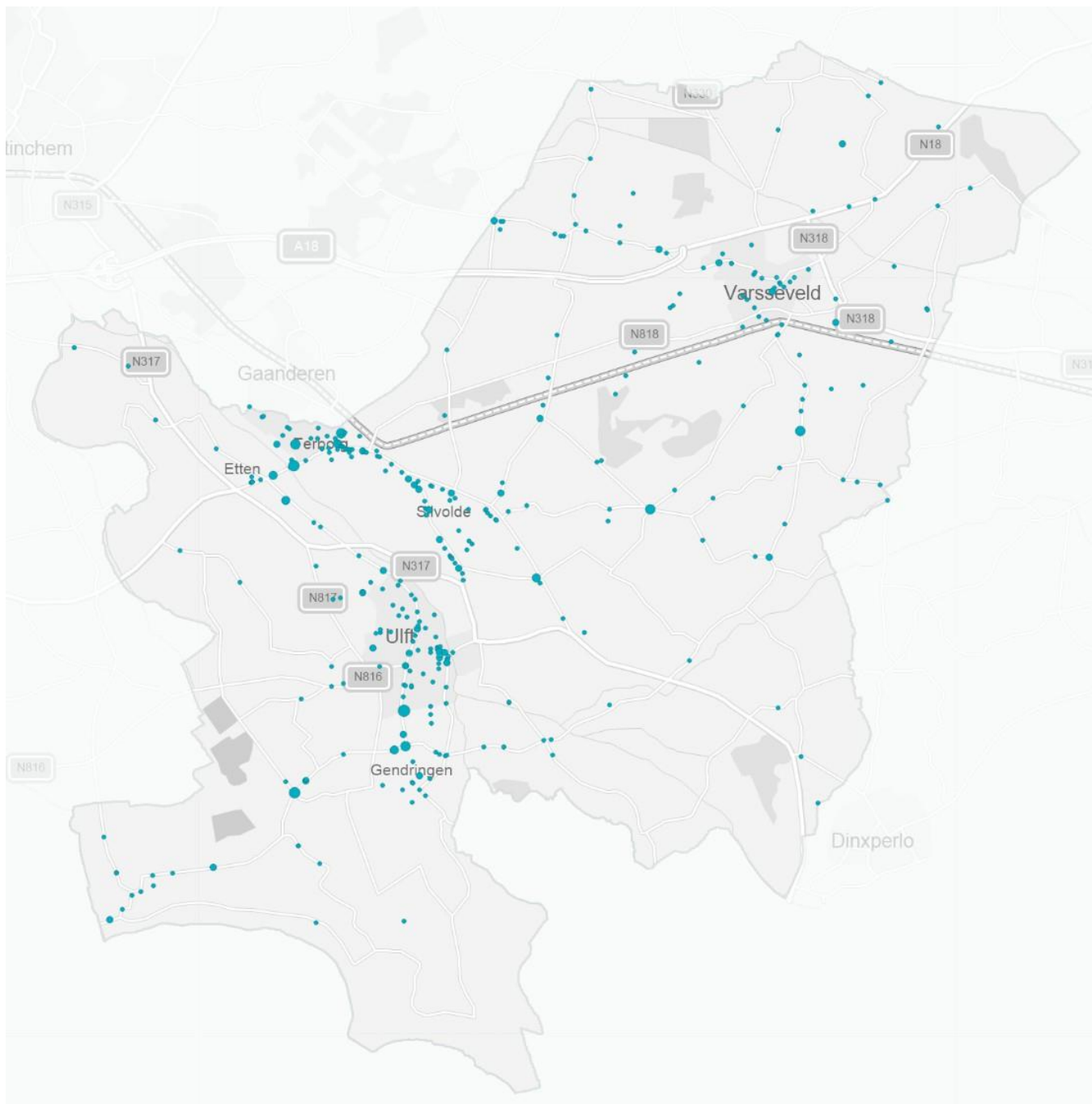


# Bijlagen

## Inventarisatie en analyse

### Geregistreerde ongevallen

In de onderstaande figuur staat een overzicht van de bij geregistreerde ongevallen. Het betreft ongevallen die hebben plaatsgevonden tussen 1 januari 2019 en 31 december 2023 (een periode van vijf jaar) op de wegen in de gemeente Oude IJsselstreek.



Geregistreerde ongevallen 2019 - 2023

# SPV-analyse

## Introductie

### SPV-analyse gemeente Oude IJsselstreek

#### Introductie

Bij verkeersveiligheidsbeleid verschuiven we van beleid op basis van ongevalscijfers (reactief) naar risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid (proactief). Proactief werken aan verkeersveiligheid helpt wegbeheerders om vroegtijdig risico's in het verkeerssysteem te detecteren en gericht effectieve maatregelen te nemen om de risico's te verkleinen of weg te nemen. Hierdoor zullen uiteindelijk ook minder slachtoffers vallen. Dit alles onder het motto 'voorkomen is beter dan genezen'.

Aan de basis van risicogestuurd werken staat het benoemen en in kaart brengen van de belangrijkste risicosituaties in het verkeerssysteem (de risicoanalyse). Vervolgens vertalen we deze inzichten naar maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren door risico's en ongevalscijfers te verlagen. Bij voorkeur doen we dit in de vorm van integrale maatregelpakketten waarbij infrastructurele en gedragsbeïnvloedingsmaatregelen op elkaar zijn afgestemd (de driehoek Mens, Weg & Voertuig in balans). We definiëren duidelijke rollen voor de verschillende betrokken partijen, overheden en wegbeheerders (Rijk, provincie, regio en gemeente), maatschappelijke en overige partners. Via het opstellen van deze maatregelpakketten (uitvoeringsagenda) programmeren we de maatregelen in een uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid, dat op elk niveau ook zo goed mogelijk aansluit bij breder mobiliteits- en maatschappelijk beleid. Bovenstaande is de omschrijving van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 in een notendop.

#### De 9 thema's van het SPV

Het SPV 2030 geeft met de ambitie van nul verkeersslachtoffers richting aan beleid en concretiseert de gedeelde toekomstvisie in negen beleidsthema's. Deze thema's zijn tot stand gekomen vanuit een gezamenlijke en brede verkenning van alle risico's voor verkeersveiligheid. Enkele beleidsthema's bestaan uit meerdere subthema's.

De eerste drie thema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig en zijn generiek van aard. Deze vormen de basis voor effectief beleid. Thema's 4 en 5 hebben betrekking op specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers). De laatste vier hebben te maken met de risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag:

Nr.	Beleidsthema	Subthema's
1	Veilige infrastructuur	30, 50, 60, 70, 80, 100, 120+ km/u wegen
2	Heterogeniteit in het verkeer	Landbouwverkeer in buitengebied, brom-/snorfietsers op fietspad OF op rijbaan
3	Technologische ontwikkelingen	
4	Kwetsbare verkeersdeelnemers	Voetganger, fiets, e-bike, snorfiets, brommobiel, motor, bromfiets, ouderen
5	Onervaren verkeersdeelnemers	Kinderen tot 0-12 jaar, kinderen 12-14 jaar, jongere automobilist (18-24 jaar), oudere fietser (e-bike), 16-17 jarigen op de snor/bromfiets. Gebruik nieuwe modaliteiten (speed pedelec)
6	Rijden onder invloed	
7	Snelheid in het verkeer	
8	Afleiding in het verkeer	
9	Verkeersovertreders	

De thema's bevatten in principe alle mogelijke risico's voor verkeersongevallen en bieden dus handvatten voor het verhogen van de veiligheid. Specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) of modaliteiten ((gemotoriseerde) fietsen) komen in meerdere thema's terug.

## Aanpak risicoanalyse Oude IJsselstreek

In deze risicoanalyse volgen wij de zes stappen zoals deze zijn opgesteld door het [Kennissenetwerk SPV](#). Het Kennissenetwerk SPV heeft een stappenplan opgesteld waarmee een begin gemaakt kan worden met de gemeentelijke risicoanalyse. Dit stappenplan is een goede manier om een risicoanalyse geleidelijk op te bouwen. Het bevat de volgende zes stappen:

- [Stap 1: Begin bij de basis, hoe is de bevolking samengesteld?](#)
- [Stap 2: Hoe ziet de infrastructuur van fietspaden en wegen eruit?](#)
- [Stap 3: Hoe gedragen verkeersdeelnemers zich in de gemeente?](#)
- [Stap 4: Hoeveel bestuurders rijden onder invloed?](#)
- [Stap 5: Hoeveel \(slachtoffer\)ongevallen zijn er geregistreerd in de gemeente?](#)
- [Stap 6: Welke risico's hebben prioriteit?](#)

Nadat de risico's in beeld zijn gebracht en zijn geprioriteerd, is de volgende stap het vaststellen van een uitvoeringsagenda met passende maatregelpakketten en het borgen hiervan in gerelateerde beleidsdocumenten, zoals het GVVP en Omgevingsvisies.

Wij zien het SPV als een kans om onze gemeente mee te nemen in de transitie naar de nieuwe manier van 'risicogestuurd veiligheidsdenken'. Het stappenplan van het Kennissenetwerk SPV volgt dezelfde redeneerlijn als de door RHDHV ontwikkelde [Verkeersveiligheidsmonitor](#). Hierbij bekijken we verkeersveiligheid als een driehoeksrelatie tussen Mens, Voertuig en Weg, waarbij elk op meerdere niveaus beïnvloed kan worden. Dit wordt schematisch weergegeven in ons Piramidemodel hieronder.



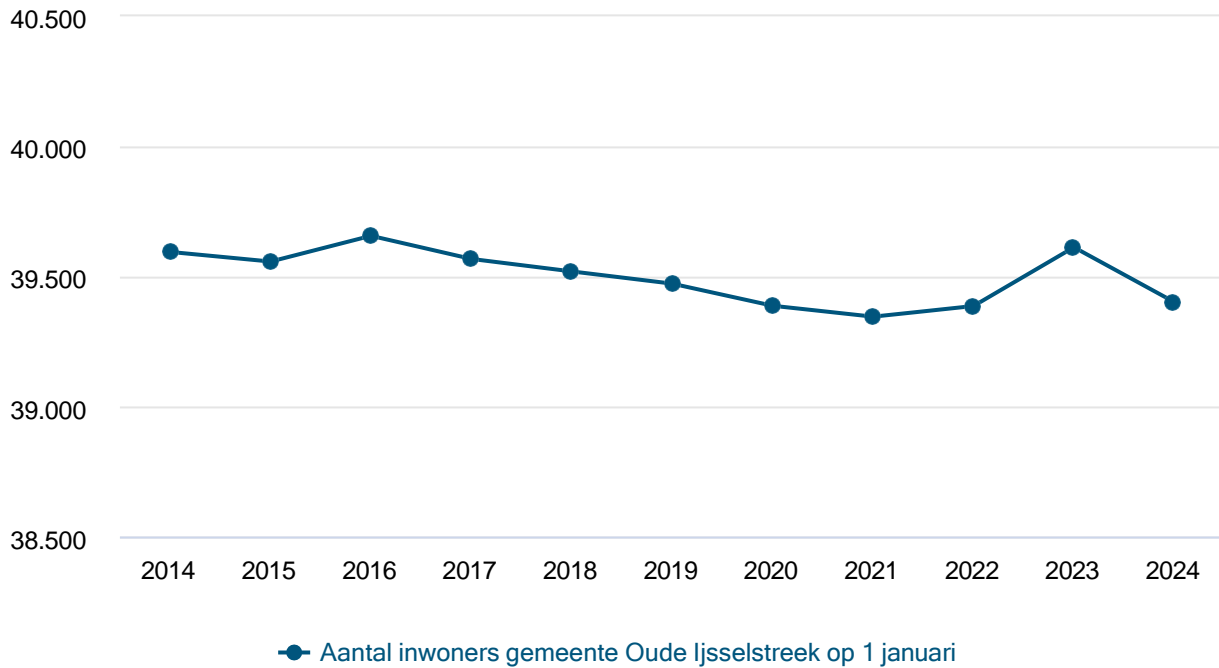
### Het Piramidemodel

Onderaan in de piramide bevindt zich de basis: de bevolkingssamenstelling en (wegen)structuur van de gemeente. De laag erboven betreft het huidige beleid en de daaraan gekoppelde maatregelen, die vervolgens invloed hebben op de laag 'tussenuitkomsten': het gedrag van verkeersdeelnemers, de weginrichting en ontwikkelingen op het vlak van vervoerswijzen. De tussenuitkomsten beïnvloeden vervolgens de einduitkomsten: het aantal en soort ongevallen en slachtoffers. Bovenaan in de piramide tonen we het resultaat van verkeersonveiligheid: maatschappelijke kosten. Om ongevallen en slachtoffers (en de bijbehorende maatschappelijke kosten) te verlagen, kunnen we op de lagere niveaus verbeteringen doorvoeren.

