewonerskwesties)

4) Zijn er specifieke wegen, kruispunten of routes die gevaarlijk zijn?

(aan de hand van de kaart op scherm benoemen en probleem specificeren: wat speelt er op de betreffende locaties of route)

Vraag 5 alleen bij rij scholen

5) Zijn er locaties of routes die u leerlingen bewust laat rijden (of juist bewust mijdt) ? Waarom?

6) Heeft u de problemen genoemd bij vraag 4 aangekaart bij de gemeente ?

- Zo ja, op welke wijze -> door met vraag 7
- Zo nee, waarom niet ?-> door met vraag 9

7) Alleen indien vraag 5 met ja is beantwoord: Heeft de gemeente adequaat gereageerd in:

- reactietijd én
- inhoudelijk: in acties en/of maatregelen. Toelichting (bij nee, door naar vraag 7)

8) Geen adequate reactie van gemeente: wat had er anders moeten naar uw idee ?

9) Wat zou de gemeente anders of beter moeten doen of waarvoor moet meer aandacht komen om de verkeersveiligheid in de gemeente te verbeteren? Waar moeten de prioriteiten gelegd worden?

10) Heeft u tips, suggesties, opmerkingen voor de rekenkamercommissie, die in het kader van dit onderzoek van belang kunnen zijn ?



Bijlage II. Verkeersdoden naar wegbeheerder

In de tabel hieronder is het aantal (geregistreerde) verkeersdoden in het gemeente Voorst over de periode 2014 t/m 20 december 2020 weergegeven. Hieruit blijft dat van de 10 door de politie geregistreerde verkeersdoden, er 7 op gemeentelijke wegen vielen en 3 op wegen in beheer bij de provincie Gelderland. Op rijksweg A1 waren in de betreffende periode geen dodelijke verkeersslachtoffers te betreuren.

Wegbeheerder (Omschrijving)	Ongevallen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Gemeente	517	94	87	7
Locatie onbekend	6	0	0	0
Provincie	397	79	76	3
Rijk	300	18	18	0

(bron: www.via.nl, niet openbaar toegankelijk)



Bijlage III: gemelde knelpunten (per jaar)