Op elk van deze niveaus en in elk van de drie pijlers (Mens, Voertuig, Weg) kan de gemeente informatie gebruiken om de verkeersveiligheid risicogestuurd en duurzaam te verbeteren. Veel informatie is vaak al aanwezig bij de gemeente, zij het soms bij een ander beleidsdomein, of kan regionaal, provinciaal of nationaal vergaard worden. De risicogestuurde aanpak is daarnaast ook een goede tool om in kaart te brengen welke informatie ontbreekt, waardoor een goede monitoring van een specifiek veiligheidsrisico bemoedlijkt wordt.

## Stap 1: Hoe is de bevolking samengesteld?

De afgelopen jaren is het aantal inwoners in de gemeente Oude IJsselstreek vrijwel gelijk gebleven. [Op 1 januari 2014 telde de gemeente 39.595 inwoners, terwijl dit aantal in 2023 licht daalde naar 39.402 inwoners.](#)



[Het CBS verwacht dat het aantal inwoners tussen 2021 en 2035 iets zal afnemen, met een krimp van 4,38% ten opzichte van 2020. Landelijk is er echter een trend van toenemende huishoudens, veroorzaakt door huishoudensverdunding en een toename van het aantal eenpersoonshuishoudens. Deze trend is ook zichtbaar in de gemeente Oude IJsselstreek, zij het in mindere mate dan in de grotere steden. Dit resulteert in een verhoogde vraag naar woningen.](#)

### 1.1 Lokale ruimtelijke ontwikkelingen

De gemeente Oude IJsselstreek heeft een woningbouwambitie van 2.250 woningen tot en met 2030. Deze zullen niet in gelijke mate overal worden gebouwd. Kleinschalige woningbouwplannen van ontwikkelaars en de wooncorporatie richten zich voornamelijk op de kernen, met een beperkte invloed op verkeer en vervoer.

De corporatie streeft naar een toevoeging van 250 woningen, waarvan ten minste 125 op inbreidingslocaties. De overige woningen, zonder vastgesteld plan, kunnen worden toegevoegd aan de uitleglocaties.

#### Uitleglocaties:

- Varsseveld, de Tuit: 425 woningen
- Varsseveld Noord: 405 woningen
- Ulft, Biezenakker: 478 woningen
- Gendringen, Lenteleven: 220 woningen

#### Grote inbreidingslocatie:

- Ulft, Wesenthorst. Plannen in ontwikkeling, verwachte toevoeging van 100 tot 150 woningen

Op twee locaties in de gemeente is uitbereiding van bedrijventerreinen voorzien:

- Uitbereiding Hofskamp (Varsseveld) met maximaal ca. 40 hectare
- Zoekgebied voor een nieuw bedrijventerrein aan de westzijde van de gemeente met maximaal ca. 15 hectare

## 1.2 Ontwikkelingen m.b.t. groepen kwetsbare verkeersdeelnemers

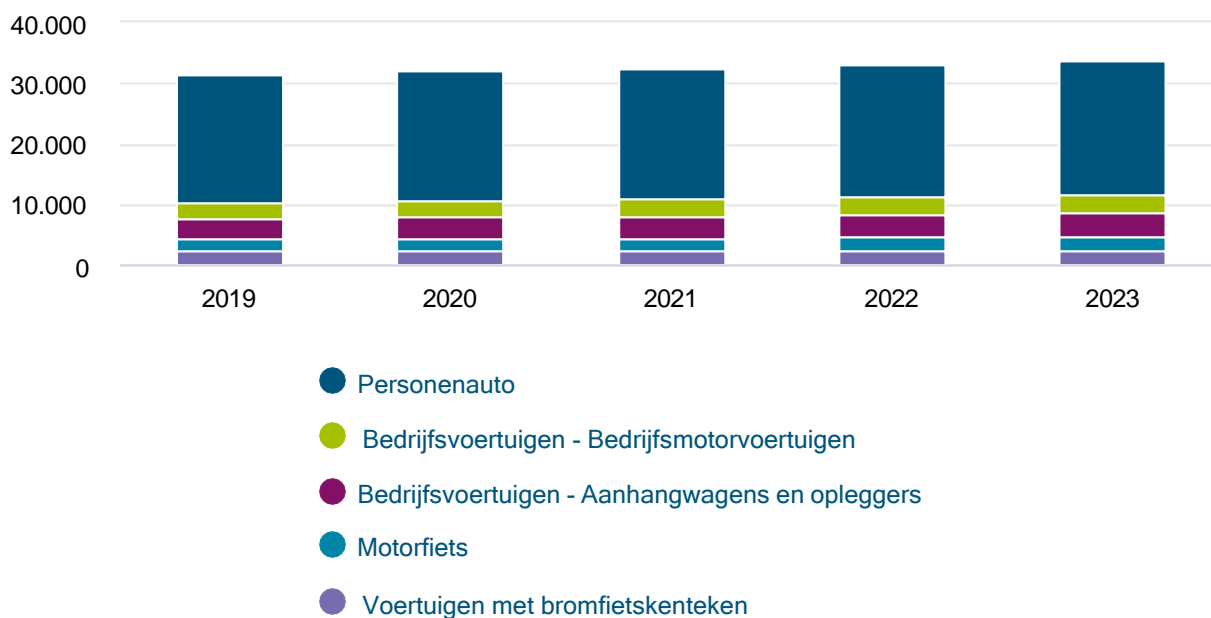
De sterkste inwonersgroei is momenteel te zien bij de 60-plussers. Voor de kortere termijn betekent deze ontwikkeling dat de oudere inwoners voor de gemeente daarom een belangrijke doelgroep vormen. Gezien hun kwetsbaarheid in het verkeer, vormen ouderen een cruciale aandachtsgroep binnen het SPV-gedachtegoed.

Deze kwetsbaarheid komt vooral tot uiting in de manier waarop ouderen deelnemen aan het verkeer, zoals wandelen of fietsen, en/of in hun fysieke en mentale gesteldheid. Onervarenheid speelt een rol wanneer ze worden geïntroduceerd aan nieuwe vormen van vervoer, zoals senioren die gebruikmaken van e-bikes, of wanneer er veranderingen optreden in de verkeersdeelname, zoals verhoogde drukte of gewijzigde verkeersregels in vergelijking met vroeger.

## 1.3 Ontwikkelingen in wagenpark

Het aantal voertuigen binnen de gemeente Oude IJsselstreek is in de loop der jaren toegenomen, zoals te zien is in de onderstaande figuur. Tussen 2019 en 2023 is het aantal geregistreerde personenauto's in de gemeente gestegen met 1.349 stuks. Een opmerkelijk contrast hierbij is dat het aantal inwoners in dezelfde periode juist met 165 is afgenomen.

Ontwikkeling wagenpark, naar type (absoluut) (Open data CBS, 2023)



## 1.4 Resumerend

Het aantal inwoners van de gemeente Oude IJsselstreek is de afgelopen jaren gedaald. Vergrijzing is zichtbaar, met een daling in de jongere en middelbare leeftijdsgroepen en een 11% toename in het aantal 70-plussers tussen 2019 en 2023. Ondanks de krimp toont het aantal huishoudens een stijging door huishoudensverdunding en meer alleenstaanden. De woningbouwambitie tot 2030 omvat 2250 woningen, met kleinere plannen van ontwikkelaars en de corporatie, en een focus op kwetsbare verkeersdeelnemers, vooral ouderen. Het wagenpark groeide met 1.349 auto's tussen 2019 en 2023, in tegenstelling tot een bevolkingsdaling van 165 in dezelfde periode.

## Stap 2: Hoe ziet de infrastructuur van fietspaden en wegen eruit?

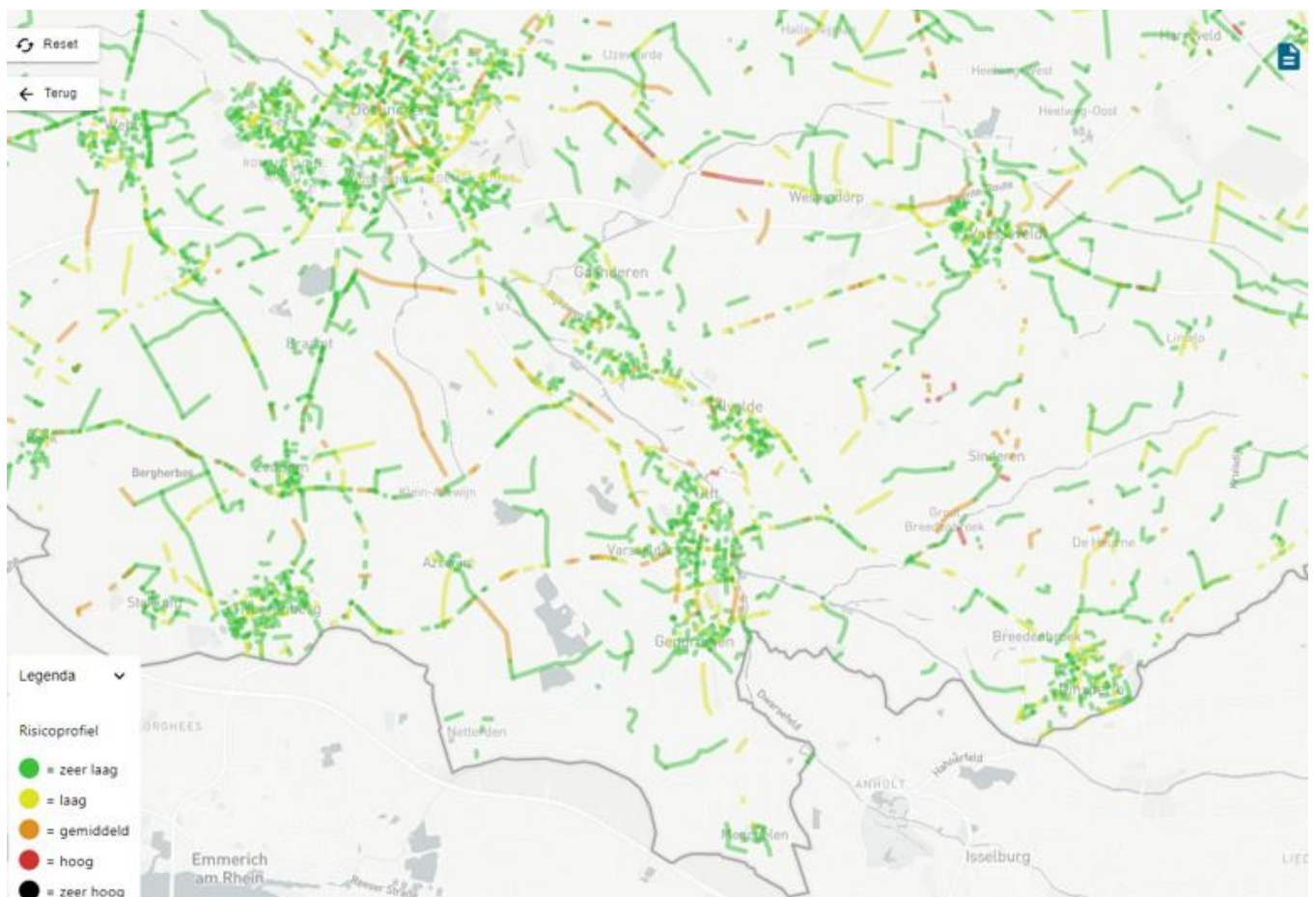
In deze stap hebben we in beeld gebracht op welke kruispunten, wegen en fietspaden het meeste risico is op een ongeval. Hiervoor is gebruik van objectieve data waarop risicocijfers zijn gebaseerd en reacties van bewoners uit de inventarisatie van wensen en knelpunten voor het mobiliteitsplan.

### 1.1 Risicocijfers

In de onderstaande figuur worden de [risicocijfers](#) voor de wegen binnen de gemeente Oude IJsselstreek getoond. Deze risicoprofielen zijn bepaald op basis van indicatoren zoals:

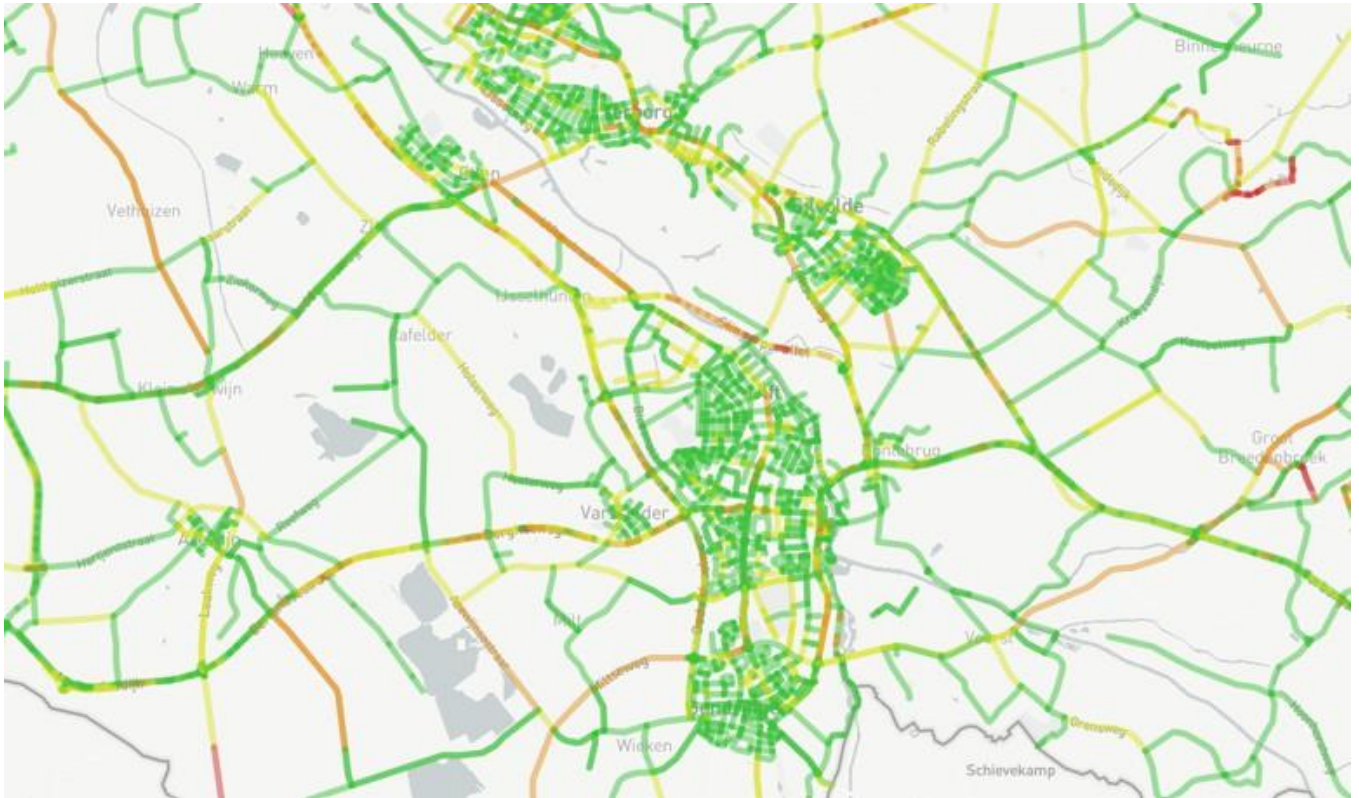
- Geregistreerde ongevallen;
- Basisschoolleerlingen en middelbare scholieren;
- Snelheidsovertredingen;
- Infrastructuur (zoals fietspadinrichting en ongeloofwaardige 30-wegen)
- Veiligheid op wegen.

Meldingen van inwoners of stakeholders zijn niet gebruikt bij het bepalen van het risicocijfer. Op diverse wegen en kruispunten zijn 'hoge' risicoprofielen te identificeren, zie het onderstaande overzicht.



Risicoprofielen ongevallen gemeente Oude IJsselstreek





Risicoprofielen van verkeersongevallen in de gemeente Oude IJsselstreek (uitgelicht voor Varsseveld)

### Top 100

In de onderstaande opsomming is per toegestane snelheid/ kruispuntvorm een overzicht gegeven van de locaties met een risicocijfer boven de 0,6 binnen de gemeente. Een risicocijfer boven de 0,6 is hoog, boven 0,8 is zeer hoog. De opsomming per categorie is van hoog naar laag risicocijfer. In de figuren 5, 6 en 7 is dit weergegeven.

100 km/h-wegen:

- Geen (dit type weg is niet aanwezig in de gemeente)

80 km/h-wegen:

- Varsselder, N816 hectometer 6.9
- Heelweg, N330 hectometer 18.0
- Uift, N317 hectometer 57.1
- Uift, N317 hectometer 57.4
- Heelweg, N330 hectometer 19.1 en 19,2
- Westendorp, Doetinchemseweg, ter hoogte van Zaaltesdijk

70 km/h-wegen:

- Geen (dit type weg is niet aanwezig in de gemeente)

60 km/h-wegen:

- Netterden, Papenkampseweg
- Oude IJsselweg, tussen Slingerparallel en Waalsche Water (recent maatregelen genomen)
- Netterden, Netterdensestraat, tussen bebouwde kom en Munsterweg
- Azewijsestraat, tussen Omsteg en Hoofdstraat
- Twenteroute (parallelweg N18) tussen Bosboombroekerweg en Landstraat

50 km/h-wegen:

- Geen locaties >0,6

30 km/h-wegen:

- Terborg, Doetinchemseweg, tussen Stationsstraat en Looiersweg

15 km/h-wegen (woonerven)

- Geen

Fietspaden:

- Silvolde, Terborgseweg, tussen Munstermanstraat en Zaagpad
- Uift, Bongersstraat, tussen Anton Tijdinklaan en Zandberg

Gelijkwaardige kruisingen:

- Silvolde, Heidedijk - Toldijk

Rotondes:

- Gendringen: Rijnweg - Staringstraat
- Uift: N817 Oude IJsselweg - 't Goor - Varsselderseweg

Verkeerslichten

- Etten: Slingerparallel - Zeddamsseweg
- Heelweg: Landstraat - N18
- Varsseveld: Twente-Route, Zelhemseweg

Vorrangskruisingen:

- Varsseveld: Doetinchemseweg, Twente-Route
- Varsseveld: N318 Aaltenseweg - Entinkweg - Rademakersbroek

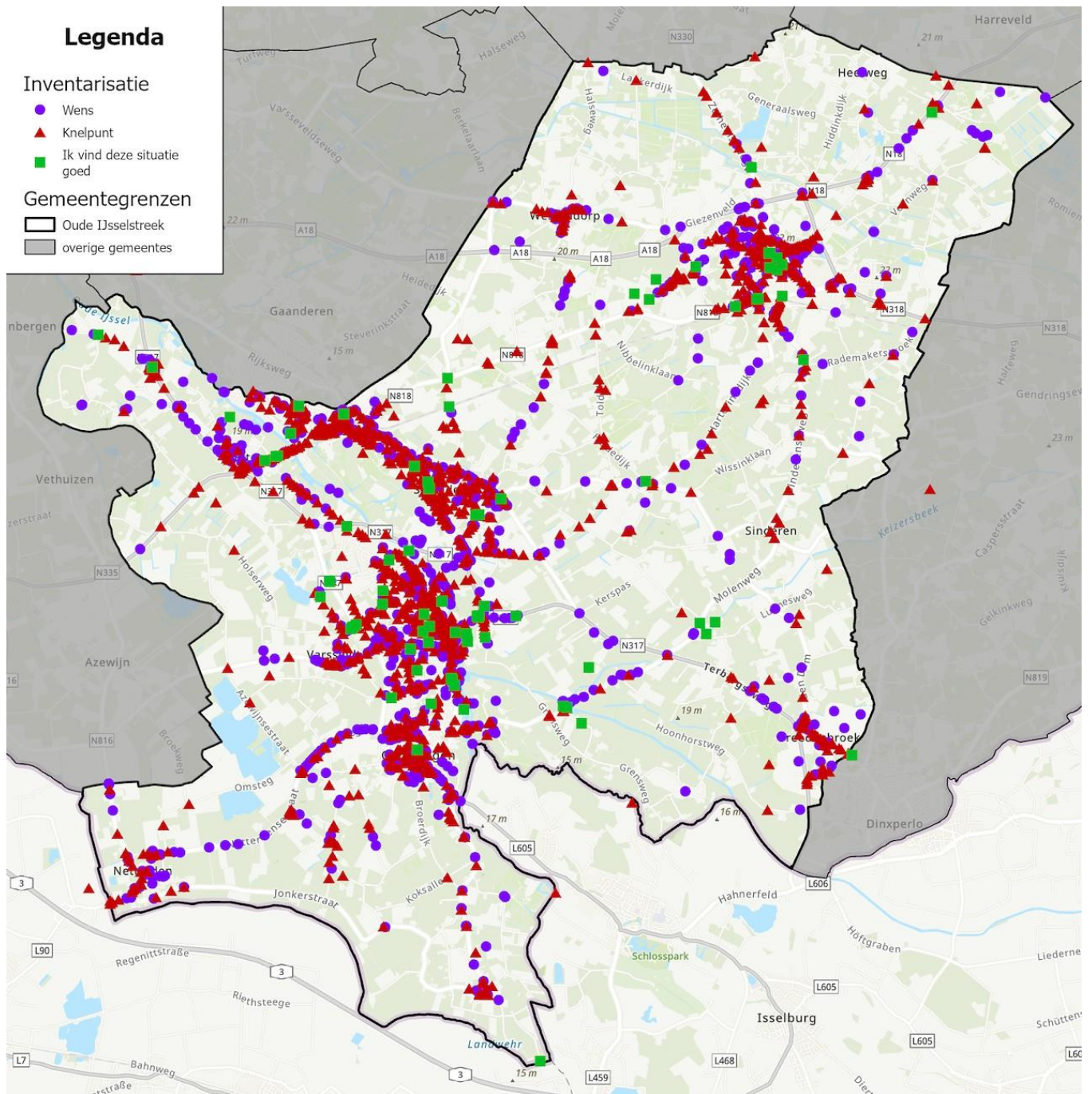


- Etten: N317 Slingerparallel - Oude IJsselweg (recent maatregel genomen)
- Terborg: Doetinchemseweg - Industrieweg - Stationsweg
- Terborg: Laan van Wisch - Silvoldseweg
- Gendringen: Rijnweg - Rozemarijn
- Uft: N817 Oude IJsselweg - Vicarisweg - Wesenthorstlaan
- Terborg: Ettensestraat - IJsselweg
- Silvolde: Lichtenberg - Nachtegaalpad - Oude Dinxperloseweg
- Silvolde: N317 Dinxperloseweg - Oude Dinxperloseweg
- Etten: N317 Slingerparallel - Oversteek tussen Zeddamseweg en Klompendijk
- Sinderen: Kapelweg - Toldijk
- Westendorp: N818 Terborgseweg - Kersendijk - Rabelingstraat
- Gendringen: Azewijnsestraat - Miltseweg - Netterdensestraat - Wiekenseweg
- Varselder: N816 Berghseweg - Azewijnsestraat - Driekoningenweg
- Breedenbroek: N317 Terborgseweg - Tulenstraat - Prinsenstraat

## 1.2 Knelpunteninventarisatie

Inwoners van de gemeente Oude IJsselstreek zijn gevraagd om hun bevindingen over verkeerssituaties in Oude IJsselstreek met de gemeente te delen voor het nieuw op te stellen mobiliteitsplan. Dat heeft geleid tot circa 3400 reacties, welke zijn verzameld in een GIS-kaart. In de onderstaande figuur zijn circa 700 reacties uit de knelpunteninventarisatie te zien met betrekking tot verkeersveiligheid. De kaarten vormen een goed beeld van de inwonersbeleving. Zo valt bijvoorbeeld op dat het aantal meldingen zich vooral richten op de kruispunten en de wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie.

Er worden overwegend meer 'knelpunten' gemeld dan 'wensen'. Situaties waarover men tevreden is worden nog minder gemeld. Waarschijnlijk is de bereidheid tot het plaatsen van een melding kleiner bij situaties die men toch al als 'goed' beleeft.



#### Reacties in knelpuntinventarisatie

#### Kruisingen met de meeste meldingen:

- Terborg: Doetinchemseweg - Sint Jorisplein
- Terborg: Walstraat - Vulcaanstraat
- Terborg: Industrieweg - Doetinchemseweg - Stationsweg
- Silvolde: Terborgseweg - Markt. Relatief veel positieve meldingen
- Silvolde: Terborgseweg - Berkenlaan
- Etten: N317 Slingerparallel - Oude IJsselweg
- Varsselder: N817 Oude IJsselweg - Hoofdstraat (fietsoversteek)

#### Wegvakken met de meeste meldingen:

- Varsseveld: Sinderenseweg, ten zuiden van Terborgseweg
- Silvolde: Ulfseweg
- Terborg: Silvoldseweg
- Varsseveld: Doetinchemseweg, deel ETW30
- Varsseveld: Lichtenvoordseweg binnen bebouwde kom inclusief kruising met Boterstraat

- Varsseveld: Spoorstraat (noordelijke deel) en kerkplein (zuidelijke deel)
- Etten: Zeddamsesweg (let op: recent heringericht)
- Uift: Bongersstraat, incl. kruising Deurvorststraat
- Uift: Dr. Ariënsstraat
- Uift: Debbeshoek, vooral bij de diverse kruisingen
- Breedenbroek: Den Dam, Terborgesweg in kom
- Varsseveld: Berghesweg (N818) ter hoogte van kom, incl. kruisingen

Meldingen over fiets:

Vooral op kruisingen binnen de bebouwde kom, zoals:

- Uift: Debbeshoek - Kerkstraat - Kempermanstraat
- Silvolde: Markt
- Terborg; Walstraat - Silvoldeesweg (Roode Leeuw)
- Terborg: Doetinchemesweg - Stationsweg
- Westendorp: Doetinchemesweg - Veldkamperstraat
- Etten: Slingerparallel - Oude IJsselweg
- Etten/Terborg: Zeddamsesweg - Ettensestraat

Meldingen over vrachtverkeer/landbouwverkeer.

- Enkele wegvakken met veel meldingen, zoals:
  - Silvolde: Uiftesweg
  - Uift: Bongersstraat
  - Terborg: Walstraat
  - Etten/Terborg: Zeddamsesweg - Ettensestraat
  - Varsseveld: Sinderesweg
  - Slechts enkele meldingen op wegen buiten kom.

Meldingen over parkeren:

- In de centra van de grotere kernen: Varsseveld, Terborg, Uift, Gendringen en Silvolde

Snelheid: Veel snelheids-gerelateerde meldingen, ca 30% van het totaal aantal meldingen.

- Vooral in de kernen, niet veel buiten bebouwde kom. Zie onder 'wegvakken'
- Veel meldingen over snelheid op ETW30, die niet volgens de richtlijnen zijn inegracht, bijvoorbeeld in asfalt, zonder (voldoende) snelheidsremmers en/of attentie bij kruisingen
- Bij komgrenzen

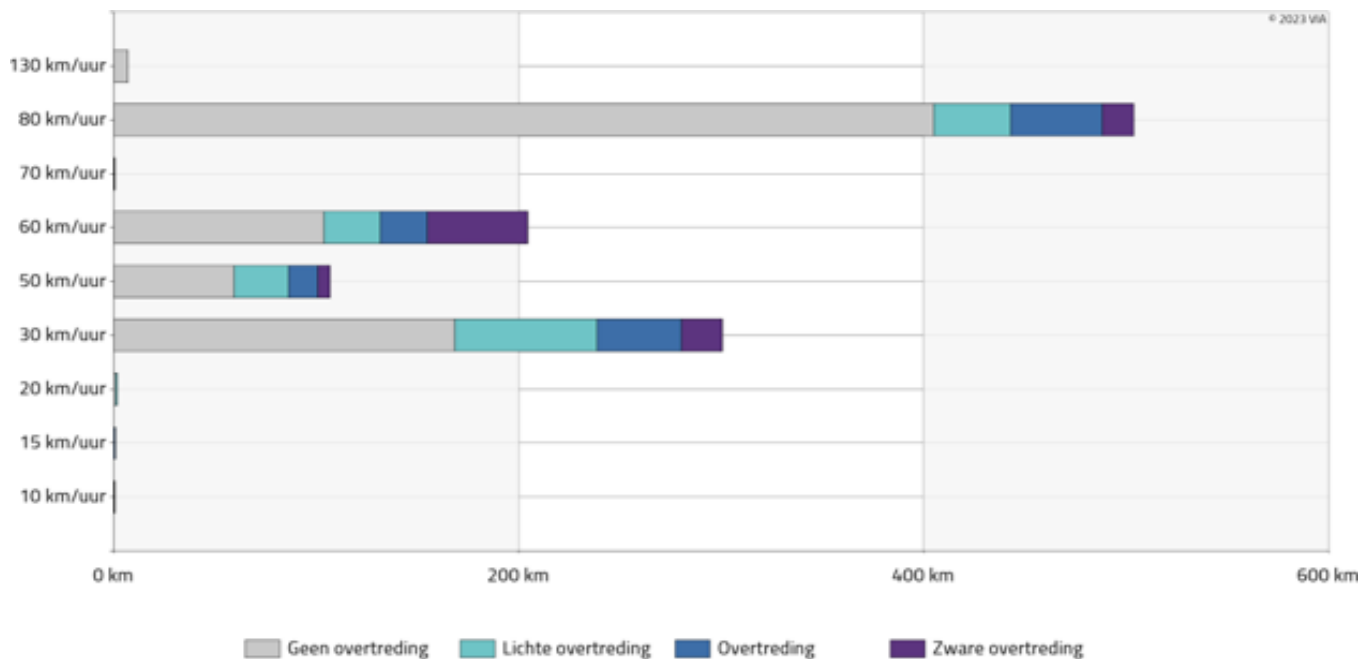
Een groot deel van deze wegen en kruispunten, die door bewoners zijn genoemd, kwam ook naar voren in het overzicht met de risicocijfers (paragraaf 2.1).

## Stap 3: Hoe gedragen verkeersdeelnemers zich in de gemeente?

### 3.1 Snelheidsgedrag

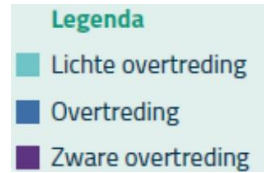
Snelheid heeft een sterke relatie met verkeersveiligheid. Een beleid gericht op het terugdringen van de overschrijding van de wettelijke toegestane snelheidslimieten leidt tot het afnemen van het aantal ongevallen en de ernst van verkeersongevallen.

In de onderstaande grafiek zijn de verschillende klassen van snelheidsovertredingen per snelheidslimiet weergegeven, uitgedrukt in weglengte per rijrichting. Te zien is dat in totaliteit de meeste overtredingen gemaakt worden op 30 km/u wegen. Tegelijkertijd worden de meeste zware overtredingen gemaakt op de wegen waar 60 km/u gereden mag worden.



Snelheidsoverschrijding naar kilometer weglengte per limiet (STAR (z.d.), Gemeente Oude IJsselstreek (juni 2023))

In de onderstaande figuur zijn de snelheden per wegvak weergegeven. Te zien is dat snelheidsovertredingen in de hele gemeente voorkomen. Dit heeft in het algemeen te maken met (het ontbreken van) de juiste balans tussen de weginrichting en een geloofwaardige snelheidslimiet. De zware overtredingen vinden over het algemeen plaats buiten de dorpskernen en de lichte overtredingen daarbinnen.



© 2023 VIA © 2023 HERE

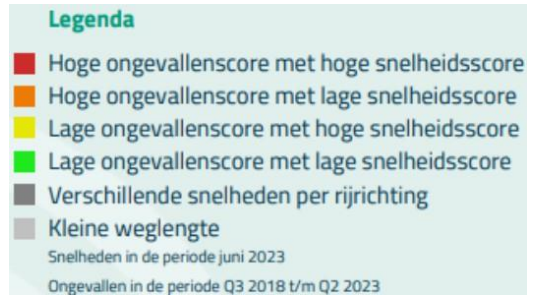
Snelheidsovertredingskaart naar klassenindeling (VIA, 2023)

### Cross analyse

In de onderstaande figuur staat de zogenaamde CROSS-analyse weergegeven (bron: VIA, 2023). Deze analyse combineert het snelheidsgedrag van verkeersdeelnemers met het aantal (letsel)ongevallen. De kleurenlegenda is als volgt gedefinieerd:

- Hoge snelheidsscore + Hoge ongevalsscore
- Lage snelheidsscore + Hoge ongevalsscore
- Hoge snelheidsscore + Lage ongevalsscore
- Lage snelheidsscore + Lage ongevalsscore

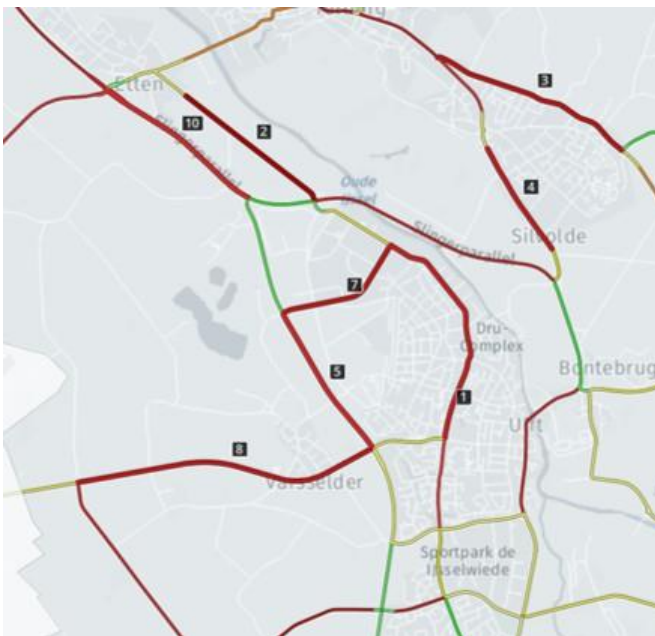




© 2023 VIA © 2023 HERE  
 CROSS analyse (VIA, 2023)

De onderstaande figuren zijn uitsneden van de bovenstaande figuur.

**Top 10 van meest onveilige trajecten (VIA, 2023)**



In de bovenstaande figuren zijn de top 10 meest onveilige/hoogste risico trajecten binnen de gemeente Oude IJsselstreek gevisualiseerd. Dit zijn:

1. Uft: Debbeshoek, Dokter Ariënsstraat, Ettenseweg, Frank Daamenstraat
2. Etten: Ettenseweg, Uiftsestraat
3. Silvolde: Berkenlaan
4. Silvolde: Uiftseweg
5. Uft: N817 Oude IJsselweg
6. Varsseveld: N318 Aaltseweg

- 7. Ulft: 't Goor
- 8. Varsselder: N816 (ten zuiden van Ulft)
- 9. Varsseveld: N330 Zelheweg
- 10. Etten: N317 Slingerparallel

Andere wegen die rood kleuren (hoge snelheidsscore + hoge ongevalsscore) op de kaart zijn:

- N18 (ten noordoosten van Varsseveld)
- Westendorp: Varsseveldseweg en Doetinchemseweg
- N335 Zeddamseweg: ten zuidwesten van Etten
- Gendringen: Azewijnsestraat
- Ulft: Bongersstraat
- N317 Terbrogseweg, ter hoogte van Breedenbroek
- Netterden: Jonkerstraat
- Netterden: Papenkampseweg
- Netterdensestraat - Miltseweg



Top 10 van meest onveilige kruispunten (VIA, 2023)

In de bovenstaande figuur is de top 10 meest onveilige/hog risico kruispunten binnen de gemeente Oude IJsselstreek gevisualiseerd. Dit zijn:

1. Varsseveld: Harterinkdijk - Kapelweg - Kroezendijk (recent maatregel genomen)
2. Gendringen: Rijnweg - Staringstraat
3. Silvolde: Berkenlaan, Egginkstraat, Schoolstraat
4. Gendringen: Engbergseweg, Rijnweg, Ulftseweg

5. Westendorp: Doetinchemseweg, Stompdijk
6. Etten: N317, Oude IJsselweg
7. Terborg: Bergweg, N818, Silvoldseweg
8. Ulft: Anton Tijdinklaan, Debbeshoek, Staringstraat, Wesenhorstlaan
9. Gendringen: Azewijnstraat, Miltseweg, Netterdensestraat, Wiekenseweg
10. Gendringen: Anholtseweg, Julianastraat

### 3.2 Verkeersovertredingen

Van de verkeersgerelateerde overtredingen die beboet zijn in de gemeente Oude IJsselstreek zijn geen gegevens beschikbaar.

### 3.3 Afleiding in het verkeer

Afleiding in het verkeer is een thema wat zeer moeilijk te duiden is. Dit heeft te maken met het feit dat er zeer beperkt informatie beschikbaar is over de mate van afleiding en de relatie tot ongevallen.

Afleiding in het verkeer komt steeds meer voor, onder meer omdat het smartphonegebruik in de laatste jaren sterk is toegenomen. Maar ook vermoeidheid valt onder afleiding en mensen kunnen afgeleid worden door wat ze in de naaste omgeving zien, zoals reclames langs de weg, evenementen of kunstvoorwerpen. Gegevens over dit thema zijn beperkt op lokaal niveau beschikbaar.

Het CROW stelt in de [Factsheet afleiding in het verkeer als gevolg van smartphonegebruik \(2015\)](#) dat de groepen die het meest gebruik maken van de telefoon tijdens de fiets, een grotere waargenomen gedragscontrole hebben en een positievere attitude erover hebben. Dit zijn: meiden, oudere jongeren, vmbo'ers en jongeren die veel fietsen. Deze groepen schatten hun vaardigheden hoog in en hebben een lage risicoperceptie voor het gebruiken van de telefoon op de fiets. Dit wordt in de hand gewerkt doordat maar een beperkt deel aangeeft wel eens een ongeval te hebben gehad als gevolg van het telefoongebruik op de fiets: aangezien men nooit een ongeval heeft meegemaakt, denkt men ook dat het relatief veilig is. Daarnaast speelt bij deze groepen ook een sociaal aspect, waarbij het gedrag van vrienden ook die van de jongeren zelf beïnvloedt.

### 3.4 Educatie & voorlichting

Er zijn vanuit de gemeente Oude IJsselstreek geen gegevens aangeleverd over de activiteiten die in de gemeente georganiseerd zijn/worden op gebied van verkeerseducatie en voorlichting. De gemeente meldt hierover dat verkeerseducatie door derden wordt georganiseerd (scholen). Behalve dat verkeerseducatie op scholen primair bedoeld is voor één doelgroep (kinderen) en daarmee andere relevante doelgroepen (bijv. beginnende automobilisten of ouderen) niet bediend, betekent dit ook dat er beperkte mogelijkheden zijn voor lokale regie op dit thema. Aan de hand van de gemeentelijke risicoanalyse zal idealiter een plan gemaakt moeten worden waarin verkeerseducatie en voorlichting gebruikt wordt om de lokale risicothema's aan te pakken. Het is mogelijk dat er aanvullende educatieve maatregelen nodig zijn, of dat er accentverschuivingen wenselijk zijn.

## Overzicht met aanvullende maatregelen op gebied van educatie en voorlichting naar risicothema

Risicothema	Projecten
30 en 50 km/uur wegen	Het risico op 30 km/uur en 50 km/uur wegen heeft met name te maken met het grote aandeel fietsers en e-bikers dat van dit type wegen gebruik maakt. Zorg ervoor dat deze doelgroepen via specifieke educatieprogramma's goed bereikt worden. Besteed daarbij met name ook aandacht aan gedrag op kruispunten, vooral het gedrag ten opzichte van zwaar verkeer (dode hoek ongevallen) verdient aandacht.
	In aanvulling hierop kan het zinvol zijn om campagnes uit te voeren gericht op het snelheidsgedrag van automobilisten. Dit kan in de vorm van een wijkgerichte aanpak. De rijsnelheid in de buurt van scholen verdient speciale aandacht (veilige schoolomgeving, veilige schoolroutes e.d.)
	Er zijn specifieke programma's voor het veilig inrichten van de schoolomgeving, zoals Octopus ( <a href="http://www.octopusplan.nl">www.octopusplan.nl</a> ). Door het CROW is in samenwerking met Royal HaskoningDHV een leidraad 'Inrichting veilige schoolomgeving' gemaakt ( <a href="https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvr-kennisdocumenten/leidraad-inrichting-veilige-schoolomgeving-voorbee">https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvr-kennisdocumenten/leidraad-inrichting-veilige-schoolomgeving-voorbee</a> ).
	Daarnaast zijn er educatieprogramma's gericht op veilige schoolroutes, zoals Verkeerslokaal en Op voeten en fietsen naar school (VVN). Beide programma's zijn terug te vinden in de Toolkit Permanente Verkeerseducatie.
Fiets (12-14 jaar) (ouderen) (e-fiets)	Een programma over fiets voor de doelgroep 12 – 14 jaar is Missie 3014 van TeamAlert. Dit programma richt zich op het stimuleren van veilig fietsgedrag bij jongeren en is voor jongeren in de leeftijd 12 – 15 jaar. Het programma gaat onder andere in op het voorkomen van fietsen zonder licht, het gebruik van mobiele telefoons op de fiets en door rood licht fietsen.
	Ouderen hebben over het algemeen meer vrije tijd en een rustigere levensstijl. Mensen worden in deze levensfase geconfronteerd met lichamelijke en cognitieve gebreken, die van invloed kunnen zijn op het functioneren in het verkeer. Voor de algehele gesteldheid is het van belang dat ouderen aan het verkeer deel blijven nemen. De (e-)fiets is dan een laagdrempelige optie. Ouderen kunnen veilig blijven fietsen zolang zij de benodigde kennis en vaardigheden bezitten, én vooral zich bewust zijn van hun lichamelijke en geestelijke beperkingen, en hun gedrag daarop afstemmen.
	Een geschikte aanpak is die van het meerjarenprogramma Doortrappen, opgezet door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Doortrappen ondersteunt provincies en gemeenten om hun oudere, fietsende inwoners bewust en zeker te maken. Doortrappen bestaat uit een landelijk netwerk met vertakkingen in provincies en gemeenten, waardoor gemakkelijk aansluiting is te vinden. Eén van de projecten die hierbij is aangesloten is de opfriscursus Het Nieuwe Fietsen van VVN, een gevarieerde en interactieve workshop voor oudere fietsers. Dit project is ook los uit te voeren.
	Daarnaast zijn er speciale trainingen voor e-fietsers. Deze worden onder meer aangeboden door SOAB en de Fietsersbond.
Oudere automobilisten	Voor de doelgroep oudere automobilisten is een zelftest ontwikkeld die ouderen inzicht geeft in hun sterke en zwakke punten in hun rijvaardigheid. Na het invullen van de test ontvangt de oudere automobilist een persoonlijk advies en tips om veilig te blijven rijden. Deze Zelfscan Senior Automobilisten is beschikbaar via de websites van het CBR en van VVN (zie o.a.: <a href="https://www.cbr.nl/nl/rijbewijs-houden/nl/gezondheidsverklaring/uw-situatie/rijdt-u-nog-prettig-en-veilig-doe-de-rij-bewust-test.htm">https://www.cbr.nl/nl/rijbewijs-houden/nl/gezondheidsverklaring/uw-situatie/rijdt-u-nog-prettig-en-veilig-doe-de-rij-bewust-test.htm</a> )
Jongere automobilisten (18-24)	Jonge beginnende bestuurders vormen een groter risico voor de verkeersveiligheid dan oudere leeftijdsgroepen. Risico's hangen samen met persoonlijke motieven, doelen en leefstijl. Denk aan de mate waarin jongeren geneigd zijn toe te geven aan groepsdruk, de behoefte aan spanning en sensatie, de houding ten opzichte van het gebruik van alcohol en drugs, de mate waarin zij bereid zijn om risico te nemen en de mate waarin zij impulsen onder controle hebben.
	Educatie voor deze doelgroep begint bij de rijopleiding. De Rijopleiding in Stappen (RIS) is daarbij een goed voorbeeld dat de gemeente zou kunnen promoten. De RIS is een moderne modulair opgebouwde rijopleiding voor het rijbewijs B waarin de nadruk ligt op hogere orde vaardigheden als verkeersinzicht, zelfinzicht en de afstemming van wat je kan op wat de situatie van je verlangt. De RIS is ongeveer even duur als een traditionele rijopleiding. Daarnaast is het begeleid rijden via 2toDrive een goede manier om een veilige rijstijl te ontwikkelen. De gemeente kan beide initiatieven promoten.
	Verder zijn er tweede fase projecten, voor jongeren die net het rijbewijs behaald hebben. Een voorbeeld is de praktijkdag Drive Xperience. Deze een soortgelijke projecten verlengen het leertraject van beginnende bestuurders. De Drive Xperience is gericht op verbetering van hogere orde vaardigheden als gevaarherkenning, inzicht in – en beheersing van – risico's en zelfreflectie.
	Het thema rijden onder invloed is relevant voor deze doelgroep, en komt tijdens (eerste en tweede fase) opleiding aan bod. Er zijn ook interventies die zich specifiek hierop richten. Deze vinden vaak plaats op evenementen. Het aanbod is vrij groot. Enkele voorbeelden van geschikte interventies zijn Witte Waas van TeamAlert en 3D Tripping Car van Responsible Young Drivers.
Afleiding in het verkeer	Ok voor afleiding in het verkeer geldt, dat het aan de orde komt in de hiervoor besproken programma's voor jongeren. Andere mogelijke programma's: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Go Safe zonder afleiding</li> <li>• Wheelie Pop (VVN)</li> <li>• 3D Afleiding Bike (Responsible Young Drivers)</li> </ul>
	Ook in de educatieprogramma's voor oudere (e-)fietsers zou afleiding nadrukkelijk aandacht moeten krijgen. Daarnaast verdient het ook hier aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over afleiding in het verkeer (denk aan de MONO campagne). Specifiek zou aandacht uit moeten gaan naar de doelgroep rijbewijsbezitters en daarbinnen met name het zakelijke verkeer.

## Stap 4: Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol of drugs?

### 4.1 Uitgeschreven boetes & ongevalsbetrokkenheid

In de onderstaande 2 tabellen staan cijfers over het aantal gevallen waarbij een partij bij een ongeval onder invloed was van alcohol of drugs (VIA, 2023). Dit illustreert goed de beperkte omvang van de ongevalsregistratie; van de meeste betrokkenen bij ongevallen is niet geregistreerd of zij al dan niet onder invloed waren van een verdovend middel. Dit bemoeilijkt het sturen op alcohol- en drugspreventie in relatie tot verkeersdeelname.

Ongevalsbetrokkenheid onder invloed van alcohol in Oude IJsselstreek, 2018-2023 (VIA, 2023)	
Aantal betrokken partijen (dodelijk+letsel+UMS)	3.095
Aantal partijen boven alcohollimiet (art.8)	7
Aantal partijen wel alcohol, maar onder limiet	29
Aantal partijen geen alcohol	5
Aantal partijen niet ingevuld	3.054
Aantal slachtoffers bij alcohol-gerelateerde ongevallen	11
Aantal slachtoffers bij alcohol-gerelateerde ongevallen	0

Ongevalsbetrokkenheid onder invloed van drugs/medicijnen in Oude IJsselstreek, 2018-2023 (VIA, 2023)	
Aantal partijen met drugs/medicijngebruik	6
Aantal partijen waarbij drugs/medicijngebruik niet ingevuld is	3.089
Aantal slachtoffers bij drugs/medicijn gerelateerde ongevallen	3
Aantal doden bij drugs/medicijn gerelateerde ongevallen	0

### 4.2 Regionale trends

Alcohol vormt het meestgebruikte genotmiddel in Nederland, waarbij ruim driekwart van de volwassenen wel eens alcohol drinkt. Het aanvangen met alcoholconsumptie vindt soms al plaats in de pubertijd; bijna de helft van de 12-16 jarigen geeft aan ooit alcohol te hebben gedronken. Het consumeren van (veel) alcohol vergroot de kans op verschillende vormen van kanker, leveraandoeningen, hersenschade en -ziekten, evenals hart- en vaatziekten. Hoe frequenter en meer men drinkt, des te groter worden de risico's. Om schadelijk alcoholgebruik te verminderen en te voorkomen, is het thema problematisch alcoholgebruik opgenomen in het Nationaal Preventieakkoord.

In 2020 voldoet in de gemeente Oude IJsselstreek 37% van de volwassenen tot 65 jaar aan de norm voor alcoholgebruik van maximaal 7 glazen per week. Daarnaast is één op de zeven volwassenen een zware drinker. Het alcoholgebruik in de gemeente Oude IJsselstreek is in lijn met het alcoholgebruik in de regio (GGD Noord- en Oost-Gelderland).

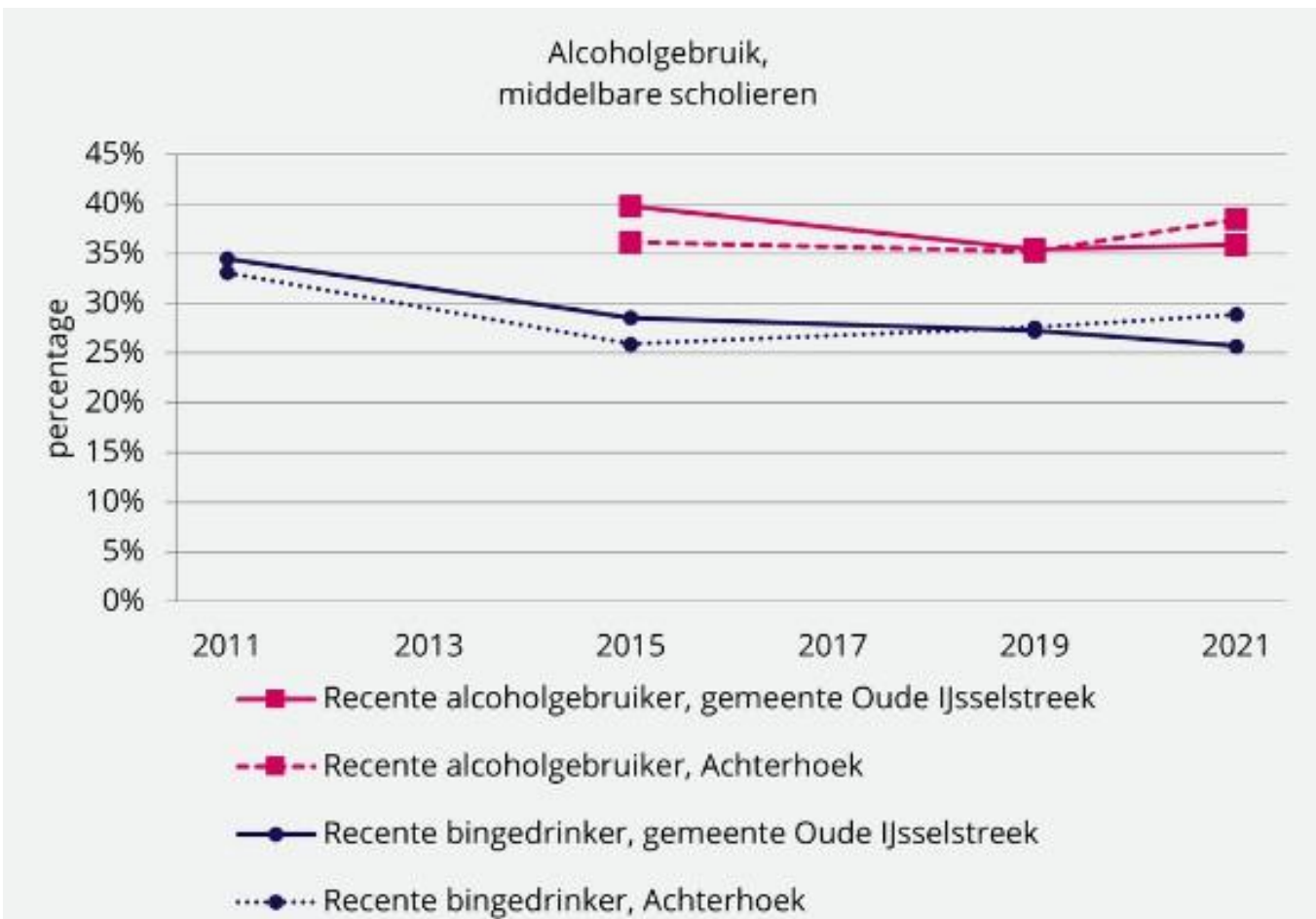
		Gemeente Oude IJsselstreek	Achterhoek	Noord- en Oost-Gelderland
Alcoholgebruik 18-65 jarigen, 2020	Voldoet aan de norm voor alcoholgebruik	37%	34%	40%
	Is een zware drinker	10%	12%	10%
Alcoholgebruik 65-plussers, 2020	Voldoet aan de norm voor alcoholgebruik	50%	51%	54%
	Is een zware drinker	7%	5%	5%

#### Middelbare scholieren

In 2021 heeft 35% van de middelbare scholieren in de gemeente Oude IJsselstreek ooit alcohol gedronken (een heel glas of meer), terwijl 36% recentelijk alcohol heeft geconsumeerd. Bovendien is een kwart van de middelbare scholieren recentelijk bingedrinker geweest. In 2019 stemde 34% van de ouders in met het alcoholgebruik. Het percentage middelbare scholieren dat recentelijk alcohol heeft gedronken of recentelijk bingedrinker is, ligt in de gemeente Oude IJsselstreek hoger dan het landelijk gemiddelde.



	Gemeente Oude IJsselstreek	Achterhoek	Nederland
Heeft ooit alcohol gedronken (een heel glas of meer)	35%	40%	31%
Heeft recent alcohol gedronken	36%	38%	29%
Is recent bingedrinker	26%	29%	20%
Ouders stemmen in met het alcoholgebruik *	34%	32%	-



Alcoholgebruik middelbare scholieren Oude IJsselstreek en Achterhoek 2011-2021

Het percentage middelbare scholieren in de gemeente Oude IJsselstreek dat recentelijk alcohol heeft gedronken, vertoont tussen 2015 en 2021 geen significante verandering. In tegenstelling daartoe is het aandeel middelbare scholieren dat recentelijk overmatig alcohol heeft geconsumeerd, tussen 2011 en 2021 gedaald ([GGD Noord- en Oost-Gelderland](#)).

### 4.3 Landelijke trends

[In 2022 reed 2,6% van de automobilisten tijdens weekendnachten onder invloed van alcohol](#), bijna een verdubbeling ten opzichte van 2017. Het aantal verkeersslachtoffers door alcohol is onbekend door incomplete registraties. Buitenlands onderzoek toont aan dat het ongevalsrisico sterk toeneemt bij hogere bloedalcoholgehalten, vooral bij jonge bestuurders.

Uit [onderzoek uit 2011 bleek dat 3,4% van de Nederlandse automobilisten onder invloed van drugs of geneesmiddelen reed](#). Cannabis is de meest voorkomende drug, gevolgd door cocaïne, ecstasy, amfetamine en lachgas. Het aantal verkeersslachtoffers door drugsgebruik is onbekend.

Jongeren en ouderen zijn risicogroepen. Kennis over de gevaren van drugs en medicijnen bij automobilisten is voor verbetering vatbaar. Mensen blijven rijden onder invloed door overschatting van hun vaardigheden, optimistische vergelijkingen en gebrek aan alternatieven.

Aangezien deze cijfers op zichzelf niet veelzeggend zijn, is het nodig om ze met een brede blik te bekijken. Zo kan worden geconcludeerd dat het aantal bekeuringen voor snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom vrij hoog is en jaarlijks sterk fluctueert. In combinatie met de wetenschap dat snelheid een sterke invloed heeft op de mate van (on)veiligheid, kan de conclusie worden getrokken dat het verminderen van snelheidsovertredingen een hoge prioriteit zou moeten krijgen.

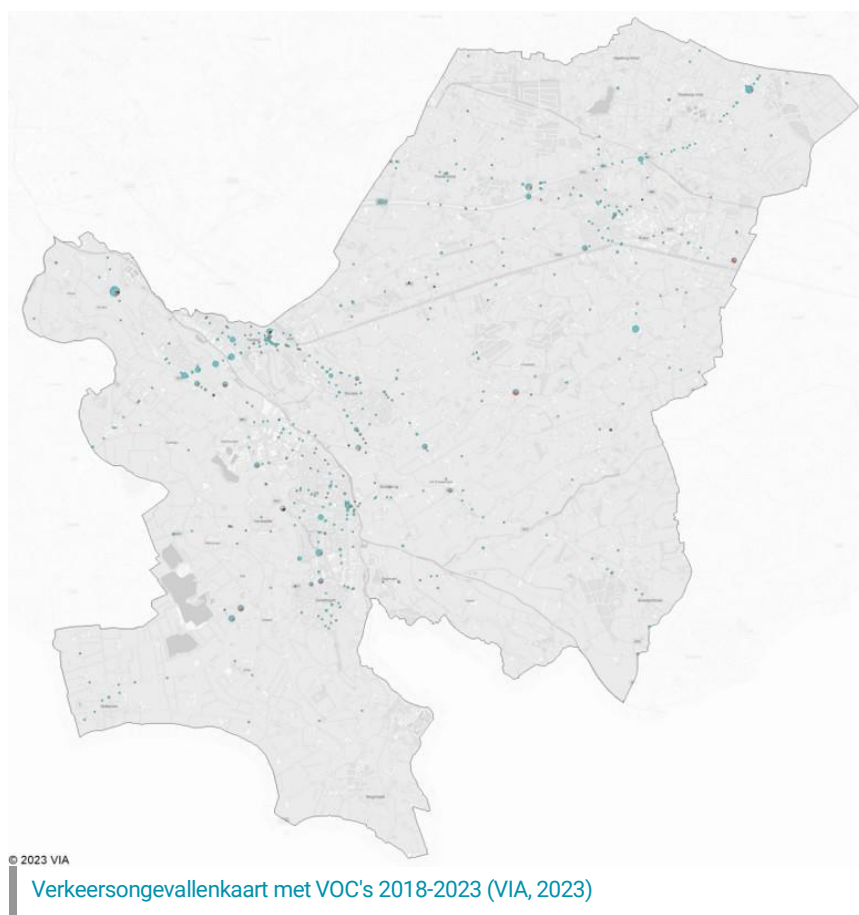
## Stap 5: Hoeveel (slachtoffer)ongevallen zijn er geregistreerd in de gemeente?

Gebaseerd op de database van ViaStat hebben er in de periode 2019 - 2023 in de gehele gemeente Oude IJsselstreek 776 ongevallen plaatsgevonden. In deze vijf jaar waren er:

- 12 dodelijke ongevallen (1,5%)
- 123 letselongevallen (15,9%)

Hierbij moet rekening worden gehouden met de onderregistratie van ongevallen. Niet elk ongeval wordt op een juiste manier gedocumenteerd, en met name ongevallen zonder slachtoffers worden niet goed vastgelegd. Met name de ongevallen onder kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers en fietsers, vertonen een aanzienlijke mate van onderregistratie. Dit probleem is al jaren bekend. In 2020 [kopte de Telegraaf](#) dat de werkelijke cijfers over fietsongevallen soms wel tot een factor 8 hoger kunnen liggen. Helaas waren deze aanvullende gegevens niet beschikbaar bij het opstellen van deze notitie. Het zou zeer waardevol zijn om alsnog toegang te krijgen tot deze gegevens.

Het figuur hiernaast toont de locaties waar sprake is van een VerkeersOngevallenConcentratie (VOC = aantal ongevallen die binnen 25 meter van elkaar liggen). Op basis van deze kaart is duidelijk af te leiden dat het merendeel van de ongevallen in de kernen en op doorgaande routes plaatsvinden.



Locaties met ongevallenconcentraties; vier of meer op één locatie (periode 1-1-2020 t/m 31-12-2023):

1. Gendringen: Miltseweg - Wiekensestraat - Azewijnseweg. 4 ongevallen. 1 gewonde
2. Etten: N317 - Zeddamsseweg. 5 ongevallen
3. Sinderen: Kapelweg - Harterinkdijk. 4 ongevallen. 7 gewonden
4. Terborg: Ettensestraat - IJsselweg. 4 ongevallen
5. Terborg: Industrieweg - Vulcaanstraat. 4 ongevallen

6. Ulft: Anton Tijdinklaan - Wesenthorstlaan. 6 ongevallen, 1 gewonde
7. Varsseveld: A18 - Twenteroute. 8 ongevallen, 2 gewonden
8. Varsseveld: N318 Oostelijke Rondweg - N18. 6 ongevallen
9. Varsseveld: Doetinchemseweg - Twenteroute. 5 ongevallen, 1 gewonde
10. Varsseveld: Rademakersbroek - N318. 4 ongevallen, 3 gewonden
11. Varsseveld: Twenteroute - Landstraat. 4 ongevallen

Locaties met letsel; drie of meer op één locatie (periode 1-1-2020 t/m 31-12-2023):

1. Sinderen: Kapelweg – Harterinkdijk. 4 ongevallen. 7 gewonden. In 2023 is de situatie op deze kruising aangepast. De hier beschouwde periode gaat vooral over de periode daarvoor en is daarom mogelijk niet representatief.

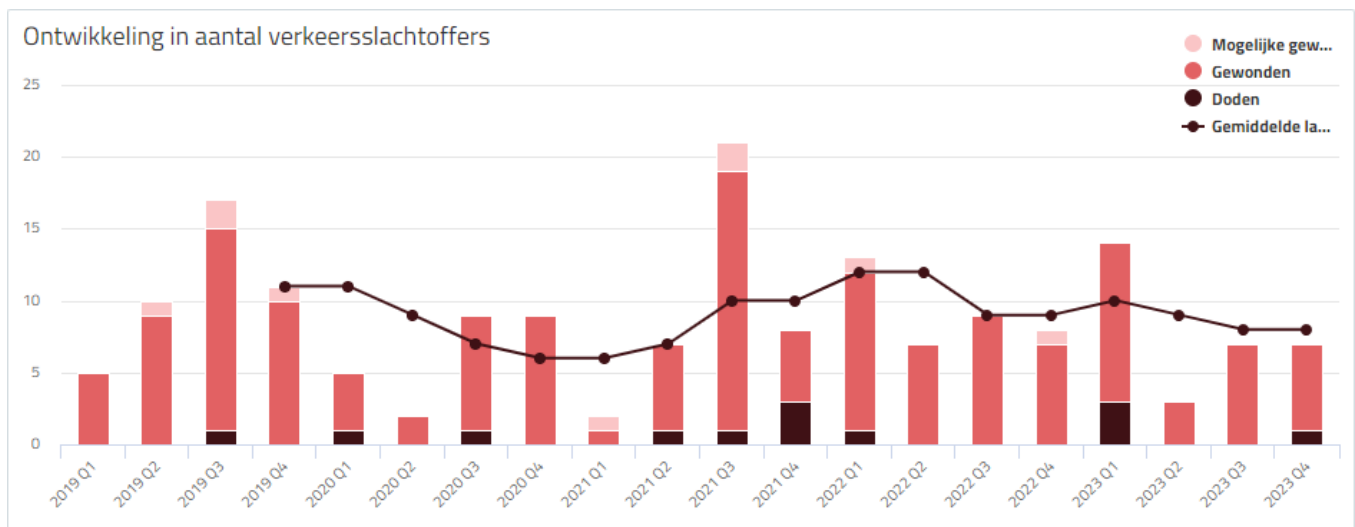
Locaties met voetgangers, fiets, ebike, bromfiets. 3 of meer op één locatie. Periode 1-1-2020-31-12-2023

1. Terborg: Doetinchemseweg - Stationsweg - Industriestraat. 3 ongevallen, 1 gewonde, 1 overleden
2. Terborg: Industrierweg - Vulcaanstraat. 3 ongevallen
3. Ulft: Anton Tijdinklaan - Wesenthorstlaan (rotonde). 5 ongevallen, 1 gewonde

Locaties met ongevallenconcentraties; zes of meer op één locatie. Periode 1-1-2018 t/m 31-12-2023

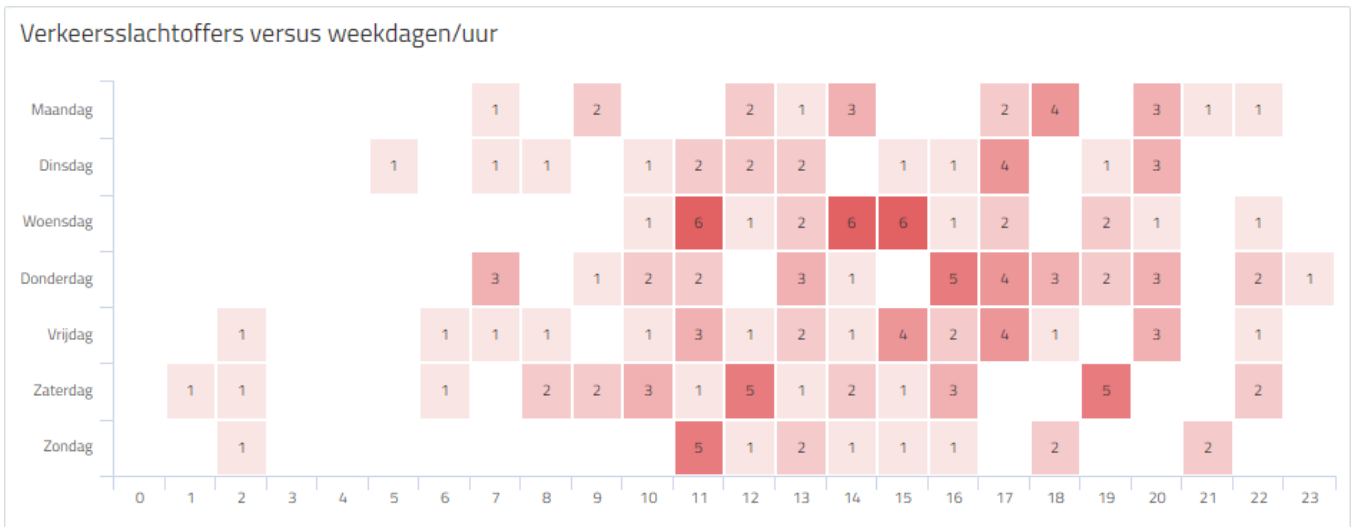
1. Etten: Oude IJsselweg - Slingeparallel (tot 2020 veel meer ongevallen dan daarna)
2. Etten: N317 - Zeddamsseweg.
3. Etten/Terborg: route Zeddamsseweg - Ettensestraat
4. Terborg; Silvoldseweg - Hoofdstraat - Walstraat
5. Ulft: Anton Tijdinklaan - Wesenthorstlaan.
6. Ulft: Veldstraat - Deurvorststraat - Kennedyplein
7. Varsseveld: N318 Oostelijke Rondweg - N18.
8. Varsseveld: Twenteroute - Landstraat.

Onderstaande figuur geeft het aantal verkeersslachtoffers weer, opgesplitst per kwartaal. Hierbij valt meteen op dat in de jaren 2019 en 2021 het derde kwartaal de meeste verkeersslachtoffers kende, terwijl 2020 het jaar met de minste verkeersslachtoffers was, wat duidelijk toe te schrijven is aan de impact van de eerste coronalockdown.



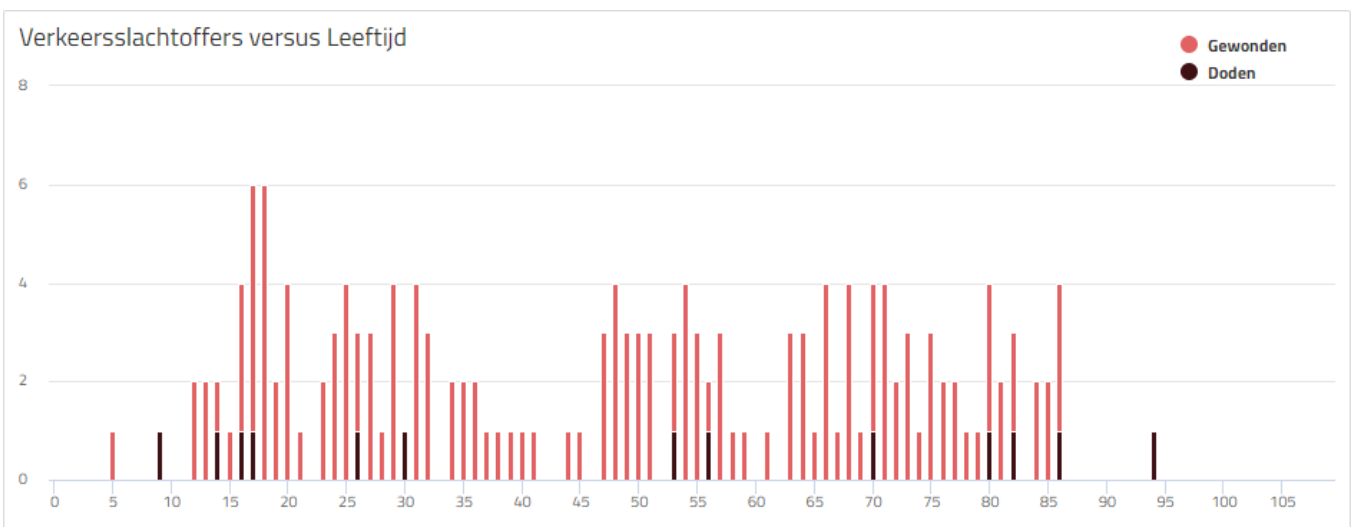
Verkeersslachtoffers per kwartaal 2019-2023 (VIA, 2023)

Ongevallen, en daarmee ook verkeersslachtoffers, vinden gedurende de dag plaats en zijn vaak gerelateerd aan reguliere verkeersdrukte tijdens de spitsuren of activiteiten in bijvoorbeeld weekendnachten en doordeweekse dagen. Onderstaande figuur illustreert met kleuren op welke uren van de dag de meeste verkeersslachtoffers voorkomen. Donkere kleuren duiden op meer (mogelijke) gewonden en doden op dat moment. Te zien is dat de meeste verkeersslachtoffers optreden op woensdag overdag, vrijdagmiddag en -avond, en zondagochtend.



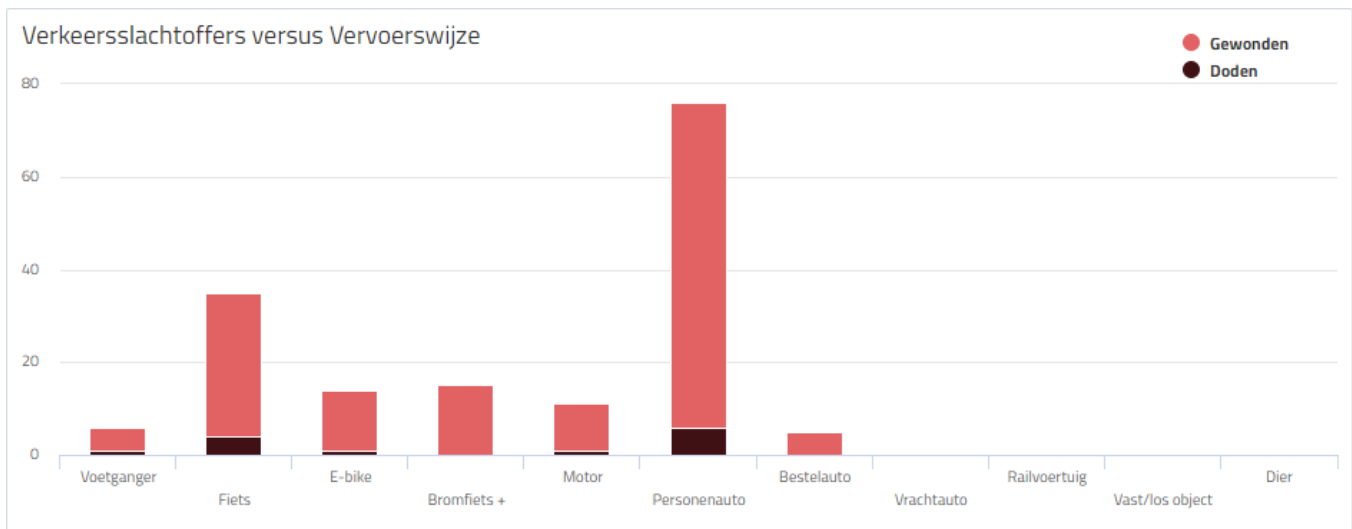
Verkeersslachtoffers wekdag versus uur van de dag 2019-2023 (VIA, 2023)

Onderstaande figuur geeft de slachtoffers weer, opgesplitst naar leeftijd. Deze grafiek suggereert dat vooral jongeren vaker betrokken zijn bij verkeersongevallen, maar de totale aantallen blijven relatief laag om definitieve conclusies te trekken. Verder laat de grafiek een redelijk gelijkmatige spreiding zien onder de verkeersslachtoffers.



Verkeersslachtoffers naar leeftijd, 2019-2023 (VIA, 2023)

In de onderstaande figuur zijn de verkeersslachtoffers naar vervoerswijze weergegeven. De meeste slachtoffers zijn mensen in een personenauto of op de fiets. Dit zijn ook de vervoerswijzen die het meest gebruikt worden, maar blijft een signaal voor welke vervoerswijzen het belangrijk is om de verkeersveiligheid te verbeteren.



Verkeersslachtoffers naar vervoerswijze (2019-2023).

## Stap 6: Welke risico's hebben prioriteit?

### 6.1 Hoofdrisico's per stap

Op basis van de verzamelde data in stap 1 t/m 5 komen de volgende risico's binnen de gemeente Oude IJsselstreek naar voren met betrekking tot de verkeersveiligheid:

### 6.2 Prioritering risico's

#### 1. Bevolkingsgroep

- Bevolkingskrimp
- Vergrijzing

#### 2. Weg/infra

#### 3. Verkeersgedrag

- Snelheidsovertredingen doen zich voor in de hele gemeente.
- Er is beperkte informatie over de inzet van handhaving, waarbij de handhaving op snelheid sterk varieert. Hierdoor is het zicht op de effectiviteit van de huidige handhavingsinspanningen beperkt.
- Afleiding in het verkeer kan worden teruggevoerd naar smartphonegebruik en vermoeidheid.

#### 4. Alcohol & drugs in het verkeer

- Gebrekkige registratie over ongevalsbetrokkenheid in relatie tot alcohol en drugs.
- Er is beperkt inzicht in de lokale omvang van rijden onder invloed van verdovende middelen.
- Alcoholgebruik in de gemeente Oude IJsselstreek is in vergelijking met regionale en landelijke cijfers hoger, evenals inzichten in middelbare scholieren en landelijke trends met betrekking tot alcohol- en drugsgebruik in het verkeer.

#### 5. Ongevallen

- In de periode 2018-2023 Q2 hebben zich 892 ongevallen voorgedaan in de gemeente Oude IJsselstreek.
- 12 van deze ongevallen waren dodelijk (1,34%), en 163 veroorzaakten letsel (18,27%).
- Bij alle modaliteiten zijn slachtoffers gevallen
- Onderregistratie, vooral bij kwetsbare verkeersdeelnemers, is een bekend probleem.
- VerkeersOngevallenConcentraties bevinden zich voornamelijk in kernen en op doorgaande routes.
- Het derde kwartaal van 2018, 2019 en 2021 had de meeste slachtoffers; 2020 had de minste door de coronalockdown.
- Ongevallen zijn gerelateerd aan reguliere verkeersdrukte tijdens spitsuren, weekendnachten en doordeweekse dagen.
- Jongeren zijn vaker betrokken bij ongevallen, en de gemeente moet zich richten op verkeersveiligheid, vooral voor personenauto's en fietsers.



## 6.3 Prioritering risico's

In een expert sessie zijn de geconstateerde risico's besproken en is er een selectie van de belangrijkste risico's gemaakt.

### Ontwikkeling nieuwbouwwontwikkelingen à Potentieel meer risico op reeds gesignaleerde wegen

Op verschillende locaties in Oude IJsselstreek wordt momenteel de ontwikkeling van woningen om invulling te geven aan de woningbouwambitie van ca. 2.250 woningen tot en met 2030. Door deze ruimtelijke ontwikkelingen neemt de verkeersdruk op wegen met een hoger verkeersveiligheidsrisico verder toe. Daardoor stijgt de kans op ongevallen op deze wegen, als er geen maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De wegen waar het over gaat liggen verspreid in de gemeente.

### Vergrijzing

De leeftijd van de inwoners van Oude IJsselstreek neemt toe. De sterkste inwonersgroei is momenteel te zien bij de 60-plussers. Voor de kortere termijn betekent deze ontwikkeling dat de oudere inwoners voor de gemeente daarom een belangrijke doelgroep vormen. De kwetsbaarheid komt vooral tot uiting in de manier waarop ouderen deelnemen aan het verkeer, zoals wandelen of fietsen, en/of in hun fysieke en mentale gesteldheid. Onervarenheid speelt een rol wanneer ze worden geïntroduceerd aan nieuwe vormen van vervoer, zoals senioren die gebruikmaken van e-bikes, of wanneer er veranderingen optreden in de verkeersdeelname, zoals verhoogde drukte of gewijzigde verkeersregels in vergelijking met vroeger.

### Hoge gereden snelheid

Op veel wegen in de gemeente Oude IJsselstreek valt op dat de snelheidslimiet wordt overschreden door het gemotoriseerd verkeer. Dit verhoogt de kans op een ongeval en door de hogere gereden snelheid is de afloop van het ongeval ernstiger. Vooral op 60 km/uur wegen wordt fors te hard gereden door het verkeer. Door de wegen geloofwaardig en met voldoende snelheidsremmende maatregelen in te richten kan de gereden snelheid omlaag worden gebracht.

## Vooruitblik naar de uitvoering

### Integrale samenhang maatregelpakketten (de 3 E's)

In de vorige hoofdstukken zijn de risicothema's van de gemeente Oude IJsselstreek benoemd. Het aanpakken van deze risicothema's is het meest effectief om de verkeersveiligheid te verbeteren. Bij voorkeur, en in lijn met de aanbeveling vanuit het SPV, via een integrale aanpak op de drie E's: Engineering (infrastructuur en technische ontwikkelingen), Education (educatie, voorlichting en campagnes), en Enforcement (handhaving). Voordat maatregelen worden gedefinieerd, is het zinvol om doelstellingen te formuleren voor de aanpak van de risicothema's, voor de 3 E's, en zo veel mogelijk in onderlinge samenhang.

Doelstellingen om tot een verlaging van risico's per thema te komen, kunnen op meerdere niveaus worden gedefinieerd. Strategisch, bijvoorbeeld in termen van beoogde reductiepercentages slachtoffers per thema (doelgroep, wegtype, vervoerswijze). Tactisch, bijvoorbeeld via het maken van een wegategoriseringsplan, het categorie-gewijs verbeteren van de weginrichting, de kwaliteit en bereik van educatie, en afstemming van handhavingsplannen. En operationeel, in termen van keuze van specifieke infrastructurele en educatie maatregelen en handhavingsinzet.

De invulling van deze doelstellingen en de bijhorende ambities dienen in overleg met de betreffende wegbeheerder plaats te vinden. Voor het benoemen van ambities zijn inhoudelijke argumenten (de resultaten van risicoanalyses) een goed vertrekpunt. Vandaar uit kan de wegbeheerder realistische ambitieniveaus benoemen binnen de eigen uitvoeringspraktijk en lokale context (maatschappelijk, organisatorisch en bestuurlijk).

Voor de uitvoering van het SPV is het noodzakelijk de volgende activiteiten te verrichten:

### Uitwerken concrete maatregelprogramma's

Voortbordurend op de uitvoeringsagenda en met inachtneming van de maatregelpakketten dient een (meer)jaarlijks maatregelprogramma te worden opgesteld. Het maatregelprogramma wordt mede beïnvloed door beschikbare budgetten, externe stakeholders en onderhoudsregimes.

---

Het maatregelprogramma dient aantoonbaar te maken hoe en in welke mate invulling wordt gegeven aan de doelstellingen uit de uitvoeringsagenda. De mogelijkheden voor samenwerking met diverse partners binnen de verschillende aspecten van de 3 E's dienen zo concreet mogelijk te worden benoemd. Dat geldt ook voor het werken aan thema's op lokaal gemeentelijk, regionaal en provinciaal niveau.

Om het maatregelprogramma vorm te geven kan gebruik worden gemaakt van de stappen in de factsheet 'Stappenplan-uitvoeringsprogramma' van het kennisnetwerk SPV.

### **Inbedding in andere beleidsplannen (koppelkansen)**

De gemeentelijke risicoanalyse kent veel raakvlakken met andere (gemeentelijke) beleidsplannen zoals het GVVP en de Omgevingsvisie. Het is belangrijk om de hoofdlijnen uit deze risicoanalyse (o.a. de risicothema's) in te bedden in dit beleid. Zo krijgt verkeersveiligheid een betere plek in de grotere mobiliteits- en ruimtelijke context binnen een gemeente en kunnen koppelkansen beter worden gesignaleerd en benut.

### **Opzetten monitoring**

Belangrijk onderdeel van het SPV is het monitoren van de resultaten. Doordat de doelstellingen in de uitvoeringsagenda zijn geformuleerd passend bij de verkeersveiligheidsmonitor biedt dit instrument al een handvat om op een hoog abstractieniveau de inspanning jaarlijks te monitoren. Het instrument biedt echter onvoldoende detaillering om alle inspanning te monitoren. Per activiteit uit het maatregelprogramma dient afzonderlijk te worden bepaald hoe de resultaten worden gemonitord.

### **Update risicoanalyse**

Periodiek (bijv. 1x in de 4 jaar) dient er een update te worden gedaan van de risicoanalyse. Dit is noodzakelijk om te bepalen of de nu gesignaleerde risico's nog aan de orde zijn en de investeringen in verkeersveiligheid nog worden ingezet daar waar ze het meest effectieve resultaat leveren.

# Wat is wegcategorisering?

In dit mobiliteitsplan gebruiken we verschillende typen wegen met bijbehorende afkortingen:

- ETW: Erftoegangsweg: weg met een functie met veel uitwisseling. Verkeer is gemengd op de rijbaan
- GOW: Gebiedsontsluitingsweg: weg met een doorstroomfunctie, bedoeld om veel verkeer snel over te verplaatsen. Verkeer is gescheiden, bijvoorbeeld met fietspaden of parallelwegen

De categorie 'stroomweg' beschouwen we hier niet.

## Erftoegangsweg 30 km/uur (ETW30)

Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30 km/h. Dit zijn meestal de woonstraten of wegen langs plekken met veel voetgangers en/of fietsers. Voetgangers en fietsers kunnen op dit type wegen overal oversteken. Deze wegen hebben alleen bestemmingsverkeer en zijn vormgegeven met klinkerverharding. Er zijn snelheidsremmers, zoals drempels en plateaus.



Voorbeeld erftoegangsweg 30 km/uur.

## Gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (GOW50)

Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/h. Dit zijn meestal de wat drukker, doorgaande routes die wijken of kernen ontsluiten. Deze wegen hebben asfaltverharding en bij voorkeur zijn er geen erfaansluitingen op parkeerplaatsen langs deze weg. Voor fietsers zijn er vrijliggende fietspaden.



Voorbeeld gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur

## Gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW30)

Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30 km/h. Deze wegen hebben een beperkte doorstroombaanfunctie. Dit type weg valt tussen de ETW30 en GOW50. Er zijn snelheidsremmers, zoals plateaus en drempels, maar het verkeer op een GOW30 heeft voorrang op de zijwegen die als ETW30 zijn gecategoriseerd. Voor fietsers zijn er fietsstroken of -paden.



## Erftoegangsweg 60 km/uur (ETW60)

Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/h. Dit zijn de minder drukke wegen buiten de bebouwde kom met veel erfaansluitingen. Soms is er een fietspad aanwezig, als het een schoolroute is of er meer autoverkeer rijdt. Deze wegen hebben asfaltverharding. Snelheidsremmers zijn meestal plateaus.





Voorbeeld erftoegangsweg 60 km/uur.

## Gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur (GOW80)

Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 80 km/h. Dit zijn drukkerere doorgaande routes buiten de bebouwde kom. Voor fietsers zijn er vrijliggende fietspaden en regelmatig zijn parallelwegen aanwezig. Als er een parallelweg is dan moet landbouwverkeer meestal op de parallelweg rijden. Deze wegen hebben asfaltverharding.



Voorbeeld gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur.