

Evaluatie wijkverkeersplannen

Sociaal Geografisch Bureau
gemeente Dordrecht

ir. J.W. Jongenelen-Gietema
drs. I.A.C. Soffers
drs. F.W. Winterwerp

augustus 2005

Colofon

Opdrachtgever	Stadsontwikkeling
Tekst	Sociaal Geografisch Bureau
Drukwerk	Stadsdrukkerij
informatie	Gemeente Dordrecht
	Sociaal Geografisch Bureau (SGB)
	Postbus 8
	3300 AA DORDRECHT
	telefoon: (078) 639 64 65
	www.sociaalgeografischbureau.nl

Het overnemen van delen van de tekst is toegestaan onder voorwaarde van duidelijke bronvermelding

Inhoud

Samenvatting en conclusies	5
1 Inleiding	15
1.1 Voorgeschiedenis en stand van zaken wijkverkeersplannen	15
1.2 Aanleiding en doel evaluatie.....	15
1.3 Onderzoeksvragen	16
1.4 Reikwijdte.....	16
1.5 Onderzoeksopzet.....	17
2 Beleving bewoners	19
2.1 Algemeen oordeel wijkverkeers-plannen	19
2.2 Oordeel verkeersveiligheid	20
2.3 Samenvattend per wijk.....	23
2.4 Oordeel busdempels en fiets-comfort.....	24
3 Subjectief beleefde verkeersveiligheid uit monitor Leefbaarheid en Veiligheid	27
3.1 Gegevens	27
3.2 Verkeersoverlast en verkeersveiligheid	27
3.3 Aanrijdingen.....	29
3.4 Conclusie	29
4 Opinies belanghebbenden en belangenorganisaties	31
4.1 Uitgangspunt en proces rond wijkverkeersplannen.....	31
4.2 Belangrijkste knelpunten.....	32
4.3 Mogelijke oplossingen / verbeteringen	34
5 Ontwikkeling verkeersongevallen	35
6 Tellingen en snelheidsmetingen	39
Bijlage 1 Vragenlijst	
Bijlage 2 Resultaten stadspanelonderzoek uitgesplitst	
Bijlage 2a Details per wijkverkeersplan	
Bijlage 3 Resultaten onderzoeken Leefbaarheid & Veiligheid uitgesplitst	

Samenvatting en conclusies

In dit rapport beschrijven we de evaluatie van de wijkverkeersplannen, uitgevoerd in opdracht van Stadsontwikkeling. We hebben in kaart gebracht wat in brede zin de mening is van burgers over de uitgevoerde maatregelen en specifiek over de uitgevoerde snelheidsremmers en welke ervaringen en opinies belanghebbende en belangenbehartigende organisaties hebben met c.q. over de wijkverkeersplannen. Dit hebben we aangevuld met gegevens over de subjectieve verkeersonveiligheid uit de monitor Leefbaarheid en Veiligheid. En we hebben gekeken wat er op basis van de ontwikkeling van het aantal ongevallen en uit snelheids- en verkeersintensiteitsmetingen valt te zeggen over doelbereik en effectiviteit van de wijkverkeersplannen. In deze samenvatting leest u de belangrijkste bevindingen uit het onderzoek.

Voorgeschiedenis en stand van zaken

De wijkverkeersplannen kennen al een lange voorgeschiedenis. In de Beleidsvisie Verkeer en Vervoer (vastgesteld in 1997), het verkeersveiligheidsplan "Veilig Verkeren in Dordrecht" (vastgesteld in 1996) en de wijkjaarplannen is het maken van wijkverkeersplannen aangekondigd. Op landelijk niveau is het traject "Duurzaam Veilig" ingezet, wat er toe geleid heeft om bij de wijkverkeersplannen de uitgangspunten van "Duurzaam Veilig" toe te passen. Het gaat daarbij om een preventieve aanpak met als doel een verkeerssysteem te creëren op het bestaande wegennet waar de kans op ongevallen zeer beperkt is en de kans op ernstige ongevallen nagenoeg is uitgesloten. Op basis hiervan zijn in 2000 voor de meeste Dordtse wijken wijkverkeersplannen vastgesteld, met de bedoeling de prioriteit 1 t/m 3 maatregelen in een periode van 2 jaar uit te voeren.¹ Uitzonderingen zijn de Binnenstad, de 19^e Eeuwse Schil, het Reeland en Dordt-West, die een eigen traject kennen of een andere planning volgen. Het doel van de wijkverkeersplannen is het verminderen van het aantal ongevallen door middel van onder andere snelheidsbeperking en de concentratie van verkeer op de hoofdwegen.

De uitvoering van de zogenaamde prioriteit 1 t/m 3 maatregelen is minder snel gegaan dan aanvankelijk was voorgenomen. Vanaf 2001 is wel gestart met de uitvoering, maar veel maatregelen zijn pas in 2004 en begin 2005 uitgevoerd. Vertraging is onder andere ontstaan vanwege onderzoek en een praktijkproef naar de beste busdrempel en hogere dan in eerste instantie geraamde kosten. Bij dit laatste speelt ook mee dat aanvankelijk de verwachting was gewekt dat er meer geld zou komen van het Rijk, waardoor er vanuit werd gegaan alles binnen enkele jaren te kunnen uitvoeren. Bij de start van deze evaluatie medio 2005 moesten in Krispijn en Dubbeldam nog prioriteit 1 t/m 3 maatregelen worden uitgevoerd. De prioriteit 4 maatregelen staan gepland voor de periode 2006- 2008. De verblijfsgebieden zijn in 2008 aan de beurt.

Onderzoeksopzet

Het doel van deze evaluatie is het verkrijgen van een betrouwbaar beeld van de mening van de Dordtse bevolking en direct betrokken organisaties over de wijkverkeersplannen in het algemeen en de snelheidsremmers in het bijzonder, alsmede om - indicatief - de mate van doelbereik en effectiviteit van de wijkverkeersplannen vast te stellen.

In deze evaluatie geven we antwoord op de volgende onderzoeksvragen:

1. Wat vinden wijkbewoners van de verkeersveiligheid in de wijk? Is men het eens met het uitgangspunt van de wijkverkeersplannen (verbetering verkeersveiligheid)? Is men op de hoogte van (de maatregelen in het kader van) de wijkverkeersplannen? Vindt men dat de wijkverkeersplannen het beoogde effect (verbetering van de verkeersveiligheid) hebben?
2. Wat vinden wijkbewoners van de uitgevoerde maatregelen in het kader van de wijkverkeersplannen in hun wijk? Wat vindt men goed en wat niet goed? Ondervindt men hinder van bepaalde maatregelen?

3. Wat zou er bij voorrang nog moeten gebeuren om die verkeersveiligheid (nog) verder te vergroten?
4. Hoe kijken inwoners van Dordrecht aan tegen de verkeers- en busdrempels in hun eigen wijk en de busdrempels in andere wijken? Verschilt dit per type weggebruiker en intensiteit van het weggebruik? Is men er inmiddels aan gewend? Vindt men dat de drempels de verkeersveiligheid ten goede komen?
5. Wat zijn de grootste door de bevolking ervaren knelpunten, c.q. ongewenste effecten van de wijkverkeersplannen zoals die uit de wijkbeheeroverleggen naar voren zijn gekomen?
6. Wat zijn de grootste door de betrokken en belanghebbende organisaties ervaren knelpunten, c.q. ongewenste effecten van de wijkverkeersplannen?
7. Hoe heeft het aantal verkeersongevallen, onderscheiden naar ernst van het ongeval, zich het eerste halfjaar van 2005 ontwikkeld ten opzichte van het eerste halfjaar van 2004?
8. Houden weggebruikers zich aan de maximumsnelheid?
9. Nemen verkeersintensiteiten in 30-km gebieden af?

De evaluatie omvat alle Dordtse wijken waar wijkverkeersplannen zijn uitgevoerd. Het gaat om de wijken Krispijn, Staart, Wielwijk/Crabbehof/Zuidhoven, Sterrenburg, Dubbeldam en Stadspolders. Benadrukt dient nogmaals te worden dat in Krispijn en Dubbeldam nog niet alle prioriteit 1 t/m 3 maatregelen zijn uitgevoerd.

Om de onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden, hebben we gebruik gemaakt van een combinatie van onderzoeksmethoden, te weten: een bevolkingsenquête via ons stadspanel in de wijken met een (grotendeels) uitgevoerd wijkverkeersplan, secundaire analyse van uitkomsten van de monitor Leefbaarheid en Veiligheid, interviews en analyse van de registratie van verkeersongevallen en van snelheids- en verkeersintensiteitsmetingen.

Beleving bewoners

Algemeen oordeel

De meeste bewoners zijn het eens met het uitgangspunt van de wijkverkeersplannen. Het is hen ook opgevallen dat de maatregelen recent zijn uitgevoerd. De bewoners zijn echter niet onverdeeld tevreden over het wijkverkeersplan in hun wijk. Vier op de tien respondenten geven een onvoldoende aan het wijkverkeersplan; het gemiddelde rapportcijfer is een 5,7. In Dubbeldam scoort het wijkverkeersplan het slechts met gemiddeld een 4,9. Zes op de tien bewoners van Dubbeldam geven een onvoldoende.

Iets minder dan de helft van de respondenten noemt één of meerdere goede punten van de uitvoering van de wijkverkeersplannen. Men noemt vooral de drempels en het verminderen van de snelheid (beide genoemd door één op de vijf bewoners). Verder wordt het instellen van 30-km zones ook vaak genoemd als positief punt. 27% van de respondenten vindt niets goed aan het wijkverkeersplan.

Zes op de tien respondenten noemen één of meerdere dingen die zij absoluut niet goed vinden aan de recente verkeersmaatregelen. Tweederde van de opmerkingen gaat over de (bus)drempels. De bewoners van Dubbeldam zijn erg ontevreden over de gewijzigde voorrangskruisingen, die gevaarlijke situaties opleveren. 14% van de respondenten geeft aan dat er niets is dat hij/zij absoluut niet goed vindt aan de recente maatregelen.

Verkeersveiligheid

Vóór de uitvoering van de wijkverkeersplannen werd de verkeersveiligheid in de woonbuurt en woonwijk door ruim de helft van de bewoners als voldoende of goed beoordeeld en door één op de zeven à acht bewoners als onvoldoende of slecht. Door de uitvoering van de wijkverkeersplannen is volgens circa 45% van de bewoners de verkeersveiligheid verbeterd. Van de bewoners die de aanvankelijke verkeersveiligheid matig, onvoldoende of slecht beoordelen vindt circa 60%

dit.

Eenderde van alle bewoners vindt dat de verkeersveiligheid onveranderd is gebleven. En één op de vijf à zes bewoners is van mening dat de verkeersveiligheid juist verslechterd is. 45% van de bewoners gaf een bepaalde maatregel op die men nog absoluut noodzakelijk vindt om de verkeersveiligheid (verder) te verbeteren.

In tabel 1 zien we hoe respondenten uit de verschillende wijken hebben geantwoord, in vergelijking met de gemiddelde scores. We zien dat in Krispijn de verkeersveiligheid het slechts werd beoordeeld. In deze wijk is de verkeersveiligheid volgens een groter dan gemiddeld aandeel inwoners verbeterd door de uitvoering van het wijkverkeersplan. In Dubbeldam was de verkeersveiligheid groter dan gemiddeld, maar door het wijkverkeersplan is de verkeersveiligheid volgens veel bewoners juist verslechterd. In Wielwijk/ Crabbehof/ Zuidhoven is men het meest tevreden met het wijkverkeersplan. In de tabel zien we ook dat het rapportcijfer voor het wijkverkeersplan sterk samenhangt met de beleefde ontwikkeling van de verkeersveiligheid.

Tabel 1 Resultaten per wijk, vergeleken met de gemiddelde scores

	KR	ST	WW/ CH/ ZH	SB	DD	SP
eens met uitgangspunt	o	o	+	o	-	o
bekendheid maatregelen	o	-	o	o	++	-
maatregelen opgevallen	o	--	--	+	+	+
verkeersveiligheid woonbuurt	--	o	o	+	+	+
ontwikkeling na wijkverkeersplan	+	o	+	o	--	o
verkeersveiligheid woonwijk	--	o	-	+	+	o
ontwikkeling na wijkverkeersplan	+	+	+	-	--	o
rapportcijfer wijkverkeersplan	+	+	++	-	--	o

o = score is ongeveer gemiddeld

- of + = score is wat lager of hoger dan gemiddeld

-- of ++ = score is lager of hoger dan gemiddeld

Busdrempels en fietscomfort

De busdrempels zijn de 'druppels' op de 50-km wegen, waar de bus niet voor af hoeft te remmen, maar automobilisten in principe wel. Over deze busdrempels zijn de bewoners niet erg positief. Een kwart vindt het prima dat ze er zijn, ruim eenderde vindt ze een noodzakelijk kwaad en ruim eenderde is ronduit negatief over de busdrempels. Het grootste knelpunt bij de busdrempels is de veiligheid. Volgens veel bewoners leveren ze gevaarlijke situaties op, doordat:

- Grote auto's met grote snelheid over de drempels kunnen rijden en kleine auto's bijna stapvoets over de drempels gaan; het verschil in snelheid is hierdoor zo groot dat er veel bijna-botsingen zijn.
- Men bij dubbele busdrempels vaak (hard) tussen de drempels door rijdt (vooral veel genoemd in Sterrenburg).
- Automobilisten uitwijken naar rechts (om zo min mogelijk hinder te hebben van de drempel), zodat fietsers in de verdrukking komen.
- Men bij enkele busdrempels met versmalling ook ver naar rechts uitwijkt om de tegemoetkomende auto voorrang te verlenen: ook hier komen fietsers in de verdrukking.
- Men bij de versmallingen extra hard rijdt om het tegemoetkomend verkeer voor te zijn.

Andere knelpunten bij de busdrempels zijn de vertragingen, de schade en slijtage aan de auto en de milieu-, trilling- en geluidsoverlast door steeds afremmende en

optrekkende auto's.

Intensieve autogebruikers zijn duidelijk minder positief over de busdrempels en hun bijdrage aan de verkeersveiligheid dan minder frequente autogebruikers. Gemiddeld vindt 54% van alle respondenten dat de busdrempels de verkeersveiligheid (enigszins) verhogen. Van de intensieve autogebruikers vindt 44% dit. Van alle respondenten vindt 28% dat de busdrempels geen effect hebben; 18% vindt dat ze de verkeersveiligheid juist verlagen. Tussen de intensiteit van fietsgebruik en de mening over de busdrempels zien we geen eenduidige relatie.

Op de vraag naar kritische opmerkingen over het fietscomfort, komen ook vooral opmerkingen over de busdrempels: de auto's wijken gevaarlijk uit bij de drempels en de fietsdoorgang bij 'enkele' busdrempels met paaltjes zijn te smal. Verder komen ook hier de gewijzigde voorrangssituaties in Dubbeldam sterk naar voren.

Subjectief beleefde verkeersveiligheid uit monitor Leefbaarheid en Veiligheid

Als aanvulling op de bevolkingsenquête over wijkverkeersplannen hebben we de diverse metingen van de monitor Leefbaarheid en Veiligheid gebruikt om trends te signaleren in de subjectief beleefde verkeersveiligheid. Als de indicatorscores voor verkeersoverlast en verkeersveiligheid zijn gedaald na de uitvoering van de wijkverkeersplannen, dan zouden we voorzichtig kunnen concluderen dat dit het gevolg is van de uitgevoerde maatregelen. Als de daling zich echter al voordeed vóór de uitvoering van de wijkverkeersplannen, dan heeft dit waarschijnlijk een andere oorzaak.

Als we kijken naar de indicatorscores over de jaren 1999 t/m 2005, dan kunnen we voorzichtig concluderen dat de uitvoering van de wijkverkeersplannen een positief effect heeft gehad op de verkeersoverlast en de verkeersveiligheid in Krispijn en Stadspolders (zie tabel 2). In deze wijken is na 2003 duidelijk sprake van een trendbreuk. Voor wat betreft Krispijn zagen we eerder dat veel bewoners vinden dat de verkeersveiligheid door het wijkverkeersplan is verbeterd. In Dubbeldam heeft het wijkverkeersplan een licht positief effect gehad op de verkeersveiligheid, maar een negatief effect op de verkeersoverlast. In de overige wijken kunnen we de ontwikkelingen niet toeschrijven aan de uitvoering van de wijkverkeersplannen. Ook de daling van het aandeel bewoners dat een aanrijding heeft gehad kan niet zomaar toegeschreven worden aan de wijkverkeersplannen, omdat deze daling al begon vóór de uitvoering van de plannen en het niet specifiek gaat om aanrijdingen in de wijk.

Tabel 2 Effect wijkverkeersplannen op verkeersoverlast en verkeersveiligheid in de woonbuurt

wijk	verkeersoverlast	verkeersveiligheid
Krispijn	positief	positief
Staart	effect?	effect?
Wielwijk/ Crabbehof/ Zuidhoven	effect?	effect?
Sterrenburg	effect?	effect?
Dubbeldam	negatief	licht positief
Stadspolders	positief	positief
totaal	positief	positief

Bron: Onderzoeken Leefbaarheid & Veiligheid, 1997–2005

Opinies belanghebbenden en belangenorganisaties

Niet alleen voor inwoners zijn de wijkverkeersplannen van belang. Het verkeer kent ook een aantal bijzondere doelgroepen, waarvoor de doelen soms tegenge-

steld zijn aan de doelen voor inwoners. Om de belangen en meningen van al deze doelgroepen in kaart te brengen hebben we interviews gehouden met de politie, Brandweer, GGD (ambulancedienst), Stadsvervoer Dordrecht (SVD), Fietzersbond en DAG/VRSB (gehandicapten/ouderen).

Uit deze interviews blijkt dat de organisaties het over het algemeen eens waren met het uitgangspunt van de wijkverkeersplannen. Veel organisaties hebben (structureel) overleg met de gemeente, waarbij het onderdeel verkeer ook aan de orde komt. Bij de wijkverkeersplannen hebben de meeste organisaties gebruik gemaakt van inspraakmogelijkheden.

De grootste knelpunten die de organisaties tegenkomen zijn:

- Inrichting 30-km zones: er zijn vaak alleen borden geplaatst en verder geen maatregelen genomen om de snelheid te beperken. De snelheden liggen daarvoor vaak nog hoger, maar de politie kan niet handhaven door landelijke richtlijnen.
- Vertraging en hinder voor GGD, SVD en Brandweer: SVD en Brandweer hebben fysiek geen last van de busdrempels, maar deze werken wel vertragend door ander afremmend verkeer. De ambulances hebben wel veel last van de busdrempels (vertraging en hinder voor patiënten) en de GGD zegt daardoor ook meer schade te hebben.
- Gevaar voor fietsers bij busdrempels, doordat automobilisten uitwijken voor de drempels en voor tegemoetkomend verkeer dat voorrang heeft.
- Kruising Groene Kruislaan / Dubbelsteynlaan West (en enkele andere kruisingen in Dubbeldam): hier is de voorrangssituatie gewijzigd; het verkeer heeft nu voorrang 'in de bocht'. Dit levert veel gevaarlijke situaties op en het aantal ongelukken is hierdoor gestegen.
- Uitvoering drempels: SVD en Brandweer hebben veel last van korte en hoekige drempels op 30-km wegen. Deze werken erg vertragend. Bovendien vrezet zij extra schade aan materieel. SVD ervaart knelpunten op de Gravensingel en met name op de Van Baerlestraat. Bij de beoordeling van de drempels zijn deze door SVD verkeerd ingeschat. De drempels zijn ook zeer hinderlijk voor mensen met pijnklachten.

De organisaties dragen ook mogelijke oplossingen en verbeterpunten aan:

- 30-km zones als zodanig inrichten/2^e ronde met aanpassingen doorvoeren
- bewegende gewichtgevoelige drempels
- handhaving snelheid, bijvoorbeeld door controles
- meer voorzieningen voor fietsers en voetgangers
- doorstroming op doorgaande wegen, dus zo min mogelijk busdrempels
- compensatie SVD door betere verkeerslichtenregeling bij station

Ontwikkeling verkeersongevallen

Naast de subjectieve beleving van verkeersveiligheid hebben we ook de beschikking over het aantal verkeersongevallen dat bij de politie geregistreerd is. Het betreft verkeersongevallen die bij de politie gemeld zijn of die door de politie zelf zijn waargenomen. We benadrukken dat de registratiegraad verre van volledig is. Wel worden van de meer ernstige ongevallen de meeste geregistreerd.

Dordrecht slaat een goed figuur waar het gaat om de verkeersveiligheid. In 2001 was het aantal verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners zelfs het laagst van alle 35 grootste gemeenten in Nederland. Na een groei in 2002 en weer een daling in 2003 zijn we op de ranglijst iets gezakt, maar scoren we nog steeds ruim onder het gemiddelde. Er doet zich al lange tijd een daling van het aantal verkeersslachtoffers voor, die zich ook de afgelopen 5 jaar (m.u.v. 2002) voortzet. En dit terwijl de mobiliteit nog steeds toeneemt.

Ten behoeve van deze evaluatie vergelijken we het aantal geregistreerde ongevallen in de eerste helft van 2005 met dat in de eerste helft van 2004. De daling met 5% past in de trendmatige ontwikkeling die sinds 1999 zichtbaar is. Wat dat betreft kunnen we stellen dat de uitvoering van het gros van de prioriteit 1 t/m 3 maatregelen van de wijkverkeersplannen in elk geval parallel opgaat met continuering van de trendmatige daling van het aantal verkeersongevallen. De ontwikkelingen zijn echter per wijk verschillend: niet in alle wijken mét een uitgevoerd wijkverkeersplan neemt het aantal geregistreerde verkeersongevallen af en ook in wijken zónder een uitgevoerd wijkverkeersplan daalt het aantal ongevallen.

Verder suggereren de cijfers dat aard en combinatie van de uitgevoerde maatregelen van invloed zijn op de ontwikkeling van het aantal verkeersongevallen. Zo valt bijvoorbeeld de grote daling van het aantal verkeersongevallen in Nieuw-Krispijn op. In Krispijn vinden ook relatief veel bewoners dat het wijkverkeersplan de verkeersveiligheid heeft verbeterd en is ook de beleving van de verkeersveiligheid relatief sterk verbeterd. Wellicht is de combinatie van maatregelen daar het gunstigst. Anderzijds is in Dubbeldam, waar bewoners relatief ontevreden zijn over de uitvoering van het wijkverkeersplan, het aantal letselongevallen, anders dan in de meeste andere wijken, niet gedaald.

Al met al kunnen we uit de globale analyse het volgende concluderen:

- Voor alle wijken mét een (deels) uitgevoerd wijkverkeersplan samen is sprake van doelbereik (afname geregistreerde verkeersongevallen en letselongevallen).
- Op het niveau van de wijken afzonderlijk is echter slechts sprake van gedeeltelijk doelbereik (geregistreerde verkeersongevallen en letselongevallen nemen in 5 van de 7 wijken met een (deels) uitgevoerd wijkverkeersplan af).
- Noch voor het totaal aantal geregistreerde verkeersongevallen, noch voor alleen de letselongevallen kan een eenduidige relatie worden vastgesteld tussen doelbereik en uitvoering van een wijkverkeersplan:
 1. de daling in wijken mét een uitgevoerd wijkverkeersplan is even groot als de daling in wijken zónder uitgevoerd wijkverkeersplan;
 2. zowel onder wijken mét een uitgevoerd wijkverkeersplan als onder wijken zónder uitgevoerd wijkverkeersplan bevinden zich wijken met een stijging en wijken met een daling van het aantal ongevallen.

Tellingen en snelheidsmetingen

In mei 2005 zijn op diverse wegen in wijken met een uitgevoerd wijkverkeersplan metingen verricht van snelheden en verkeersintensiteiten. Gemeten is op een aantal 30-km wegen en 50-km wegen. We maken bij de metingen gebruik van V85 waarden. Dit is een in verkeerskundig onderzoek en ontwerp standaard gebruikte normwaarde die aangeeft dat 85% van de weggebruikers niet harder rijdt dan de weergegeven snelheid.

Uit de metingen blijkt voor de meeste 50-km wegen een bevredigende V85 waarde. Belangrijkste uitzondering is de Groene Zoom in Stadspolders met waarden van 55 en 54 kilometer per uur. Verder werd alleen nog op een aantal plaatsen een waarde iets boven de 50 kilometer gemeten. Voor zover er een eerdere meting beschikbaar is (Gravensingel, Dubbelsteynlaan Oost), is de snelheid afgenomen. De metingen op de 30-km wegen zijn duidelijk veel minder bevredigend. De V85 waarden komen niet in de buurt van de 30 kilometer en vergelijking met de (schaarse) eerdere metingen wijst, 1 locatie uitgezonderd, niet op een daling van de snelheid.

Zoals gezegd zijn tegelijkertijd met de snelheid ook intensiteiten gemeten. Een aantal resultaten springt in het oog. Op de 30-km wegen Oudendijk en - in mindere mate - Kastanjelaan is sprake van een afgenomen verkeersintensiteit. Dit is dus

in lijn met één van de doelen van de wijkverkeersplannen. Ook op de Rechte Zandweg is sprake van een sterk verminderde verkeersintensiteit. Hoe het verkeer zich verdeeld heeft komt echter niet eenduidig uit de cijfers naar voren. Voor het overige geven de cijfers geen duidelijke vingerwijzingen richting effecten van de wijkverkeersplannen.

Tot slot is het ook mogelijk om aan de metingen cijfers te ontleen over de hoeveelheid vrachtverkeer op de verschillende wegen/wegvakken. We zien dat van de 30-km wegen vooral de Van Baerlestraat en de Kastanjelaan veel vrachtverkeer te verwerken krijgen. Van de in de metingen meegenomen 50-km wegen is vooral op de Krispijnseweg en de Noordhoevelaan sprake van veel vrachtverkeer. Dit zijn niet meer dan constatering. In relatie tot het wijkverkeersplan Dubbeldam springt de relatief grote hoeveelheid vrachtverkeer op de Rechte Zandweg in het oog. Dit terwijl de Dubbelsteynlaan Oost nu de bevoorradingsroute is voor het Damplein.

Conclusies en belangrijkste aandachtspunten

Conclusies

Alles overziend leiden de resultaten van deze evaluatie tot onze conclusie dat de wijkverkeersplannen in sommige opzichten succesvol zijn, maar dat zeker ook weer niet van een onverdeeld succes mag worden gesproken. Doelbereik in termen van afgenomen verkeers- en letselgevallen is er wel, maar het is onvolledig en voor de effectiviteit van de wijkverkeersplannen op dit punt zijn geen harde aanwijzingen. Wél is het zo dat automobilisten zich op de meeste 50-km wegen waar snelheidsmetingen zijn gehouden aan de maximum snelheid houden en dat in de twee gevallen waarin eerdere metingen beschikbaar zijn de snelheid is afgenomen. Op de 30-km wegen/wegvakken houdt men zich echter bij lange na niet aan de snelheid. Op zich was dat bij het ontbreken van afdwingende inrichtingsmaatregelen (prioriteit 4) te verwachten. Hierbij zij overigens opgemerkt dat lang niet in alle nieuw ingestelde 30-km gebieden/wegen is gemeten. Wél zijn er voor de 30-km wegen voorzichtige aanwijzingen dat de verkeersintensiteit afneemt. Op een aantal wegen lijkt de hoeveelheid vrachtverkeer echter nog wel aan de hoge kant. Op de Rechte Zandweg in Dubbeldam is dit rechtstreeks in strijd met het wijkverkeersplan.

Ook de opinies en de beleving van bewoners, belanghebbenden en belangenorganisaties wijzen niet op een onverdeeld succes. Een grote groep bewoners staat weliswaar positief tegenover (de effecten van) de wijkverkeersplannen, maar er is ook een flink aantal bewoners negatief, vooral over de busdrempels. Per wijk zijn er overigens flinke verschillen in het oordeel over het wijkverkeersplan, met Dubbeldam als grootste negatieve uitschieter en Krispijn en Wielwijk/Crabbehof als meest positieve. Belanghebbenden en belangenbehartigers hebben elk zo hun eigen problemen met de wijkverkeersplannen, met als grootste gemene deler de druppels op de hoofdwegen, sommige drempels op een aantal 30-km wegen en het ontbreken van de noodzakelijke inrichting van de 30-km zones. Wij sluiten deze samenvatting af met een aantal belangrijke aandachtspunten die uit deze evaluatie naar voren komen.

Aandachtspunt: busdrempels

De busdrempels blijken het grootste aandachtspunt te vormen voor zowel automobilisten als fietsers. Hierbij spelen twee aspecten een belangrijke rol: verschil in snelheid en uitwijkende auto's.

Bussen en grote auto's kunnen zonder vaart te minderen de drempels passeren. De praktijk leert dat deze grotere auto's vaak de notoire hardrijders zijn. Kleinere auto's moeten wel sterk afremmen voor de busdrempels, zij kunnen deze niet met 50 kilometer per uur nemen, terwijl op deze wegen wel 50 kilometer is toegestaan. Dit verschil in snelheid zorgt voor gevaarlijke situaties, doordat kleine auto's sterk afremmen en grotere auto's die daarachter rijden op volle snelheid

door willen rijden. Hoewel dit niet in de ongevallencijfers tot uitdrukking komt zorgt dit in de beleving van automobilisten voor een verhoogde kans op kopstaartbotsingen. Het afremmen bij de drempels zorgt ook voor veel vertraging, met name op drukke tijdstippen. De doorgaande wegen hebben daardoor niet de doorstroming waar ze voor bedoeld zijn. Volgens de bewoners en belanghebbende organisaties komt daardoor het beoogde doel van concentratie van verkeer op hoofdwegen in gevaar, omdat mensen vaker sluiproutes gaan zoeken in de wijken.

Het tweede grote probleem met de busdrempels zijn de auto's die uitwijken voor de busdrempels. Bij de dubbele busdrempels wijken de auto's uit om zo min mogelijk hinder te hebben van de drempels. De fietsers – die toch al weinig ruimte hebben tussen de drempel en de rand van de weg – komen daardoor in de verdrukking. Ook bij de 'enkele' busdrempels in combinatie met een versmalling worden de fietsers in het nauw gedreven, omdat auto's ver uitwijken naar rechts om het tegemoetkomend verkeer voorrang te verlenen.

Verskillende partijen, waaronder de hulpdiensten en bewoners, zien liever meer controles op de 50-km wegen dan drempels. Dit komt de veiligheid en doorstroming ten goede.

Aandachtspunt: inrichting 30-km zones²

Op veel plaatsen zijn 30-km zones ingesteld, conform de doelstelling van de wijkverkeersplannen. Hierbij zijn echter vaak alleen borden geplaatst en zijn weinig snelheidsbeperkende maatregelen genomen, waardoor de snelheid niet wordt afgedwongen. Het blijkt dan ook dat op veel 30-km wegen de snelheid nog ver boven de 30 kilometer uit komt. Het instellen van 30-km zones schept echter wel verwachtingen; weggebruikers (met name fietsers en voetgangers) gaan ervan uit dat men langzamer rijdt, wat niet het geval is. Ook zijn er doorgaans geen voorzieningen voor fietsers en voetgangers, omdat deze immers 'niet nodig' zijn. Snelheidscontroles in de 30-km zones zijn geen optie, omdat de politie volgens landelijke richtlijnen niet mag handhaven als de zones niet daadwerkelijk ingericht zijn als 30-km zones. Het is dus zaak om de snelheid in de 30-km zones af te dwingen d.m.v. snelheidsremmende maatregelen. Op bus- en uitrukroutes zal daarbij extra aandacht moeten zijn voor de uitvoering van de drempels. Specifiek geldt dit voor de drempels op de Van Baerlestraat, die Stadsvervoer veel vertraging opleveren. Het verdient aanbeveling te bezien of hier een oplossing voor kan worden gevonden.

Aandachtspunt: kruisingen Dubbeldam

Op een aantal kruisingen in Dubbeldam is de voorrangssituatie aangepast, zodat het verkeer op de doorgaande (bus)route voorrang heeft. Dit houdt in dat het verkeer 'in de bocht' voorrang heeft. Veel mensen zijn hier niet op ingesteld; omdat ze zo gewend zijn dat ze als rechtdoorgaand verkeer voorrang hebben, letten ze minder op de borden die aangeven dat de situatie is veranderd. De nieuwe situatie is volgens veel mensen onoverzichtelijk en gevaarlijk. Registraties van de politie wijzen ook uit dat op de betreffende kruisingen ook al relatief veel ongelukken zijn gebeurd, terwijl vóór de aanpassingen van de kruisingen nauwelijks aanrijdingen plaatsvonden. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of deze kruisingen aangepast moeten worden, dat de genomen maatregelen gewoon moeten wennen of dat de maatregelen duidelijker gecommuniceerd moeten worden naar de weggebruikers. Het betreft de kruispunten:

- Groene Kruislaan / Dubbelsteynlaan West;
- Overkampweg / Burgemeester Jaslaan / Eikenlaan;
- Dubbelsteynlaan Oost / Prunuslaan.

Aandachtspunt: vrachtverkeer Rechte Zandweg

Uit de verkeerstellingen blijkt dat er – ondanks het verbod voor vrachtverkeer dat is ingesteld – per dag nog zo'n 150 vrachtwagens op de Rechte Zandweg rijden.

- ¹ De prioriteit 1 t/m 3 maatregelen in de wijkverkeersplannen omvatten een groot aantal maatregelen die, afhankelijk van de specifieke verkeerssituatie en -problematiek, in verschillende combinaties in de wijken zijn toegepast. Gemeenschappelijk zijn:
- een zo groot mogelijk 30-km gebied;
 - zo min mogelijk 50-km ontsluitingswegen;
 - snelheidsremmers (verkeersdrempels over de hele breedte in de 30-km zones en busdrempels op de 50-km wegen).
- Overige prioriteit 1 t/m 3 maatregelen die kunnen zijn toegepast zijn voetgangersoversteekplaatsen (zebra's) fietssluisjes, afsluitingen voor doorgaand verkeer en wegversmalingen.
- ² De inrichting van 30-km zones valt onder de prioriteit 4 maatregelen van de wijkverkeersplannen; de intentie om de 30-km zones aan te pakken is er dus wel degelijk. De uitvoering van deze maatregelen staat voorlopig gepland voor de periode 2006-2008.

1 Inleiding

In dit rapport beschrijven we de evaluatie van de wijkverkeersplannen. Op verzoek van Stadsontwikkeling brengen we in kaart wat in brede zin de mening is van burgers over de uitgevoerde maatregelen en specifiek over de uitgevoerde snelheidsremmers, welke ervaringen belanghebbende en belangenbehartigende organisaties hebben met de wijkverkeersplannen en wat er vanuit gegevens over de subjectieve verkeersonveiligheid en het aantal ongevallen en uit snelheids- en verkeersintensiteitsmetingen valt te zeggen over doelbereik en effectiviteit van de wijkverkeersplannen. In dit hoofdstuk leest u alles over de aanleiding tot het onderzoek en de onderzoeksopzet.

1.1 Voorgeschiedenis en stand van zaken wijkverkeersplannen

De wijkverkeersplannen kennen al een lange voorgeschiedenis. In de Beleidsvisie Verkeer en Vervoer (vastgesteld in 1997), het verkeersveiligheidsplan "Veilig Verkeren in Dordrecht" (vastgesteld in 1996) en de wijkjaarplannen is het maken van wijkverkeersplannen aangekondigd. Op landelijk niveau is het traject "Duurzaam Veilig" ingezet, wat er toe geleid heeft om bij de wijkverkeersplannen de uitgangspunten van "Duurzaam Veilig" toe te passen. Het gaat daarbij om een preventieve aanpak met als doel een verkeerssysteem te creëren op het bestaande wegennet waar de kans op ongevallen zeer beperkt is en de kans op ernstige ongevallen nagenoeg is uitgesloten. Op basis hiervan zijn in 2000 voor de meeste Dordtse wijken wijkverkeersplannen vastgesteld, met de bedoeling de prioriteit 1 t/m 3 maatregelen in een periode van 2 jaar uit te voeren. Uitzonderingen zijn de Binnenstad, de 19^e Eeuwse Schil, het Reeland en Dordt-West, die een eigen traject kennen of een andere planning volgen. Het doel van de wijkverkeersplannen is het verminderen van het aantal ongevallen door middel van onder andere snelheidsbeperking en de concentratie van verkeer op de hoofdwegen.

De uitvoering van de zogenaamde prioriteit 1 t/m 3 maatregelen is minder snel gegaan dan aanvankelijk was voorgenomen. Vanaf 2001 is wel gestart met de uitvoering, maar veel maatregelen zijn pas in 2004 en begin 2005 uitgevoerd. Vertraging is onder andere ontstaan vanwege onderzoek en een praktijkproef naar de beste busdrempel en hogere dan in eerste instantie geraamde kosten. Bij dit laatste speelt ook mee dat aanvankelijk de verwachting was gewekt dat er meer geld zou komen van het Rijk, waardoor er vanuit werd gegaan alles binnen enkele jaren te kunnen uitvoeren. Bij de start van deze evaluatie medio 2005 moesten in Krispijn en Dubbeldam nog prioriteit 1 t/m 3 maatregelen worden uitgevoerd. De prioriteit 4 maatregelen staan gepland voor de periode 2006-2008. De verblijfsgebieden zijn in 2008 aan de beurt.

1.2 Aanleiding en doel evaluatie

Ter vergroting van de verkeersveiligheid zijn in alle Dordtse wijken wijkverkeersplannen grotendeels uitgevoerd of in voorbereiding. Het doel van de wijkverkeersplannen is het verminderen van het aantal ongevallen door middel van onder andere snelheidsbeperking en de concentratie van verkeer op de hoofdwegen. In de door B&W vastgestelde voortgangsrapportage van november 2004 is vastgelegd dat eind 2^e kwartaal van 2005 een evaluatie plaats vindt van de uitgevoerde prioriteit 1 t/m 3 maatregelen. De voortgangsrapportage stelt dat het *'de bedoeling is in brede zin de mening van de burgers over de uitgevoerde maatregelen te vragen en specifiek over de uitgevoerde snelheidsremmers'*. Stadsontwikkeling heeft het Sociaal Geografisch Bureau gevraagd deze evaluatie uit te voeren. Deze evaluatie zal tevens voorzien in het in beeld brengen van de meningen over en de ervaringen met de wijkverkeersplannen van direct betrokken organisaties zoals de Brandweer, de GGD en de SVD. En uit gegevens over de ontwikkeling van de subjectief beleefde verkeersonveiligheid, over de ontwikkeling van het aantal verkeersongevallen en uit snelheidsmetingen zeggen we iets over doelbereik en effectiviteit van de wijkverkeersplannen.

Het *doel* van deze evaluatie is dus het verkrijgen van een betrouwbaar beeld van de mening van de Dordtse bevolking en direct betrokken organisaties over de wijkverkeersplannen in het algemeen (prioriteit 1 t/m 3 maatregelen) en de snelheidsremmers in het bijzonder, alsmede om - indicatief - de mate van doelbereik en effectiviteit van de wijkverkeersplannen vast te stellen.

De prioriteit 1 t/m 3 maatregelen in de wijkverkeersplannen omvatten een groot aantal maatregelen die, afhankelijk van de specifieke verkeerssituatie en -problematiek, in verschillende combinaties in de wijken zijn toegepast. Gemeenschappelijk zijn:

- een zo groot mogelijk 30-km gebied;
- zo min mogelijk 50-km ontsluitingswegen;

- snelheidsremmers (verkeersdrempels over de hele breedte in de 30-km zones en busdrempels op de 50-km wegen).

Overige prioriteit 1 t/m 3 maatregelen die kunnen zijn toegepast zijn voetgangersoversteekplaatsen (zebra's), fietssluisjes, afsluitingen voor doorgaand verkeer en wegversmallingen.

1.3 Onderzoeksvragen

In deze evaluatie gaat het in eerste instantie om de mening van de bevolking in brede zin. Het is niet de bedoeling om de mening van de bevolking weer te geven over elke individuele maatregel in de wijk. Het gaat meer om een oordeel over het hele pakket maatregelen en de effecten ervan. Wat betreft de busdrempels op de 50-km wegen zullen we ons daarbij niet beperken tot de woonwijk van de inwoner zelf; omdat het om ontsluitingswegen gaat zullen ook weggebruikers uit andere wijken daarover een mening hebben. Ook zullen we hierbij verschillende weggebruikers onderscheiden (frequentie auto- en fietsgebruik). Dit brengt ons voor wat betreft de mening van de bevolking in brede zin op de volgende onderzoeksvragen:

1. Wat vinden wijkbewoners van de verkeersveiligheid in de wijk? Is men het eens met het uitgangspunt van de wijkverkeersplannen (verbetering verkeersveiligheid)? Is men op de hoogte van (de maatregelen in het kader van) de wijkverkeersplannen? Vindt men dat de wijkverkeersplannen het beoogde effect (verbetering van de verkeersveiligheid) hebben?
2. Wat vinden wijkbewoners van de uitgevoerde maatregelen in het kader van de wijkverkeersplannen in hun wijk? Wat vindt men goed en wat niet goed? Ondervindt men hinder van bepaalde maatregelen?
3. Wat zou er bij voorrang nog moeten gebeuren om die verkeersveiligheid (nog) verder te vergroten?
4. Hoe kijken inwoners van Dordrecht aan tegen de verkeers- en busdrempels in hun eigen wijk en de busdrempels in andere wijken? Verschilt dit per type weggebruiker en intensiteit van het weggebruik? Is men er inmiddels aan gewend? Vindt men dat de drempels de verkeersveiligheid ten goede komen?

Met de enquête hebben we een globaal beeld verkregen van de mening van de Dordtse bevolking over de wijkverkeersplannen.

Om dit beeld verder in te kleuren hebben we interviews gehouden met wijkmanagers, die via hun wijkbeheeroverleggen op de hoogte zijn van de grootste ervaren knelpunten in hun wijk(en). Aanvullend hebben we ook de meningen en ervaringen van betrokken en belanghebbende organisaties geïnventariseerd door middel van interviews. Met deze interviews kunnen we onderzoeksvragen 5 en 6 beantwoorden:

5. Wat zijn de grootste door de bevolking ervaren knelpunten, c.q. ongewenste effecten van de wijkverkeersplannen zoals die uit de wijkbeheeroverleggen naar voren zijn gekomen?
6. Wat zijn de grootste door de betrokken en belanghebbende organisaties ervaren knelpunten, c.q. ongewenste effecten van de wijkverkeersplannen?

Bovenstaande onderzoeksvragen geven allen inzicht in de subjectieve beleving van (elementen van) de wijkverkeersplannen. Belangrijk is ook om - hoe kort geleden sommige maatregelen ook zijn genomen - objectief inzicht te geven in de effecten van de maatregelen die in het kader van de wijkverkeersplannen zijn uitgevoerd. Snelheidsbeperking en ongevalenvermindering zijn de belangrijkste doelen van de wijkverkeersplannen. Vandaar de onderzoeksvragen 7, 8 en 9:

7. Hoe heeft het aantal verkeersongevallen, onderscheiden naar ernst van het ongeval, zich het eerste halfjaar van 2005 ontwikkeld ten opzichte van het eerste halfjaar van 2004?
8. Houden weggebruikers zich aan de maximumsnelheid?
9. Namen verkeersintensiteiten in 30-km gebieden af?

1.4 Reikwijdte

De evaluatie omvat alle Dordtse wijken, met uitzondering van de Binnenstad (vanwege het bijzondere karakter van het Verkeersplan Binnenstad en de ophanden zijnde aparte evaluatie daarvan), de Schil (vanwege het feit dat het Verkeersplan Schil nog in voorbereiding is), het Reeland (omdat dit wijkverkeersplan nog niet is uitgevoerd) en industriegebied Dordt-West (vanwege het aparte karakter van het verkeersplan voor dat gebied). In de overige wijken zijn de wijkverkeersplannen gemaakt op het niveau van (een samenvoeging van) de wijkbeheerwijken.

Er zijn wijkverkeersplannen uitgevoerd voor de volgende wijken:

- Krispijn (klein deel van Oud-Krispijn nog niet uitgevoerd);
- Staart;
- Wielwijk/Crabbehof/Zuidhoven;
- Sterrenburg;
- Dubbeldam;
- Stadspolders.

Met de bevolkingsenquête verkrijgen we informatie over de mening van wijkbewoners over de wijkverkeersplannen op het wijkniveau dat correspondeert met het wijkverkeersplan. Dat betekent in het geval van Krispijn bijvoorbeeld dat we de mening van inwoners van Krispijn over het wijkverkeersplan Krispijn in beeld brengen en niet de mening over dit verkeersplan van inwoners van Oud-Krispijn en Nieuw-Krispijn afzonderlijk. Inkleuring naar kleiner ruimtelijk schaalniveau vindt plaats via de wijkmanagers en de organisaties.

1.5 Onderzoekopzet

Om de onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden hebben we gebruik gemaakt van een combinatie van onderzoeksmethoden:

1. **Bevolkingsenquête** (onderzoeksvragen 1 t/m 4) – We hebben een bevolkingsenquête uitgevoerd via een schriftelijke enquête onder (een deel van) ons stadspanel. Dit panel is een aselechte steekproef van de Dordtse bevolking en is representatief op wijkniveau. De vragenlijst is in nauw overleg met de opdrachtgever tot stand gekomen. De vragenlijst vindt u in bijlage 1. In totaal hebben (na twee rappels) 817 van de 1371 aangeschreven bewoners de vragenlijst ingevuld; een respons van 60%. Om te controleren of aan de enquête vooral bewoners hebben meegedaan die ontevreden zijn over de wijkverkeersplannen, hebben we gekeken of de respondenten, die de enquête pas na het 2^e rappel of bij de persoonlijke na-enquête hebben ingevuld, anders hebben geantwoord dan de andere respondenten. Dit blijkt niet het geval te zijn. De enquêtegegevens kunnen dus als representatief beschouwd worden voor alle bewoners. De uitkomsten leest u in hoofdstuk 2.
2. **Monitor Leefbaarheid en Veiligheid** (onderzoeksvraag 1) – In de bevolkingsenquête is onder andere gevraagd naar het *beleefde effect* van de uitgevoerde maatregelen *op de verkeersveiligheid*. Aanvullend hebben we de recent uitgevoerde 5^e meting van de monitor Leefbaarheid en Veiligheid gebruikt om de ontwikkeling van de *subjectief beleefde verkeersveiligheid* in kaart te brengen. De uitkomsten leest u in hoofdstuk 3.
3. **Interviews** (onderzoeksvragen 5 en 6) – Voor de inkleuring van het algemene beeld verkregen uit de enquête hebben we met iedere wijkmanager, met uitzondering van die voor de Binnenstad/Schil, een interview gehouden. Ook hebben we interviews gehouden met de DAG/VRSB (gehandicapten/ouderen), Brandweer, GGD, politie, SVD en Fietsersbond. De uitkomsten van de interviews leest u in paragraaf 2.4 (wijkmanagers) en hoofdstuk 4 (organisaties).
4. **Registratie verkeersongevallen** (onderzoeksvraag 7) – De volledig bewerkte ongevalstatistiek over 2004 komt pas tegen het eind van dit jaar beschikbaar, over 2005 pas rond mei 2006. Over tussentijdse gegevens kan niet worden beschikt. Wel hebben we onbewerkte registratiegegevens van de politie, die de basis vormen voor de ongevalstatistieken, gebruikt. In de politieregistratie worden verkeersongevallen met alleen materiële schade en met letselschade onderscheiden. We hebben deze cijfers over het eerste halfjaar van 2005 vergeleken met die over het eerste halfjaar van 2004. Hierbij hebben we aandacht gegeven aan de uiteenlopende mate van voltooiing van de 1 t/m 3 maatregelen tussen wijken. De resultaten leest u in hoofdstuk 5.
5. **Snelheids- en verkeersintensiteitsmetingen** (onderzoeksvraag 8 en 9) – Begin juni zijn snelheids- en verkeersintensiteitsmetingen uitgevoerd. De resultaten daarvan hebben we meegenomen in deze rapportage. Er zijn echter nauwelijks adequate 0-metingen; de metingen zijn er dus vooral voor bedoeld om vast te stellen in welke mate de snelheidsbeperkende maatregelen aan hun doel voldoen. Zijdelings geven de metingen enige informatie over de concentratie van verkeer op de hoofdwegen. De resultaten leest u in hoofdstuk 6.

2 Beleving bewoners

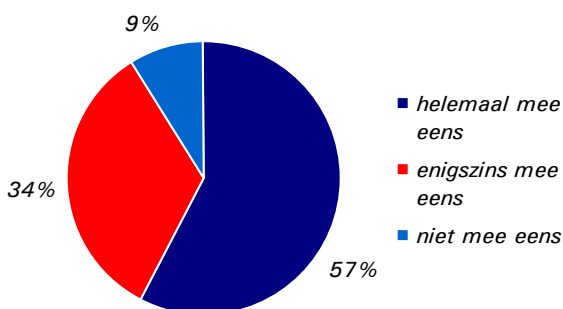
In dit hoofdstuk beschrijven we het oordeel van de bewoners over de wijkverkeersplannen. Allereerst geven we inzicht in algemene oordelen over wijkverkeersplannen en de verkeersveiligheid. Deze resultaten bekijken we ook per wijk. Gedetailleerde informatie per wijk en uitgesplitst naar weggebruik vindt u in bijlage 2. In paragraaf 2.4 kleuren we het oordeel per wijk verder in met specifieke opmerkingen van de bewoners en met de resultaten van de interviews met wijkmanagers.

2.1 Algemeen oordeel wijkverkeersplannen

Uitgangspunt

De meeste bewoners zijn het eens met het uitgangspunt van de wijkverkeersplannen, namelijk dat er wat gedaan moest worden aan de verkeersveiligheid in de woonwijken (zie figuur 2.1). Één op de tien is het echter niet eens met dit uitgangspunt. Bewoners uit Wielwijk/ Crabbenhof/ Zuidhoven konden zich het beste vinden in het uitgangspunt van de wijkverkeersplannen en bewoners uit Dubbeldam het minste.

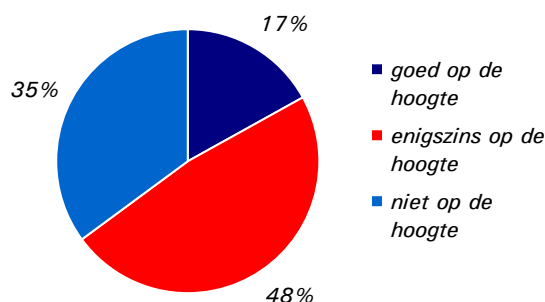
Figuur 2.1 Uitgangspunt wijkverkeersplannen



Bekendheid maatregelen wijkverkeersplan

Tweederde van de bewoners is (enigszins) op de hoogte van de maatregelen van de in hun woonwijk beoogde verkeers- en inrichtingsmaatregelen in het wijkverkeersplan (zie figuur 2.2). De bewoners in Dubbeldam zijn het beste op de hoogte van de maatregelen en bewoners in Stadspolders het minste.

Figuur 2.2 Bekendheid met maatregelen wijkverkeersplan



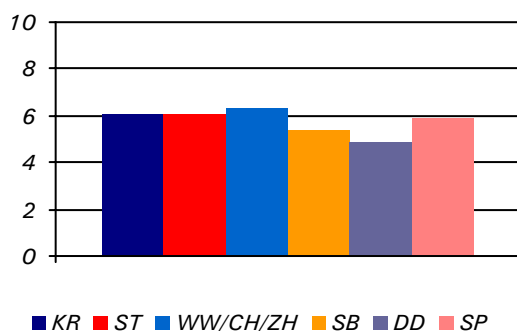
Negen op de tien bewoners is het opgefallen dat er de afgelopen tijd bepaalde verkeers- en/of inrichtingsmaatregelen in hun woonwijk zijn getroffen. In Sterrenburg, Dubbeldam en Stadspolders lag dit percentage zelfs rond de 95%. In Staart en Wielwijk/ Crabbenhof/ Zuidhoven ligt dit percentage lager, maar nog altijd rond de 75%.

Rapportcijfer

Gemiddeld geven de bewoners een 5,7 voor het wijkverkeersplan in hun wijk. 38% gaf een onvoldoende (5 of lager). Het rapportcijfer is sterk afhankelijk van de mate waarin de bewoners het eens zijn met het uitgangspunt van het wijkverkeersplan. Bewoners die het helemaal eens zijn met het uitgangspunt geven gemiddeld een 6,2 terwijl bewoners die het niet eens zijn met het uitgangspunt een 3,9 geven. Hier ligt ook een relatie met de beleving van (de ontwikkeling van) de verkeersveiligheid (zie paragraaf 2.2). De mate waarin de bewoners op de hoogte zijn van de maatregelen in het wijkverkeersplan heeft niet veel invloed op het rapportcijfer dat men geeft.

In figuur 2.3 zien we dat bewoners in Wielwijk/ Crabbefhof/ Zuidhoven het wijkverkeersplan het hoogst waarderen met een 6,1. In Dubbeldam scoort het wijkverkeersplan het laagst; de bewoners geven gemiddeld een 4,9 (58% onvoldoende).

Figuur 2.3 Rapportcijfer wijkverkeersplan, per wijk



Wat men goed en niet goed vindt aan de maatregelen

Op de vraag wat men goed vindt aan de recente maatregelen antwoordt 27% 'ik vind daar niets goed aan'. 26% weet het niet en de rest noemt één of meerdere dingen die men goed vindt aan de recente maatregelen. Verreweg de meeste 'goede zaken' gaan over de snelheid, die volgens veel respondenten (n=180) omlaag is gegaan, al dan niet door het aanbrengen van drempels (162 respondenten noemen de drempels, vaak in combinatie met het verlagen van de snelheid). Het instellen van 30-km zones noemen ook veel respondenten een goede zaak (n=43); vooral bewoners van Wielwijk / Crabbefhof / Zuidhoven en Dubbeldam zijn hier tevreden over. Verder worden als goede zaken nog genoemd oversteekplaatsen (n=19), veiligheid van fietsers (n=8) en éénrichtingsverkeer (n=5). In bijlage 2 vindt u meer gedetailleerde informatie over de opmerkingen van de respondenten per wijk.

Als we vragen wat men absoluut *niet* goed vindt aan de recente maatregelen in de woonwijk, dan zegt 14% 'er is niets dat ik absoluut niet goed vind' en 25% weet het niet. De overige respondenten noemen één of meerdere dingen die ze niet goed vinden. Bijna tweederde van de opmerkingen (n=303) gaat over de (bus)drempels. Deze veroorzaken volgens de respondenten veel irritatie, vertraging en oponthoud. De drempels zijn niet allemaal hetzelfde, wat voor veel respondenten ergernis oplevert. Ook zegt men dat de snelheid tussen de drempels juist hoger ligt dan voorheen, dat er te veel drempels zijn, dat ze te hoog zijn of juist te laag en dat de drem-

pels op verkeerde plaatsen liggen. Vooral de busdrempels leveren ook gevaarlijke situaties op; dit werken we verder uit in paragraaf 2.3.

In Dubbeldam komen veel opmerkingen (n=37: 34% van de respondenten uit Dubbeldam) over de gewijzigde voorrangssituaties, die onduidelijk zijn en daardoor veel (bijna-)ongelukken veroorzaken. Het gaat vooral om de kruisingen waarbij het verkeer 'in de bocht' voorrang heeft. Het meest genoemd worden de kruisingen Groene Kruislaan/Dubbelsteynlaan West, Dubbelsteynlaan Oost/Prunuslaan en Rechte Zandweg/Prunuslaan.

Verder worden veel genoemd gevaarlijke situaties voor fietsers (n=32), milieu-, geluid- en trillingsoverlast (n=18) en 30-km zones die niet worden afgedwongen (n=11). Voor een overzicht van de antwoorden per wijk verwijzen we naar bijlage 2. In bijlage 2a behandelen we ook de specifieke opmerkingen per wijk.

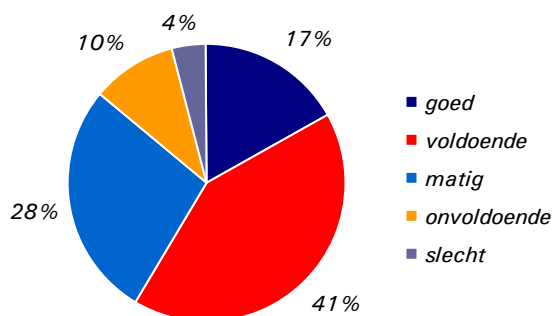
2.2 Oordeel verkeersveiligheid

We onderscheiden de verkeersveiligheid in de woonbuurt en de verkeersveiligheid in de woonwijk. De woonbuurt betreft de directe omgeving van de bewoner, dus zijn eigen straat en de omliggende straten. De woonwijk betreft de hele wijk, bijvoorbeeld heel Staart of heel Dubbeldam.

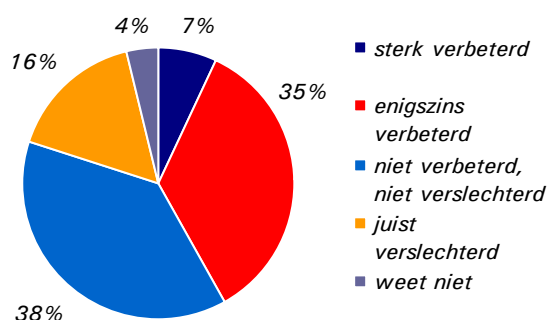
Woonbuurt

Vóór de uitvoering van de wijkverkeersplannen beoordeelde 59% van de bewoners de verkeersveiligheid in de woonbuurt als voldoende of goed. 28% beoordeelde de verkeersveiligheid als matig en 14% als onvoldoende of slecht (zie figuur 2.4). Bewoners die het helemaal eens zijn met het uitgangspunt van de wijkverkeersplannen, vinden de verkeersveiligheid minder vaak voldoende of goed (49%) dan bewoners die het niet eens zijn met het uitgangspunt (82%). Andersom bekeken: van de bewoners die de aanvankelijke verkeersveiligheid in de woonbuurt als matig, onvoldoende of slecht beoordelen is 71% het helemaal eens met het uitgangspunt van de wijkverkeersplannen, van de bewoners die de aanvankelijke verkeersveiligheid als voldoende of goed beoordelen is dat 48%.

Figuur 2.4 Verkeersveiligheid woonbuurt vóór wijkverkeersplan



Figuur 2.5 Verbetering verkeersveiligheid in woonbuurt



Volgens 42% van de bewoners heeft het wijkverkeersplan de verkeersveiligheid in hun woonbuurt (sterk of enigszins) verbeterd (zie figuur 2.5). 38% is van mening dat de verkeersveiligheid niet veranderd is en volgens 16% is de verkeersveiligheid juist verslechterd door het wijkverkeersplan. Bewoners die het niet eens zijn met het uitgangspunt van de wijkverkeersplannen zijn duidelijk minder positief over de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de woonbuurt dan bewoners die het wel eens zijn met het uitgangspunt. Dat geldt ook voor bewoners die de verkeersveiligheid vóór het wijkverkeersplan als goed of voldoende beoordeelden versus bewoners die de verkeersveiligheid vóór het wijkverkeersplan als matig, onvoldoende of slecht beoordeelden. Van deze laatste groep vindt 60% de verkeersveiligheid in de woonbuurt als gevolg van het wijkverkeersplan verbeterd.

Tussen de wijken zijn er verschillen in beleefde (ontwikkeling van de) verkeersveiligheid in de woonbuurt. De verkeersveiligheid vóór uitvoering van het wijkverkeersplan werd het beste beoordeeld in Dubbeldam, Sterrenburg en Stadspolders (zie tabel 2.1). De verkeersveiligheid in Krispijn werd verreweg het slechtst beoordeeld. Dit zien we ook terug in de resultaten van de monitor Leefbaarheid & Veiligheid (zie paragraaf 3.2). Het wijkverkeersplan heeft in deze wijk volgens meer dan de helft van de bewoners daar verbetering in gebracht. Ook in Wielwijk/ Crabbefhof/ Zuidhoven is de verkeersveiligheid in de woonbuurt verbeterd volgens ruim de helft van de bewoners. In Dubbeldam vindt slechts 21% dat de verkeersveiligheid verbeterd is door het wijkverkeersplan; eenderde van de bewoners vindt zelfs dat de verkeersveiligheid juist verslechterd is. Ook in Sterrenburg vinden relatief veel mensen (23%) dat de verkeersveiligheid in de woonbuurt is verslechterd.

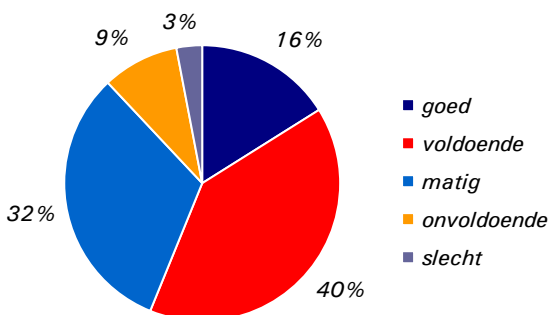
Tabel 2.1 Verkeersveiligheid woonbuurt

wijk	vóór wijkverkeersplan			na wijkverkeersplan	
	goed/ voldoende	matig	onvoldoende/ slecht	sterk of enigszins verbeterd	verslechterd
Krispijn	40	34	26	54	10
Staart	55	33	12	39	6
Wielwijk/Crabbefhof/Zuidhoven	52	35	14	53	8
Sterrenburg	67	24	9	40	23
Dubbeldam	70	21	10	21	33
Stadspolders	64	26	11	41	11
totaal	59	28	14	42	16

Woonwijk

Voor wat betreft de verkeersveiligheid in de woonwijk zien we ongeveer hetzelfde beeld als bij de verkeersveiligheid in de woonbuurt. Ruim de helft beoordeelt de verkeersveiligheid in de woonwijk als voldoende of goed, eenderde beoordeelt deze als matig en één op de acht als onvoldoende of slecht (zie figuur 2.6). Ook nu weer vinden bewoners die het helemaal eens zijn met het uitgangspunt van de wijkverkeersplannen de verkeersveiligheid minder vaak voldoende of goed (42%) dan bewoners die het niet eens zijn met het uitgangspunt (81%). En weer andersom bekeken: van de bewoners die de aanvankelijke verkeersveiligheid in de woonwijk als matig, onvoldoende of slecht beoordelen is 74% het helemaal eens met het uitgangspunt van de wijkverkeersplannen, van de bewoners die de aanvankelijke verkeersveiligheid als voldoende of goed beoordelen is dat 43%. Dit verschil is iets groter dan we zagen bij de woonbuurt.

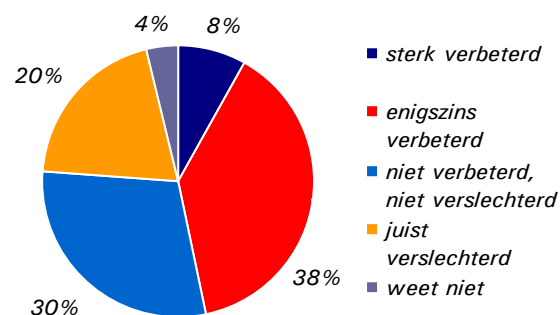
Figuur 2.6 Verkeersveiligheid woonwijk vóór wijkverkeersplan



Bijna de helft van de bewoners is van mening dat de verkeersveiligheid in de woonwijk is verbeterd door de wijkverkeersplannen. Één op de vijf bewoners vindt echter dat deze is verslechterd (zie figuur 2.7). Deze beide aandelen zijn wat hoger dan bij de verkeersveiligheid in de

woonbuurt; minder mensen hebben dus neutraal geantwoord. Ook bij de woonwijk zijn bewoners die het niet eens zijn met het uitgangspunt van de wijkverkeersplannen, en bewoners die de verkeersveiligheid vóór het wijkverkeersplan als goed of voldoende beoordeelden, duidelijk minder positief over de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de woonwijk dan bewoners die het wel eens zijn met het uitgangspunt, en bewoners die de verkeersveiligheid vóór het wijkverkeersplan als onvoldoende of slecht beoordeelden. Van deze laatste groep vindt 63% de verkeersveiligheid in de woonwijk als gevolg van het wijkverkeersplan verbeterd.

Figuur 2.7 Verbetering verkeersveiligheid in woonwijk



In Krispijn beoordeelt men de verkeersveiligheid in de wijk het slechtst. Ook in Wielwijk/ Crabbehof/ Zuidhoven beoordeelt men deze lager dan gemiddeld (zie tabel 2.2). Sterrenburg en Dubbeldam scoren wat beter dan gemiddeld. Door de verkeersplannen is de verkeersveiligheid in de woonwijk volgens veel bewoners van Dubbeldam (39%) verslechterd; ditzelfde beeld zagen we ook al bij de verkeersveiligheid in de woonbuurt. Ook in Sterrenburg zijn relatief veel bewoners die vinden dat de verkeersveiligheid in de wijk is achteruitgegaan. In Krispijn en Wielwijk/ Crabbehof/ Zuidhoven is men juist vaker dan gemiddeld van mening dat de verkeersveiligheid is verbeterd door de wijkverkeersplannen.

Tabel 2.2 Verkeersveiligheid woonwijk

wijk	vóór wijkverkeersplan			na wijkverkeersplan	
	goed/ voldoende	matig	onvoldoende/ slecht	sterk of enig- zins verbeterd	verslechterd
Krispijn	41	36	23	57	11
Staart	61	26	14	50	10
Wielwijk/Crabbehof/Zuidhoven	47	36	18	57	11
Sterrenburg	63	29	8	38	25
Dubbeldam	67	25	8	29	39
Stadspolders	56	36	9	50	17
totaal	56	32	12	47	20

Nog absoluut noodzakelijke maatregelen

We hebben de respondenten ook de vraag voorgelegd of men vindt dat er op het gebied van de verkeersveiligheid nog een bepaalde maatregel absoluut noodzakelijk is. 45% van alle respondenten gaf hier een in zijn/haar ogen nog absoluut noodzakelijke maatregel op. Dit duidt erop dat voor velen de verkeersveiligheid nog niet optimaal is. Dit percentage ligt het hoogst in Dubbeldam (63%) en het laagst in Wielwijk/Crabbehof/ Zuidhoven (25%). Welke (soort) maatregelen volgens de bewoners noodzakelijk zijn om de verkeersveiligheid (verder) te verbeteren is te vinden in bijlage 2a.

2.3 Samenvattend per wijk

In tabel 2.3 zetten we de bovenstaande resultaten nog even bij elkaar. We laten in de tabel zien hoe de bewoners per wijk hebben geantwoord, vergeleken met het gemiddelde.

- In **Krispijn** wordt de verkeersveiligheid in de woonbuurt en woonwijk vóór de uitvoering van de wijkverkeersplannen slechter beoordeeld dan gemiddeld. Door de wijkverkeersplannen is de verkeersveiligheid in zowel de woonbuurt als de woonwijk wat verbeterd. De bewoners geven dan ook een wat hoger rapportcijfer aan het wijkverkeersplan.
- In **Staart** is men wat minder bekend met de maatregelen uit het wijkverkeersplan. Het is ook minder bewoners opgevallen dat er maatregelen zijn uitgevoerd. De verkeersveiligheid in de woonwijk is er volgens wat minder bewoners dan gemiddeld op verslechterd. De bewoners geven een wat hoger rapportcijfer.
- In **Wielwijk/Crabbehof/Zuidhoven** zijn wat meer bewoners het eens met het uitgangspunt van de wijkverkeersplannen. Het is echter minder bewoners opgevallen dat de maatregelen zijn uitgevoerd.

De verkeersveiligheid in de woonwijk werd vóór de uitvoering van de wijkverkeersplannen wat slechter beoordeeld dan gemiddeld. Na de uitvoering is volgens meer bewoners dan gemiddeld de verkeersveiligheid in woonbuurt en woonwijk er op vooruit gegaan. De bewoners geven dan ook een hoger rapportcijfer. Relatief weinig bewoners vinden dat er nog bepaalde maatregelen absoluut noodzakelijk zijn om de verkeersveiligheid (verder) te verbeteren.

- In **Sterrenburg** is het meer mensen opgevallen dat er (verkeers)maatregelen zijn uitgevoerd in de wijk. De verkeersveiligheid vóór de uitvoering van het wijkverkeersplan werd wat beter beoordeeld. Door de uitvoering van het wijkverkeersplan is de verkeersveiligheid van de woonwijk volgens meer bewoners dan gemiddeld verslechterd. De bewoners geven een wat lager rapportcijfer.
- In **Dubbeldam** is men het minder vaak eens met het uitgangspunt van de wijkverkeersplannen. Wel is men zeer goed bekend met het wijkverkeersplan en zijn de maatregelen wat vaker opgevallen. De verkeersveiligheid werd vóór de uitvoering van het wijkverkeersplan wat beter dan gemiddeld beoordeeld. Volgens meer bewoners dan gemiddeld is de verkeersveiligheid door het wijkverkeersplan verslechterd. Men geeft dan ook een lager rapportcijfer. Relatief veel bewoners vinden dat er nog bepaalde maatregelen absoluut noodzakelijk zijn om de verkeersveiligheid (verder) te verbeteren. Voor een deel gaat het hier om bewoners die niet zo tevreden zijn met de genomen maatregelen en sommige maatregelen het liefst teruggedraaid zouden zien en voor een ander deel gaat het om extra maatregelen die de bewoners noodzakelijk achten. Bij dit laatste speelt tevens een rol dat het wijkverkeersplan Dubbeldam nog niet helemaal is uitgevoerd.

Tabel 2.3 Resultaten per wijk, vergeleken met de gemiddelde scores

	KR	ST	WW/CH/ZH	SB	DD	SP
eens met uitgangspunt	o	o	+	o	-	o
bekendheid maatregelen	o	-	o	o	++	-
maatregelen opgevalen	o	--	--	+	+	+
verkeersveiligheid woonbuurt	--	o	o	+	+	+
ontwikkeling na wijkverkeersplan	+	o	+	o	--	o
verkeersveiligheid woonwijk	--	o	-	+	+	o
ontwikkeling na wijkverkeersplan	+	+	+	-	--	o
rapportcijfer wijkverkeersplan	+	+	++	-	--	o

o = score is ongeveer gemiddeld

- of + = score is wat lager of hoger dan gemiddeld

-- of ++ = score is lager of hoger dan gemiddeld

- In **Stadspolders** is men wat minder bekend met de maatregelen uit het wijkverkeersplan. Wel is het veel bewoners opgevalen dat er (verkeers)maatregelen zijn uitgevoerd. De verkeersveiligheid in de woonbuurt vóór de uitvoering van het wijkverkeersplan werd wat positiever beoordeeld dan gemiddeld. Verder scoort Stadspolders gemiddeld, ook voor wat betreft het rapportcijfer.

In de tabel zien we ook duidelijk dat het rapportcijfer voor het wijkverkeersplan sterk overeen komt met de mening van de bewoners over de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de woonwijk.

2.4 Oordeel busdempels en fiets-comfort

Busdempels

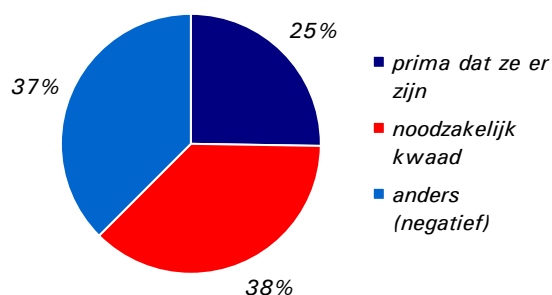
We hebben de bewoners enkele vragen gesteld over de busdempels op de ontsluitingswegen. Dit zijn de 'druppels' op de 50-km wegen, waar de bus niet voor af hoeft te remmen, maar automobilisten in principe wel.

Een kwart van de bewoners vindt het prima dat de busdempels er zijn. 37% vindt het een 'noodzakelijk kwaad' en 37% heeft er een andere mening over (zie figuur 2.8). Deze andere mening betreft meestal negatieve uitingen over de busdempels. Slechts 5 van de 278 gemaakte opmerkingen betreffen positief commentaar. De meest genoemde opmerkingen zijn:

- Slecht / onzin / ergernis etc (n = 77).
- Ze werken niet remmend voor bussen en grote auto's, maar wel voor kleine auto's: veel verschil in snelheid. Daardoor erg gevaarlijk en vertragend en het belemmert de doorstroming op wegen waar je juist wel verkeer wilt hebben (n = 63).
- Er zijn te veel busdempels / ze zijn overbodig (n = 34).

- Slecht voor de auto (schokbrekers) en het milieu door optrekken en afremmen. Snelheid tussen de drempels is vaak hoger dan voorheen (n = 31).
- De busdrempels leveren gevaarlijke situaties op voor met name fietsers en motoren (n = 28);
- Men rijdt ertussendoor: gevaarlijk (n = 12).
- Je kan er niet met 50 kilometer overheen, terwijl je er wel 50 kilometer mag rijden (n = 9).
- Overige opmerkingen (door 6 of minder respondenten genoemd): onlogische plaatsen, te hoog, vooral de enkele busdrempels zijn vervelend, slecht voor je rug, geen last van, te weinig.

Figuur 2.8 Mening over busdempels



Het grootste struikelblok blijkt dus de veiligheid te zijn. Volgens veel respondenten werken de busdempels niet om de verkeersveiligheid ten goede te komen. Ze leveren volgens veel respondenten zelfs gevaarlijke situaties op, doordat:

- Grote auto's met grote snelheid over de drempels kunnen rijden en kleine auto's bijna stapvoets over de drempels gaan; het verschil in snelheid is hierdoor zo groot dat er veel bijna-botsingen zijn.

Tabel 2.4 *Mening busdremfels, naar intensiteit weggebruik*

	<i>n</i>	<i>prima dat ze er zijn</i>	<i>noodzakelijk kwaad</i>	<i>anders (negatief)</i>
autogebruik				
<i>4 of meer dagen per week</i>	429	17	35	48
<i>1 tot 3 dagen per week</i>	148	22	48	30
<i>minder dan 1 dag per week</i>	168	49	35	15
fietsgebruik				
<i>4 of meer keer per week</i>	327	29	36	35
<i>1 tot 3 keer per week</i>	237	17	39	43
<i>minder dan 1 keer per week</i>	184	30	38	33
allen		25	36	37

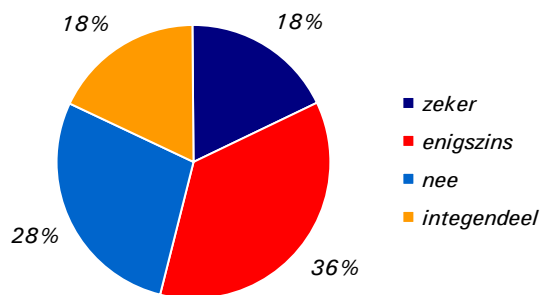
- Men bij dubbele busdremfels vaak (hard) tussen de dremfels door rijdt (vooral veel genoemd in Sterrenburg).
- Automobilisten uitwijken naar rechts (om zo min mogelijk hinder te hebben van de dremfel), zodat fietsers in de verdrinking komen.
- Men bij enkele busdremfels met versmalling ook ver naar rechts uitwijkt om de tegemoetkomende auto voorrang te verlenen: ook hier komen fietsers in de verdrinking.
- Men bij de versmallingen extra hard rijdt om het tegemoetkomend verkeer voor te zijn.

In tabel 2.4 hebben we de mening over de busdremfels uitgesplitst naar de intensiteit van auto- en fietsgebruik. Naarmate men zelf vaker per auto gebruik maakt van de ontsluitingswegen, vindt men het minder vaak prima dat de busdremfels er zijn en heeft men vaker een andere – veelal negatieve – mening. Zo vindt bijvoorbeeld 17% van de vrijwel dagelijkse autogebruikers (58% van de responsgroep) de busdremfels prima, tegenover 49% van de niet-frequente autogebruikers (23% van de responsgroep). Tussen de intensiteit van het fietsgebruik en de mening over busdremfels zien we geen eenduidige relatie.

Gemiddeld vindt 54% dat de busdremfels de

verkeersveiligheid verhogen, 28% dat ze geen effect hebben en 18% dat ze de verkeersveiligheid juist verlagen (zie figuur 2.9).

Figuur 2.9 *Bijdrage busdremfels aan verhoogde verkeersveiligheid*



In tabel 2.5 zien we dat de intensieve autogebruikers minder vaak (44%) van mening zijn dat de busdremfels bijdragen aan een verhoogde verkeersveiligheid dan minder frequente autogebruikers (77%). Tussen de intensiteit van het fietsgebruik en de mening over busdremfels zien we geen eenduidige relatie.

Tabel 2.5 *Bijdrage busdremfels aan verhoogde verkeersveiligheid, naar intensiteit weggebruik*

	<i>n</i>	<i>zeker of enigszins</i>	<i>nee</i>	<i>integendeel, verslechterd</i>
autogebruik				
<i>4 of meer dagen per week</i>	466	44	31	25
<i>1 tot 3 dagen per week</i>	161	58	31	11
<i>minder dan 1 dag per week</i>	179	77	16	8
fietsgebruik				
<i>4 of meer keer per week</i>	347	60	26	14
<i>1 tot 3 keer per week</i>	263	48	30	22
<i>minder dan 1 keer per week</i>	197	54	27	19
allen		54	28	18

Fietscomfort

Ruim een kwart van de bewoners heeft kritische opmerkingen met betrekking tot het fietscomfort. Dit percentage is duidelijk hoger bij bewoners die dagelijks fietsen (37%) dan bij bewoners die vrijwel nooit fietsen (7%). Ook hier zien we dat de meeste opmerkingen gaan over de busdempels. De meest genoemde opmerkingen zijn:

- Uitwijkende auto's bij enkele en dubbele busdempels zijn erg gevaarlijk (n = 41).
- Fietsdoorgang bij enkele busdempels met paaltjes zijn te smal (n = 32).
- Voorrangssituaties onduidelijk (met name kruispunten Dubbeldam) en geen voorrang krijgen (n = 31).
- Onderhoud / bestrating fietspaden (n = 11).
- (Verminderd fietscomfort door) drempels (n = 10).
- Te weinig vrij liggende fietspaden / te smalle fietspaden (n = 10).
- Afstelling stoplichten (n = 9).
- Geparkeerde auto's blokkeren fietsdoorgang (n = 7).
- Rotondes gevaarlijk (n = 7).
- Brommers op fietspaden (n = 6).
- Afscheidingsranden naast fietspad gevaarlijk (n = 4).

3 Subjectief beleefde verkeersveiligheid uit monitor Leefbaarheid en Veiligheid

In dit hoofdstuk beschrijven we de ontwikkeling van de subjectief beleefde verkeersveiligheid. Hierbij gebruiken we gegevens van de onderzoeken Leefbaarheid & Veiligheid, die het SGB tweejaarlijks uitvoert. Achtereenvolgens beschrijven we verkeersoverlast, verkeersveiligheid en aanrijdingen.

3.1 Gegevens

De cijfers die we hier beschrijven komen uit de onderzoeken Leefbaarheid & Veiligheid Dordrecht van de jaren 1997, 1999, 2001, 2003 en 2005. We hebben uit deze onderzoeken de gegevens geselecteerd van de bewoners van de wijken waar wijkverkeersplannen zijn uitgevoerd. De overige wijken zijn dus, net als in de rest van deze evaluatie, niet meegenomen.

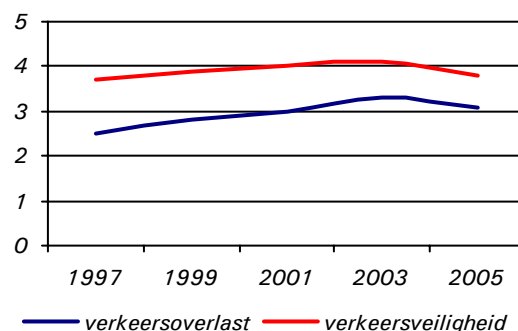
Het gaat in dit hoofdstuk over de *subjectief beleefde* verkeersveiligheid; er is hierbij gebruik gemaakt van de antwoorden van de bewoners. *Objectieve* gegevens over verkeersongevallen en snelheid vindt u in de hoofdstukken 5 en 6. In bijlage 3 vindt u meer gedetailleerde grafieken en gegevens per wijk.

3.2 Verkeersoverlast en verkeersveiligheid

In figuur 3.1 ziet u hoe de indicatorscores 'verkeersoverlast' en 'verkeersveiligheid' zich de afgelopen jaren ontwikkeld hebben. De scores zijn berekend op basis van het voorkomen van bepaald gedrag in de buurt. Hoe hoger de score, hoe hoger de beleefde overlast en hoe lager de beleefde verkeersveiligheid.

De indicatorscores van beleefde verkeersoverlast en verkeersveiligheid zijn in de afgelopen jaren steeds gestegen. Dit heeft ook te maken met de stijgende verkeersdrukke waar het hele land mee te maken heeft. In 2005 zijn er in Nederland, en ook in Dordrecht, meer auto's op de weg dan in 1997. Ondanks de stijgende verkeersdrukke zien we in 2005 een daling van de indicatorscores, wat inhoudt dat de beleefde verkeersoverlast en verkeersonveiligheid zijn afgenomen. Deze positieve ontwikkeling zouden deels we toe kunnen schrijven aan de uitgevoerde wijkverkeersplannen.

Figuur 3.1 Ontwikkeling indicatorscores verkeersoverlast en verkeersveiligheid



Indicatorscore verkeersoverlast is gebaseerd op voorkomen van geluidsoverlast door verkeer, parkeeroverlast en stankoverlast van verkeer. Min=0, max=6. Hoe hoger de score, hoe meer overlast.

Indicatorscore verkeersveiligheid is gebaseerd op voorkomen van agressief verkeersgedrag, te hard rijden en aanrijdingen. Min=0, max=6. Hoe hoger de score, hoe onveilig.

Bron: onderzoeken Leefbaarheid & Veiligheid 1997 t/m 2005

Als we de indicatorscores bekijken per wijk, dan zien we een genuanceerder beeld. In figuur 3.2 en tabel 3.1 ziet u hoe de indicatorscore verkeersoverlast zich de afgelopen jaren in de wijken heeft ontwikkeld. In Dubbeldam (en in lichte mate in Sterrenburg) zien we dat de beleefde verkeersoverlast stijgt. In de andere wijken daalt de beleefde verkeersoverlast. Deze ontwikkelingen kunnen echter niet allemaal toegeschreven worden aan de uitvoering van de wijkverkeersplannen, omdat sommige ontwikkelingen zich al voordeden vóór de uitvoering van de wijkverkeersplannen. Als er na 2003 een trendbreuk optreedt kunnen we voorzichtig aannemen dat de uitvoering van de wijkverkeersplannen hier (deels) debet aan zijn.

Tabel 3.1 Indicatorscore verkeersoverlast

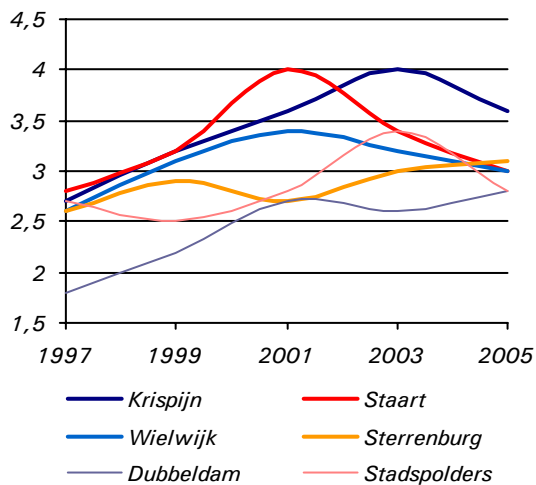
wijk	1999	2005	overlast 2005	trend 1999 - 2005	ontw. na uitvoering wijkverkeersplan
Krispijn	3,2	3,6	hoog	eerst stijgend, dalend na 2003	positief
Staart	3,2	3,0	gemiddeld	eerst stijgend, dalend na 2001	effect?
Wielwijk/Crabbehof/ Zuidhoven	3,1	3,0	gemiddeld	stabiel, lichte piek in 2001	effect?
Sterrenburg	2,9	3,1	gemiddeld	licht stijgend, dal in 2001	effect?
Dubbeldam	2,2	2,8	laag	stijgend	negatief
Stadspolders	2,5	2,8	laag	licht stijgend, dalend na 2003	positief
totaal	2,8	3,1	gemiddeld	licht stijgend, dalend na 2003	positief

Indicatorscore is gebaseerd op voorkomen van geluidsoverlast, parkeeroverlast en stankoverlast van verkeer. Min=0, max=6. Hoe hoger de score, hoe meer overlast. De kolom 'overlast 2005' geeft de overlast weer ten opzichte van de gemiddelde indicatorscore.

Bron: onderzoeken Leefbaarheid & Veiligheid 1997 t/m 2005

We zien dan dat de wijkverkeersplannen een positief effect hebben op de beleefde verkeersoverlast in Krispijn en in Stadspolders. In Dubbeldam lijkt het erop dat het wijkverkeersplan juist een negatief effect heeft gehad op de verkeersoverlast. Deze bevindingen komen aardig overeen met de bevindingen uit hoofdstuk 2.

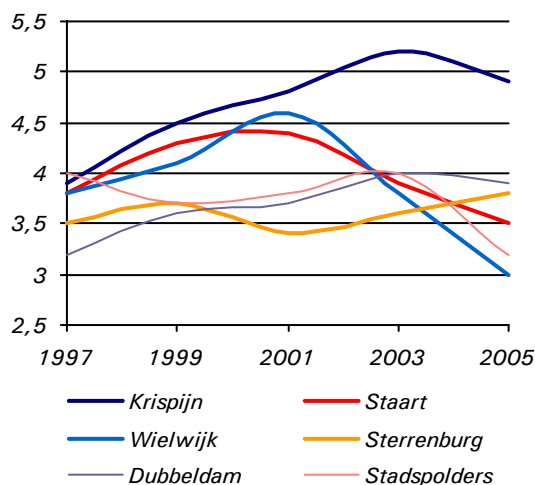
Figuur 3.2 Ontwikkeling indicatorscore verkeersoverlast



Voor wat betreft de ontwikkeling van de beleefde verkeersveiligheid zien we een beeld dat redelijk overeen komt met de ontwikkeling van de beleefde verkeersoverlast (zie figuur 3.3 en tabel 3.2). In Sterrenburg neemt de verkeersonveiligheid licht toe. In Dubbeldam lijkt de licht stijgen-

de lijn zich na de uitvoering van de wijkverkeersplannen te stabiliseren, wat dus een licht positief effect is. Dit in tegenstelling met de ontevredenheid van de bewoners over het wijkverkeersplan, zoals we die zagen in hoofdstuk 2. In de overige wijken daalt de verkeersonveiligheid. Echter ook hier zijn niet alle dalingen toe te schrijven aan de uitvoering van de wijkverkeersplannen. In Krispijn en Stadspolders tredt wel een trendbreuk op na 2003; in deze wijken hebben de wijkverkeersplannen blijkbaar een positief effect gehad op de beleefde verkeersveiligheid. Met name voor Krispijn zagen we dat ook aan de resultaten van de bevolkingsenquête in hoofdstuk 2.

Figuur 3.3 Ontwikkeling indicatorscore verkeersveiligheid



Tabel 3.2 Indicatorscore verkeers(on)veiligheid

wijk	1999	2005	veiligheid 2005	trend 1999 - 2005	ontw. na uitvoering wijkverkeersplan
Krispijn	4,5	4,9	laag	eerst stijgend, dalend na 2003	positief
Staart	4,3	3,5	gemiddeld/ hoog	eerst stijgend, dalend na 2001	effect?
Wielwijk/Crabbehof/ Zuidhoven	4,1	3,0	hoog	dalend na 2001	effect?
Sterrenburg	3,7	3,8	gemiddeld	licht stijgend na 2001	effect?
Dubbeldam	3,6	3,9	gemiddeld	licht stijgend, stabiel na 2003	licht positief
Stadspolders	3,7	3,2	hoog	licht stijgend, dalend na 2003	positief
totaal	3,9	3,8	gemiddeld	licht stijgend, dalend na 2003	positief

Indicatorscore is gebaseerd op voorkomen van agressief verkeersgedrag, te hard rijden en aanrijdingen. Min = 0, max = 6. Hoe hoger de score, hoe onveiliger. De kolom 'veiligheid 2005' geeft de verkeersveiligheid weer ten opzichte van de gemiddelde indicatorscore.

Bron: onderzoeken Leefbaarheid & Veiligheid 1997 t/m 2005

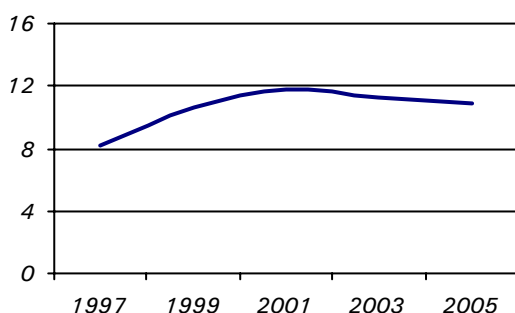
3.3 Aanrijdingen

Het aandeel van de bevolking dat aangeeft in de afgelopen 12 maanden een aanrijding te hebben gehad was in 2005 bijna 11%. Tot 2001 was dit aandeel stijgend – wellicht ook als gevolg van de stijgende verkeersdruk – , maar na 2001 neemt het aandeel licht af (zie figuur 3.4). Omdat deze daling al vóór 2003 is begonnen kan hij niet zomaar toegeschreven worden aan de uitvoering van de wijkverkeersplannen. Ook moet bedacht worden dat het hier niet specifiek gaat om aanrijdingen die de bewoners in de eigen wijk hebben gehad. De gerapporteerde aanrijdingen kunnen ook in een andere wijk (met of zonder uitgevoerd wijkverkeersplan) of zelfs in een andere stad of op de snelweg gebeurd zijn.

3.4 Conclusie

Op basis van de gegevens uit de onderzoeken Leefbaarheid & Veiligheid kunnen we voorzichtig concluderen dat de uitvoering van de wijkverkeersplannen een positief effect hebben gehad op de verkeersoverlast en de verkeersveiligheid in Krispijn en Stadspolders (zie tabel 3.3). In Dubbeldam heeft het wijkverkeersplan een licht positief effect gehad op de verkeersveiligheid, maar een negatief effect op de verkeersoverlast. In de overige wijken kunnen we de ontwikkelingen niet toeschrijven aan de uitvoering van de wijkverkeersplannen. De daling van het aandeel bewoners dat een aanrijding heeft gehad kan niet zomaar toegeschreven worden aan de wijkverkeersplannen, omdat deze daling al begon vóór de uitvoering van de plannen en het niet specifiek gaat om aanrijdingen in de wijk.

Figuur 3.4 Percentage bevolking met aanrijding in afgelopen jaar



Bron: onderzoeken Leefbaarheid & Veiligheid 1997 t/m 2005

Tabel 3.3 Effect wijkverkeersplannen op verkeersoverlast en verkeersveiligheid.

<i>wijk</i>	<i>verkeersoverlast</i>	<i>verkeersveiligheid</i>
<i>Krispijn</i>	<i>positief</i>	<i>positief</i>
<i>Staart</i>	<i>effect?</i>	<i>effect?</i>
<i>Wielwijk/ Crabbehof/ Zuidhoven</i>	<i>effect?</i>	<i>effect?</i>
<i>Sterrenburg</i>	<i>effect?</i>	<i>effect?</i>
<i>Dubbeldam</i>	<i>negatief</i>	<i>licht positief</i>
<i>Stadspolders</i>	<i>positief</i>	<i>positief</i>
<i>totaal</i>	<i>positief</i>	<i>positief</i>

4 Opinies belanghebbenden en belangenorganisaties

Niet alleen voor inwoners zijn de wijkverkeersplannen van belang. Het verkeer kent ook een aantal bijzondere doelgroepen, waarvoor de doelen soms tegengesteld zijn aan de doelen voor inwoners. Zo is het voor Brandweer, ambulances, politie en ook het stadsvervoer belangrijk om zo min mogelijk vertraging en snelheidsbeperkende maatregelen te hebben. Ook gehandicapten, ouderen en fietsers vormen aparte doelgroepen in het verkeer met eigen belangen. Om de belangen en meningen van al deze doelgroepen in kaart te brengen hebben we interviews gehouden met de politie, Brandweer, GGD (ambulancedienst), Stadsvervoer Dordrecht (SVD), Fietsersbond en DAG/VRSB (gehandicapten/ouderen).

4.1 Uitgangspunt en proces rond wijkverkeersplannen

Uitgangspunt wijkverkeersplannen

Met het uitgangspunt van de wijkverkeersplannen – namelijk het verhogen van de verkeersveiligheid in de wijken – zijn alle ondervraagde organisaties het in principe eens. De Ambulancedienst merkt op dat het goed is om maatregelen te treffen in de woonwijken, maar dat het toepassen van snelheidsbeperkende maatregelen op doorgaande wegen (50-km wegen) erg hinderlijk en vertragend is voor ambulances, maar ook voor het overige verkeer. De Fietsersbond is het eens met het uitgangspunt, maar vindt dat de maatregelen beter hadden gekund. Zij had de voorkeur om te focussen op echte knelpunten.

Structureel overleg

De meeste organisaties hebben regelmatig overleg met de gemeente, waardoor zij ook meer of minder betrokken waren bij het opstellen van de wijkverkeersplannen. Bij sommige organisaties is het overleg structureel, bij andere incidenteel. Hieronder geven we per organisatie in het kort de communicatie met de gemeente voor wat betreft de wijkverkeersplannen weer:

- Politie: doordat er bij de politie veel verloop is geweest en er sprake is van wijkgerelateerde clusters bij de politie, is er weinig overleg geweest bij de wijkverkeersplannen. Dit is echter niet te wijten aan de gemeente. Per 1 januari 2005 heeft de politie één centraal aanspreekpunt voor wat betreft verkeer.
- Brandweer: op dit moment tevreden over de communicatie, alleen helemaal in het begin was het wat minder. De Brandweer heeft de evaluatie van de proefdrempel die is aangelegd niet beleefd als een echte formele evaluatie.
- GGD: in het begin is men voldoende betrokken bij vergaderingen over de wijkverkeersplannen. Op een gegeven moment is dat gestopt. Ook de GGD heeft de evaluatie van de proefdrempel niet als formele evaluatie beleefd. Het overleg wordt nu vanuit de gemeente weer goed opgepakt. De GGD wil daar graag aan meewerken, mits het overleg constructief is.

- SVD: de SVD wordt structureel betrokken bij elke individuele maatregel. Bij fouten of maatregelen die in de praktijk anders uitpakken worden deze meestal (op verzoek) aangepast, al duurt dat soms wat lang.
- Fietsersbond: er zijn twee overleggen waar de Fietsersbond bij betrokken is: het Werkoverleg Uitvoering Fietsplan en het overleg met WRO. Beide overleggen worden door de Fietsersbond als constructief ervaren.
- DAG/VRSB: de DAG heeft structureel overleg over akoestische signalering bij oversteekplaatsen (voor visueel gehandicapten). De handboeken Straatmeubilair en Verkeers-technische details zijn in nauw overleg samengesteld. Vanuit de DAG/VRSB is meer constructief overleg op het gebied van verkeer gewenst.

Inspraakmogelijkheden bij wijkverkeersplannen

Bij het opstellen van de wijkverkeersplannen waren er voor bewoners en organisaties diverse formele inspraakmogelijkheden. De Brandweer, Fietsersbond en DAG/VRSB hebben daar wel gebruik van gemaakt waar het nodig was. Met hun opmerkingen is deels wel en deels niet wat gedaan. Voor de SVD was formele inspraak niet nodig, omdat zij al genoeg betrokken werd bij de wijkverkeersplannen. De GGD geeft aan geen gebruik te hebben gemaakt van de formele inspraak, omdat zij al inspraak heeft geleverd in de vergaderingen en het lastig is om 's avonds in de eigen tijd naar inspraakbijeenkomsten te gaan.

De Fietsersbond merkt op dat het bij de *uitvoering* van de wijkverkeersplannen nauwelijks mogelijk is om invloed uit te oefenen. Er wordt immers gewoon een Raadsbesluit uitgevoerd. De zogenaamde 2^e ronde, waarin aanpassingen en verbeteringen zouden worden uitgevoerd, is volgens de Fietsersbond noodzakelijk, maar er is geen geld meer voor.

Opmerkingen wijkmanagers over signalen uit de wijk

De wijkmanagers merken – naar aanleiding van signalen die zij krijgen van bewoners uit de wijk – op dat het proces van inspraak bij de wijkver-

keersplannen over het algemeen goed is verlopen. Groot struikelblok echter is het feit dat de uitvoering jaren op zich heeft laten wachten. Dit is voor de bewoners onbegrijpelijk en wekt ergernis op. Inmiddels wonen er ook nieuwe bewoners in de wijken die nu geconfronteerd worden met maatregelen waarbij ze geen inspraak hebben gehad. De uitvoering laat soms te wensen over. Het betreft hier zowel de lange tijd tussen plannen en uitvoering als de uitvoering zelf van bepaalde maatregelen; sommige drempels zijn volgens de bewoners bijvoorbeeld te hoog of te hoekig uitgevoerd, de drempels zijn niet overal gelijk etc. Voor de bewoners is ook moeilijk te begrijpen waarom er geen geld meer is voor maatregelen die wel gepland zijn. Het is nu ook belangrijk om de maatregelen te communiceren naar de bewoners. De nieuwe maatregelen en regels moeten voor iedereen (ook kinderen) duidelijk zijn.

4.2 Belangrijkste knelpunten

Goede zaken

Zoals te verwachten is bij een evaluatie, komen in de interviews vooral knelpunten naar voren, wat ook de insteek van de gesprekken was. Toch noemen de meeste organisaties ook goede zaken:

- De politie is over het algemeen tevreden over de snelheidsremmende maatregelen, behalve de 30-km zones, die niet als zodanig zijn ingericht.
- De brandweer zegt 100% tevreden te zijn over de voorrangssituatie op de uitrukroute.
- De GGD kan zich in principe vinden in de maatregelen die zijn genomen in de 30-km zones.
- De SVD is redelijk tevreden over de meeste maatregelen, zoals de busdrempels.
- De Fietsersbond constateert een duidelijke verbetering op het deel van de Stadspoldering waar de bus niet rijdt.
- De DAG/VRSB is tevreden over het beleid voor stoep op- en afritten en het beleid t.a.v. akoestische signalering bij oversteekplaatsen. Deze maken echter geen deel uit van de wijkverkeersplannen.

Knelpunt: inrichting 30-km zones

Vanuit diverse hoeken wordt er opgemerkt dat het onderscheid tussen 30-km zones en 50-km zones niet duidelijk is voor de weggebruikers. In veel gevallen zijn er alleen borden geplaatst, maar zijn er verder geen maatregelen genomen als uitritconstructies en drempels.

Veel weggebruikers lijken daardoor nog steeds even hard te rijden. De politie geeft aan in de 30-km zones niet te kunnen handhaven als deze niet als zodanig zijn ingericht. Dit zijn landelijke richtlijnen. De 30-km zones scheppen echter wel verwachtingen bij weggebruikers, waardoor het nu misschien op sommige plaatsen nog wel gevaarlijker is dan voorheen. De politie geeft aan dat de 30-km zones zo ingericht moeten worden dat 80% van het verkeer zich aan de snelheid houdt, de wegen zijn dan 'zelfhandhavend'. De politie zou behalve snelheidsbeperkende maatregelen ook graag reflecterende aankondigingsborden zien bij voetgangersoversteekplaatsen.

De Fietsersbond merkt op dat er in 30-km zones per definitie geen maatregelen voor fietsers worden genomen. Echter, omdat de 30-km zones meestal niet als zodanig zijn ingericht, zijn er voor fietsers weinig maatregelen genomen om de veiligheid te vergroten. Ook het fietscomfort in de 30-km zones laat te wensen over, met als gevolg dat men op 50-km wegen gaat fietsen, met alle gevaren van dien, omdat nog lang niet overal vrij liggende fietspaden zijn.

Knelpunt: vertraging en hinder voor GGD, SVD en Brandweer

De snelheidsbeperkende maatregelen leveren veel vertraging op voor GGD, SVD en Brandweer. De SVD en Brandweer hebben fysiek geen last van de busdrempels, maar ze werken wel vertragend doordat ander verkeer er wel voor moet afremmen. De SVD heeft bij de meeste busdrempels met versmalling voorrang, maar niet overal, omdat de uitrukroute van de Brandweer altijd voorrang heeft.

De SVD heeft vooral veel last van vertraging bij korte en hoekige drempels (zie ook onder "uitvoering drempels"). De bussen moeten hierbij sterk afremmen. Vervolgens trekken de bussen weer hard op, wat volgens SVD geluid- en trillingshinder veroorzaakt voor omwonenden. De rijtijden van de SVD zijn aanzienlijk langer geworden, wat problemen oplevert voor de dienstregeling en er zelfs voor zorgt dat er een extra bus ingezet moet worden in de avondspits (lijn 4).

De Brandweer geeft als grootste knelpunten de Gravensingel, de Hugo de Grootlaan (gebruikt als 2^e ontsluiting Wielwijk) en de Dubbelsteynlaan West op.

Voor de GGD zijn de busdrempels ook zeer vertragend, omdat de ambulances niet zo breed zijn als bussen en Brandweerauto's.

De GGD is van mening dat er geen drempels zouden moeten zijn op de hoofduitrukroute. Deze leveren veel vertraging op en tussen de drempels rijdt het verkeer nu met hogere snelheid. Ook hinderlijk is voor de GGD dat de huidige drempels niet overal gelijk zijn, de snelheid waarmee deze hindernissen genomen kunnen worden verschilt nogal. Als laatste vertragende maatregel noemt de GGD de bushaltes die nu op de rijbaan gerealiseerd zijn, terwijl de bussen voorheen gebruik konden maken van insteekvakken. De auto's moeten nu achter de bus wachten, waardoor de ambulance er ook niet meer langs kan. De gewijzigde voorrangssituaties zorgen ook voor veel oponthoud. Al met al heeft de GGD vaak 1 à 2 minuten vertraging, terwijl zij in 6 à 7 minuten op de plaats van bestemming hoort te zijn.

De GGD zegt ook meer schade aan materieel door de drempels te hebben. Schokbrekers moeten vaak vervangen worden en ook bumpers hebben te lijden onder de drempels. Ook Brandweer en SVD vrezen extra slijtage. De drempels geven ook veel hinder voor patiënten in ambulances. De GGD en Brandweer zien het liefst zo weinig mogelijk drempels op doorgaande wegen. Deze zorgen er ook voor dat meer mensen door de wijken gaan rijden om de obstakels te mijden, wat niet wenselijk is voor de veiligheid in de wijken. Als alternatief voor korte drempels zien ze liever geleidelijke drempels of verhoogde plateau's.

Knelpunt: gevaar voor fietsers bij busdrempels

Vanuit de Fietsersbond, politie en wijkmanagers wordt opgemerkt dat de busdrempels vaak gevaarlijke situaties opleveren voor fietsers. Bij de dubbele busdrempels proberen de automobilisten zo min mogelijk vertraging te hebben van de drempels door ver naar rechts uit te wijken, waarbij de fietsers in de knel komen. Bij de enkele busdrempels wijken de auto's die voorrang verlenen aan hun tegenliggers ook ver uit naar rechts, waarbij de fietsers vaak over het hoofd worden gezien. De politie pleit voor een stopstreep bij sluisvoorzieningen en is van mening dat er een inrijvoorziening voor fietsers moet komen bij enkele busdrempels, zodat zij geen hinder ondervinden van automobilisten.

Knelpunt: Kruising Groene Kruislaan/ Dubbelsteynlaan West

Het kruispunt Groene Kruislaan / Dubbelsteynlaan West levert veel klachten op van de onder-vraagde organisaties.

Op deze kruising is de doorgaande route voorrangroute geworden, wat inhoudt dat het verkeer in de bocht nu voorrang heeft boven verkeer dat rechtdoor gaat. Omdat men dit niet gewend is zijn er volgens GGD en politie meer ongelukken en bijna-ongelukken. Ook de veiligheid van de fietsers is volgens de Fietsersbond achteruit gegaan. De DAG/VRSB zou bij deze kruising graag een voetgangersoversteekplaats zien. De politie pleit voor aanpassing van deze kruising (en ook de kruising Dubbelsteynlaan Oost / Prunuslaan) met een verhoging in het wegdek, zoals al op de kruising Dubbelsteynlaan West / Gravensingel is gerealiseerd. Op deze laatste kruising hebben zich volgens de politie nog geen ongelukken voorgedaan. Ook de kruising Overkampweg / Burg. Jaslaan blijft een punt van aandacht.

Knelpunt: uitvoering drempels

Met name de SVD heeft veel last van korte en hoekige drempels. Ze werken erg vertragend en SVD vreest voor meer slijtage van materieel. De grootste knelpunten zijn er op de Gravensingel en op de Van Baerlestraat (2x). De SVD merkt op dat zij deze drempels vooraf op tekening zelf verkeerd heeft ingeschat, maar in de praktijk zijn ze zeer hinderlijk. Het proces rondom eventuele aanpassing is transparant verlopen, maar er wordt voorlopig niets aan gedaan.

De DAG/VRSB merkt op dat alle drempels zeer hinderlijk zijn voor mensen met pijnklachten. Liever ziet men geleidelijke drempels (ruggen) of versmallingen. Volgens de politie liggen in Sterenburg sommige busdrempels in beide richtingen zo ver van elkaar dat men er tussendoor kan rijden. Dit gebeurt dan ook, wat weer gevaarlijke situaties oplevert.

Overige probleemlocaties

- GGD: Op Assumburg komen veel hofjes uit. Hier is nu een versmalling, waardoor het onoverzichtelijk is en er veel bijna-ongelukken zijn.
- Politie: Kruising Overkampweg/ Stevensweg/ Burg. Jaslaan/ Eikenlaan. Er komen klachten dat verkeer vanaf met name de Overkampweg te snel over de kruising rijdt. Deze klachten zijn gegrond. Fietsers steken vaak vóór het kruispunt al over naar de linkerkant van de weg. Voorstel: aanbrengen verkeersplein.
- Politie: Kruising Rechte Zandweg/ Nijhofflaan/ Prunuslaan: voorrangssituatie is gewijzigd. Op de kruising is slecht zicht. Na de aanpassing al 6 aanrijdingen, terwijl in 2004 geen aanrijdingen waren. Voorstel: stopborden en stopstrepen plaatsen.³

4.3 Mogelijke oplossingen/ verbeteringen

Hieronder geven we mogelijke oplossingen en verbeteringen weer die door de organisaties zijn aangedragen.

30-km zones als zodanig inrichten/2^e ronde met aanpassingen

- Politie: 30-km zones zo inrichten dat 80% zich aan de snelheid houdt.
- Fietsersbond: tweede ronde met aanpassingen is essentieel voor de meest ongelukkige maatregelen.
- SVD: aanpassing meest problematische (korte en hoekige) drempels.

Bewegende gewichtgevoelige drempels

- Fietsersbond/ SVD/ Brandweer: bewegende gewichtgevoelige drempels (zoals in Rotterdam) zorgen voor minder gevaarlijk weggedrag van automobilisten en zorgen voor minder hinder voor SVD, Brandweer en omwonenden (minder trilling).

Handhaving

- DAG/VRSB: handhaven snelheid en fietsoverlast; snelheidsbeperkende maatregelen op 50-km wegen, zoals signalering, controles, versmallingen en eventueel drempels.
- GGD: handhaven snelheid door flitspalen of mobiele controles.

Voorzieningen voor fietsers en voetgangers

- Fietsersbond: op alle hoofdroutes vrijliggende fietspaden, bv. Oranjelaan en Krispijnseweg.
- Fietsersbond/ politie: andere weginrichting bij dubbele drempels zonder aparte fietsstroken

en bij stoppende fietsstroken nabij middenvluchtheuvel.

- Fietsersbond/DAG/VRSB: verkeerslichten fietsvriendelijker maken; lange wachttijden lokken uit dat men door rood fietst.
- DAG/VRSB: voetgangersoversteekplaatsen veiliger maken: zebra's i.p.v. onderbroken lijnen of drempels vlak voor oversteekplaatsen.

Doorstroming op doorgaande wegen

- GGD: zo min mogelijk drempels op doorgaande wegen (= alle geasfalteerde wegen). Waar toch nodig dan versmallingen, verhoogde vlakken of geleidelijke drempels. Of schrikbeeld creëren door lijnen op het wegdek.
- GGD: meer groene golven zodat het verkeer doorstroomt.
- Brandweer: niet nog meer druppels op hoofdwegen, liefst bestaande druppels weg.

Overig

- SVD: compensatie van tijdverlies door betere verkeerslichtenregeling bij station.
- DAG/VRSB: aandacht geven aan gedragsbeïnvloeding van weggebruikers.
- Brandweer: denkt aan tweede uitrukpost om zo toch op tijd te kunnen zijn. Dit speelde overigens al langer. Gravensingel en Dubbelsteynlaan zouden dan geen knelpunt meer zijn voor de rijtijden. In deze eventuele tweede uitrukpost komt de tweede of derde wagen voor de Binnenstad te staan. Voor het uitrukken van deze wagen naar de Binnenstad zou de Van Baerlestraat (dan tweede ontsluitingsroute voor de Binnenstad) dan een knelpunt kunnen worden.

5 Ontwikkeling verkeersongevallen

In de voorgaande hoofdstukken heeft u kunnen lezen hoe het volgens de bewoners met de verkeersveiligheid in de wijk is gesteld. Naast deze subjectieve beleving van verkeersveiligheid hebben we ook de beschikking over het aantal verkeersongevallen dat bij de politie geregistreerd is. Deze objectieve verkeersveiligheid beschrijven we in dit hoofdstuk.

Dordrecht slaat een goed figuur waar het gaat om de verkeersveiligheid. In 2001 was het aantal verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners zelfs het laagst van alle 35 grootste gemeenten in Nederland. Na een groei in 2002 en weer een daling in 2003 zijn we op de ranglijst iets gezakt, maar scoren we nog steeds ruim onder het gemiddelde. Er doet zich al lange tijd een daling van het aantal verkeersslachtoffers voor, die zich ook de afgelopen 5 jaar (m.u.v. 2002) voortzet. En dit terwijl de mobiliteit nog steeds toeneemt.

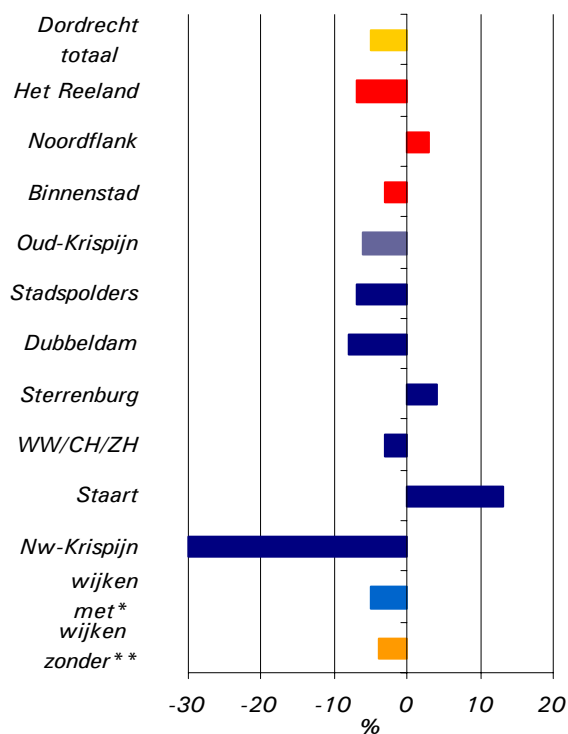
De gegevens over verkeersongevallen betreffen het aantal zogenaamde "incidenten" dat bij de politie is geregistreerd. Dit wil zeggen: elk verkeersongeval dat bij de politie gemeld is of anderszins ter kennis van de politie is gekomen (bijvoorbeeld door politieagenten zelf opgemerkt tijdens surveillance). Op voorhand kan hierover worden opgemerkt dat de registratiegraad verre van volledig is. Met name van de ongevallen met fietsers waarbij sprake is van alleen materiële schade of lichte verwonding wordt slechts een klein percentage geregistreerd. Daar staat tegenover dat van de ernstigere ongevallen veelal wel registratie plaats vindt.

Figuur 5.1 vergelijkt het totaal aantal geregistreerde ongevallen in de eerste helft van 2005 met dat in de eerste helft van 2004 (voor de cijfers: zie tabel 5.1). In Dordrecht als geheel zien we een afname met 5%. Dit past in de trendmatige ontwikkeling die al sinds 1999 zichtbaar is. Wat dat betreft kunnen we stellen dat de uitvoering van het gros van de prioriteit 1 t/m 3 maatregelen van de wijkverkeersplannen in elk geval parallel opgaat met continuering van de trendmatige daling van het aantal verkeersongevallen.

Op wijkniveau is er geen duidelijk verband met het al dan niet uitgevoerd hebben van een wijkverkeersplan. Wijken met een (deels) uitgevoerd wijkverkeersplan vertonen zowel een daling (Stadspolders, Dubbeldam, Wielwijk/Crabbehof, Nieuw-Krispijn, Oud-Krispijn) als een stijging (Sterrenburg, Staart) van het aantal geregistreerde verkeersongevallen. Ook in de drie wijken waar (nog) geen wijkverkeersplan is uitgevoerd is geen eenduidige ontwikkeling van de geregistreerde verkeersongevallen te zien: daling

in Reeland en Binnenstad en stijging in Noordflank. En ook als we alle wijken mét een uitgevoerd wijkverkeersplan vergelijken met alle wijken zonder een uitgevoerd wijkverkeersplan dan zien we nauwelijks een verschil.

Figuur 5.1 Procentuele toe- of afname van het totaal aantal geregistreerde verkeersongevallen, Dordrecht totaal en per wijk, eerste helft 2005 versus eerste helft 2004



* wijken met uitgevoerd wijkverkeersplan: de donkerblauwe staven en Oud-Krispijn

** de wijken zonder uitgevoerd wijkverkeersplan: de rode staven

Bron: Politie ZHZ

Het aantal verkeersongevallen kunnen we onderverdelen in verkeersongevallen met alleen materiële schade en verkeersongevallen met letsel. In tabel 5.1 zien we dat ook het aantal verkeersongevallen met letselschade in Dordrecht is gedaald in de eerste helft van 2005. Ook dat past in het trendmatige beeld. Daling

doet zich in vrijwel alle wijken voor, met uitzondering van Oud-Krispijn en Dubbeldam. Dit zijn weliswaar de wijken waar nog niet alle 1 t/m 3 maatregelen zijn uitgevoerd, maar ook in de wijken zonder uitgevoerd wijkverkeersplan neemt het aantal letselongevallen af. Ook voor de letselongevallen kunnen we derhalve geen verband vaststellen met het al dan niet uitgevoerd hebben van een wijkverkeersplan. Wel is het zo dat de twee wijken die de grootste absolute afname van het aantal verkeersongevallen met letsel schade hebben, ook allebei een wijkverkeersplan doorgevoerd hebben (Stadspolders en Nieuw-Krispijn). Voor alle wijken met een (deels) uitgevoerd wijkverkeersplan komt de daling (-31%) echter nagenoeg overeen met die in alle wijken zonder uitgevoerd wijkverkeersplan (-32%).

Conclusie

Al met al kunnen we wat betreft doelbereik en effectiviteit van de wijkverkeersplannen ten aanzien van de verkeersveiligheid uit de ons ter beschikking staande cijfers het volgende concluderen:

- Voor alle wijken met een (deels) uitgevoerd wijkverkeersplan samen is sprake van doelbereik (afname geregistreerde verkeersongevallen en letselongevallen).
- Op het niveau van de wijken afzonderlijk is echter slechts sprake van gedeeltelijk doelbereik (geregistreerde verkeersongevallen en letselongevallen nemen in 5 van de 7 wijken met een (deels) uitgevoerd wijkverkeersplan af).
- Noch voor het totaal aantal (meer ernstige) verkeersongevallen, noch voor alleen de letselongevallen kan een eenduidige relatie

worden vastgesteld tussen doelbereik en uitvoering van een wijkverkeersplan:

1. de daling in wijken met een uitgevoerd wijkverkeersplan is even groot als de daling in wijken zonder uitgevoerd wijkverkeersplan;
2. zowel onder wijken met een uitgevoerd wijkverkeersplan als onder wijken zonder uitgevoerd wijkverkeersplan bevinden zich wijken met een stijging en wijken met een daling van het aantal ongevallen.

Benadrukt dient nog te worden dat het hier om een globale analyse gaat. Verschillen in aard, intensiteit en uitvoering van de diverse maatregelen in de verschillende wijkverkeersplannen zijn daarin niet meegenomen, terwijl die wellicht wel tot uiteenlopende ontwikkelingen van de verkeersveiligheid kunnen leiden. Zo valt bijvoorbeeld de grote daling van het aantal verkeersongevallen in Nieuw-Krispijn op. Dit is consistent met de geconstateerde relatief grote tevredenheid van inwoners van Krispijn over het effect van het wijkverkeersplan op de verkeersveiligheid, alsmede met de verbeterde beleving van de verkeersveiligheid zoals die uit de L&V metingen naar voren komt. Wellicht is de combinatie van maatregelen daar het gunstigst. Anderzijds is in Dubbeldam, waar bewoners relatief ontevreden zijn over de uitvoering van het wijkverkeersplan, het aantal letselongevallen, anders dan in de meeste andere wijken, niet gedaald. Om meer grip te krijgen op de relatie tussen (de mix van) specifieke maatregelen en de verkeersveiligheid verdient het aanbeveling de ontwikkeling van het aantal verkeersongevallen op wijkniveau te blijven volgen.

Tabel 5.1 Aantal verkeersongevallen met alleen materiële schade, met letsel en totaal, Dordrecht totaal en per wijk, eerste helft 2004 en eerste helft 2005

wijken	alleen materiële schade		letselschade		totaal	
	1 ^o helft 2004	1 ^o helft 2005	1 ^o helft 2004	1 ^o helft 2005	1 ^o helft 2004	1 ^o helft 2005
wijken met uitgevoerd wijkverkeersplan	552	546	68	42	620	588
Nieuw-Krispijn	62	48	11	3	73	51
Staart	48	59	7	3	55	62
Wielwijk/Crabbehof/Zuidhoven	185	179	19	18	204	197
Sterrenburg	100	106	12	10	112	116
Dubbeldam	88	80	7	7	95	87
Stadspolders	69	74	12	1	81	75
wijken met deels uitgevoerd wijkverkeersplan	125	116	13	14	138	130
Oud-Krispijn	125	116	13	14	138	130
wijken zonder uitgevoerd wijkverkeersplan	491	482	31	21	522	503
Binnenstad	180	177	8	6	188	183
Noordflank	100	106	8	5	108	111
Reeland	211	199	15	10	226	209
Dordrecht totaal⁽¹⁾	1295	1264	125	86	1420	1350

⁽¹⁾ Dordrecht totaal inclusief verspreide bebouwing en Industriegebied West

Bron: Politie ZHZ

6 Tellingen en snelheidsmetingen

In mei 2005 zijn op diverse wegen in wijken met een uitgevoerd wijkverkeersplan metingen verricht van snelheden en verkeersintensiteiten. Gemeten is op 5 30-km wegen en 16 50-km wegen (zie tabel 6.1). Op de 50-km wegen vonden de metingen over het algemeen plaats op wegvakken tussen twee snelheidsremmende voorzieningen. Uitzondering is de Rechte Zandweg. Op het wegvak waar is gemeten is geen snelheidsbeperkende maatregel anders dan de nadering van, c.q. het uitkomen uit een 30-km zonegebied dat voor de rest van de straat geldt.

In tabel 6.1 staan de gemeten V85 waarden aangegeven. Dit is een in verkeerskundig onderzoek en ontwerp standaard gebruikte normwaarde die aangeeft dat 85% van de weggebruikers niet harder rijdt dan de weergegeven snelheid. Deze standaard is ingegeven omdat er altijd weggebruikers zullen blijven die zich niet aan de maximum snelheid houden en waarop ook niet te handhaven is. Zo vinden veel snelheidsovertredingen laat op de avond en 's nachts plaats.

Uit de metingen blijkt voor de meeste 50-km wegen een bevredigende V85 waarde. Belangrijkste uitzondering is de Groene Zoom in Stads-polders met waarden van 55 en 54 km per uur. Verder werd alleen nog op de Gravensingel in

Dubbeldam op 2 plaatsen in 2 richtingen en op de M.H. Trompweg in Wielwijk in 1 richting een waarde iets boven de 50 kilometer gemeten. Voor zover er een eerdere meting beschikbaar is (Gravensingel, Dubbelsteynlaan Oost), is de snelheid afgenomen.

De metingen op de 30-km wegen zijn duidelijk veel minder bevredigend. De V85 waarden komen niet in de buurt van de 30 kilometer en vergelijking met de (schaarse) eerdere metingen wijst, 1 richting op de Oudendijk uitgezonderd, niet op een daling van de snelheid. De lagere snelheid op de Mauritsweg dan op de andere wegen kan in verband worden gebracht met de nabijheid van de bocht naar/van de Dubbeldamseweg Zuid.

Tabel 6.1 Snelheidsmetingen, V85 waarden gemiddelde werkdag¹

locatie	ri1	ri2	mei 2005		eerdere meting	
			V85 ri 1	V85 ri 2	V85 ri 1	V85 ri 2
30-km wegen/wegvakken						
Hugo de Grootlaan	H. de Grootplein	Marnixstraat	48	-		
Van Baerlestraat	Brederodestraat	Tesselschadestraat	-	47		
Mauritsweg	Dubbeldamseweg Z.	Hendrikstraat	40	39		
Oudendijk	Overkampweg	Eddingtonweg	48	52	51	50
Kastanjelaan	Beukenlaan	Eikenlaan	48	48	48	48
Rechte Zandweg ²	Nijhofflaan	B. v. Boetzelaerlaan	48	48		
50-km wegen/wegvakken						
Krispijnseweg	Catsstraat	Vondelstraat	47	46		
Brouwersdijk	Willem Marisstraat	Jacob Marisstraat	48	47		
Abel Tasmanweg	Zuidendijk	C. Trompweg	46	47		
M.H. Trompweg	W. de Withstraat	Copernicusweg	49	52		
Keplerweg	Tweelingenstraat	Stierstraat	46	45		
Venuslaan	Marslaan	Planetenlaan	46	48		
Assumburg	Remmerstein	Mildenburg	49	49		
De Jagerweg	Minnaertweg	Lunenburg	50	50		
Gravensingel	Cederlaan	Vijverlaan	52	51		
Gravensingel	Kastanjelaan	Elzenlaan	52	52	56	55
Dubbelsteynlaan Oost	Jasmijnstraat	Gravensingel	49	50	50	53
Noordhoevelaan	Repelaerstr.	Haaswijkweg West	43	42		
Groene Zoom	C. Mendesring	Hastingsweg	55	54		
Stadspolderring	S. Vestdijkerf	B. Pasternakerf	49	49		
Haringvlietstraat	Wielingenstraat	Oosterdiep	48	46		

¹ V85 waarde wil zeggen dat 85% van de weggebruikers niet harder rijdt dan de weergegeven snelheid

² De meting is van vóór de aanvang van de werkzaamheden op Haaswijkweg en Rechte Zandweg

Zoals gezegd zijn tegelijkertijd met de snelheid ook intensiteiten gemeten. Tabel 6.2 geeft daarvan de resultaten voor die wegen/wegvakken waarvoor ook eerdere data beschikbaar zijn. Op de 30-km wegen Oudendijk, Rechte Zandweg en - in mindere mate - Kastanjelaan is sprake van een afgenomen verkeersintensiteit. Dit is dus in lijn met één van de doelen van de wijkverkeersplannen. Wat betreft de Rechte Zand-

weg komt niet eenduidig uit de cijfers naar voren hoe het verkeer zich verdeeld heeft (Dubbelsteynlaan Oost afname, Noordhoevelaan wijk in afname, wijk uit toename).

Voor het overige geven de cijfers geen duidelijke vingerwijzingen richting effecten van de wijkverkeersplannen.

Tabel 6.2 Intensiteiten op wegen/wegvakken waar al eerdere data van bestaan¹, werkdaggemiddelden

locatie	ri1	ri2	mei 2005		eerdere meting	
			12 uur ri 1	12 uur ri 2	12 uur ri 1	12 uur ri 2
30-km wegen/wegvakken						
Oudendijk	Overkampweg	Eddingtonweg	130	140	447	439
Kastanjelaan	Beukenlaan	Eikenlaan	1703	1465	1892	1676
Rechte Zandweg	Nijhofflaan	B. v. Boetzelaerlaan	1906	2077	2607	4085
50-km wegen/wegvakken						
Brouwersdijk	Willem Marisstraat	Jacob Marisstraat	4338	4608	4678	4886
M.H. Trompweg	W. de Withstraat	Copernicusweg	4128	3871	3846	4005
Keplerweg	Tweelingenstraat	Stierstraat	2728	2217	3109	2562
Gravensingel	Kastanjelaan	Elzenlaan	1393	1688	1540	1836
Dubbelsteynlaan Oost	Jasmijnstraat	Gravensingel	1574	1508	1714	1694
Noordhoevelaan	Repelaerstr.	Haaswijkweg West	2952	2622	3701	2111
Groene Zoom	C. Mendesring	Hastingsweg	5925	5577	5431	4716

¹ Op zijn verst terug tot 1999

Tot slot is het ook mogelijk om aan de metingen cijfers te ontlenuen over de hoeveelheid vrachtverkeer op de verschillende wegen/wegvakken. Informatie hierover is opgenomen in tabel 6.3. We zien dat van de 30-km wegen vooral de Van Baerlestraat en de Kastanjelaan veel vrachtverkeer krijgen te verwerken. Van de in de metingen meegenomen 50-km wegen is vooral op de

Krispijnseweg en de Noordhoevelaan sprake van veel vrachtverkeer. Dit zijn niet meer dan constateringen. In relatie tot het wijkverkeersplan Dubbeldam springt de relatief grote hoeveelheid vrachtverkeer op de Rechte Zandweg in het oog. Dit terwijl de Dubbelsteynlaan Oost de bevoorradingsroute is voor het Damplein.

Tabel 6.3 Vruchtverkeer tijdens tellingen mei 2005, werkdaggemiddelden

locatie	ri1	ri2	24 uur	24 uur
			ri 1	ri 2
30-km wegen/wegvakken				
Hugo de Grootlaan	H. de Grootplein	Marnixstraat	16	-
Van Baerlestraat	Brederodestraat	Tesselschadestraat	-	66
Mauritsweg	Dubbeldamseweg Z.	Hendrikstraat	21	21
Oudendijk	Overkampweg	Eddingtonweg	5	3
Kastanjelaan	Beukenlaan	Eikenlaan	72	64
Rechte Zandweg	Nijhofflaan	B. v. Boetzelaerlaan	92	62
50-km wegen/wegvakken				
Krispijnseweg	Catsstraat	Vondelstraat	206	195
Brouwersdijk	Willem Marisstraat	Jacob Marisstraat	44	39
Abel Tasmanweg	Zuidendijk	C. Trompweg	35	37
M.H. Trompweg	W. de Withstraat	Copernicusweg	58	80
Keplerweg	Tweelingenstraat	Stierstraat	32	30
Venuslaan	Marslaan	Planetenlaan	71	71
Assumburg	Remmerstein	Mildenburg	21	12
De Jagerweg	Minnaertweg	Lunenburg	17	22
Gravensingel	Cederlaan	Vijverlaan	11	15
Gravensingel	Kastanjelaan	Elzenlaan	50	59
Dubbelsteynlaan Oost	Jasmijnstraat	Gravensingel	63	74
Noordhoevelaan	Repelaerstr.	Haaswijkweg West	171	209
Groene Zoom	C. Mendering	Hastingsweg	50	46
Stadspolderring	S. Vestdijkerf	B. Pasternakerf	10	11
Haringvlietstraat	Wielingenstraat	Oosterdiep	2	1

Bijlagen

Bijlage 1 Vragenlijst

Om de verkeersveiligheid te vergroten zijn in uw woonwijk en ook in andere wijken in Dordrecht de afgelopen tijd wijkverkeersplannen uitgevoerd of nog in uitvoering. Er kunnen diverse maatregelen zijn genomen, uiteenlopend van het instellen van 30-km zones, het aanbrengen van zebrapaden en andere voetgangersoversteekplaatsen tot wegversmallingen en afsluitingen voor doorgaand verkeer. Op een aantal ontsluitingswegen zijn snelheidsremmende maatregelen getroffen in de vorm van zogenaamde busdrempels ('druppels'), verkeersdrempels waar de bus gewoon met normale snelheid overheen kan maar waarvoor personenauto's moeten afremmen. In de woonbuurten worden 30-km zones gemarkeerd door verkeersdrempels over de volle breedte van de weg.

De eerste vragen gaan over (de maatregelen in het kader van) het wijkverkeersplan voor uw eigen wijk.

1. **Het uitgangspunt voor de wijkverkeersplannen was dat er wat gedaan moest worden aan de verkeersveiligheid in de woonwijken. In hoeverre bent u het eens met dat uitgangspunt?**
 helemaal mee eens enigszins mee eens niet mee eens

2. **Wat vond u van de verkeersveiligheid in uw woonbuurt/woonwijk voordat is begonnen met de uitvoering van het wijkverkeersplan in uw woonwijk?**

	goed	voldoende	matig	onvoldoende	slecht
woonbuurt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
woonwijk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. **Is het u opgevallen dat er de afgelopen tijd bepaalde verkeers- en/of inrichtings-maatregelen in uw woonwijk zijn getroffen?**
 ja nee

4. **Bent u op de hoogte van de voor uw woonwijk beoogde verkeers- en inrichtings-maatregelen in het wijkverkeersplan?**
 ja, goed op de hoogte enigszins op de hoogte niet op de hoogte

5. **In hoeverre vindt u dat het wijkverkeersplan in uw wijk de verkeersveiligheid in uw woonbuurt/woonwijk heeft verbeterd?**

	sterk verbeterd	enigszins verbeterd	niet verbeterd, niet verslechterd	juist verslechterd	weet niet
woonbuurt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
woonwijk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. **Is er naar uw mening nog een maatregel absoluut noodzakelijk om de verkeersveiligheid in uw woonbuurt/woonwijk (nog verder) te vergroten?**
 zou het niet weten
 ja, nl: (maatregel en plek zo nauwkeurig mogelijk omschrijven)

7. **Wat vindt u goed aan de recente verkeers- en/of inrichtingsmaatregelen in uw woonwijk en waarom?** svp maatregel(en) beschrijven en toelichten waarom u deze goed vindt
 weet niet
 ik vind daar niets goed aan

8. **Wat vindt u absoluut niet goed aan de recente verkeers- en/of inrichtingsmaatregelen in uw woonwijk en waarom?** svp maatregel(en) beschrijven en toelichten waarom u deze absoluut niet goed vindt
 weet niet
 er is niets dat ik absoluut niet goed vind

9. **Zou u alles bij elkaar voor het hele wijkverkeersplan voor uw woonwijk een rapportcijfer willen geven?**

rapportcijfer (1 = zeer slecht, 10 = uitmuntend)

- | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> weet niet | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

De volgende vragen gaan over de drempels op de ontsluitingswegen. Dat zijn de 50-km wegen. Deze drempels worden 'busdrempels' genoemd, omdat de bus daar niet voor hoeft af te remmen, maar automobilisten wel. Ze worden ook wel 'druppels' genoemd. Als weggebruiker kan het zijn dat u te maken heeft met 'busdrempels' of 'druppels' op 50-km wegen in uw eigen wijk, maar ook - of juist vaker - met 'busdrempels' of 'druppels' op 50-km wegen in andere wijken.

10. **Hoe vaak maakt u als automobilist gebruik van een 50-km ontsluitingsweg in Dordrecht die is voorzien van snelheidsremmende drempels, de zgn. 'busdrempels' of 'druppels'? Ontsluitingswegen zijn de grotere wegen als de Stadspolderring in Stadspolders en de Eulerlaan in Sterrenburg.**

- (vrijwel) dagelijks
- gemiddeld op 4 à 5 dagen per week
- gemiddeld op 2 à 3 dagen per week
- gemiddeld 1 x per week
- 1x per maand - 1x per week
- minder dan 1x per maand
- rij zelf geen auto

11. **Wat is uw mening over de snelheidsremmende drempels ('busdrempels' of 'druppels') op de 50-km ontsluitingswegen?**

- prima dat ze er zijn
- het is een noodzakelijk kwaad
- anders, nl.:

12. **Vindt u dat de snelheidsremmende drempels ('busdrempels') bijdragen aan een verhoogde verkeersveiligheid?**

- ja, zeker
- ja, enigszins
- nee
- integendeel, het verslechtert de verkeersveiligheid

13. **Hoe vaak fietst u?**

- (vrijwel) dagelijks
- gemiddeld op 4 à 5 dagen per week
- gemiddeld op 2 à 3 dagen per week
- gemiddeld 1 x per week
- 1 x per maand - 1x per week
- (vrijwel) nooit

14. **Zijn er van uw kant met betrekking tot het fietscomfort kritische opmerkingen bij recente verkeersmaatregelen op routes die u vaak fietst?**

- nee
- ja, nl.:

15. **Heeft u nog opmerkingen bij dit onderwerp van de enquête?**

Bijlage 2 Resultaten stadspanelonderzoek uitgesplitst

Tabel B2.1 Uitgangspunt wijkverkeersplannen

	helemaal mee eens	enigszins mee eens	niet mee eens
Krispijn	58	34	8
Staart	57	36	6
Wielwijk/Crabbehof/Zuidhoven	64	29	8
Sterrenburg	58	33	9
Dubbeldam	49	40	11
Stadspolders	58	34	8
totaal	58	34	9

Tabel B2.2 Bekendheid met maatregelen wijkverkeersplan

	goed op de hoogte	enigszins op de hoogte	niet op de hoogte
Krispijn	16	52	33
Staart	10	58	31
Wielwijk/Crabbehof/Zuidhoven	19	46	35
Sterrenburg	13	50	38
Dubbeldam	42	38	21
Stadspolders	9	48	43
totaal	17	48	35

Tabel B2.3 Maatregelen opgevallend?

	ja	nee
Krispijn	91	9
Staart	76	24
Wielwijk/Crabbehof/Zuidhoven	78	22
Sterrenburg	94	6
Dubbeldam	95	5
Stadspolders	96	4
totaal	91	9

Tabel B2.4 Verkeersveiligheid woonbuurt vóór wijkverkeersplan

	goed	voldoende	matig	onvoldoende	slecht
Krispijn	8	32	34	16	10
Staart	18	37	33	8	4
Wielwijk/Crabbehof/Zuidhoven	12	40	35	10	4
Sterrenburg	19	48	24	7	2
Dubbeldam	33	37	21	8	2
Stadspolders	16	48	26	9	2
totaal	17	42	28	10	4

Tabel B2.5 Verbetering verkeersveiligheid in woonbuurt

	<i>sterk verbeterd</i>	<i>enigszins verbeterd</i>	<i>niet verbeterd, niet verslechterd</i>	<i>juist verslechterd</i>	<i>weet niet</i>
<i>Krispijn</i>	11	43	33	10	3
<i>Staart</i>	6	33	45	6	10
<i>Wielwijk/Crabbehof/Zuidhoven</i>	10	43	34	8	5
<i>Sterrenburg</i>	5	35	35	23	3
<i>Dubbeldam</i>	4	17	43	33	3
<i>Stadspolders</i>	7	34	45	11	3
<i>totaal</i>	7	35	38	16	4

Tabel B2.6 Verkeersveiligheid woonwijk vóór wijkverkeersplan

	<i>goed</i>	<i>voldoende</i>	<i>matig</i>	<i>onvoldoende</i>	<i>slecht</i>
<i>Krispijn</i>	8	33	36	18	5
<i>Staart</i>	12	49	26	12	2
<i>Wielwijk/Crabbehof/Zuidhoven</i>	13	34	36	14	4
<i>Sterrenburg</i>	21	42	29	6	2
<i>Dubbeldam</i>	30	37	25	6	2
<i>Stadspolders</i>	11	45	36	5	4
<i>totaal</i>	16	40	32	9	3

Tabel B2.7 Verbetering verkeersveiligheid in woonwijk

	<i>sterk verbeterd</i>	<i>enigszins verbeterd</i>	<i>niet verbeterd, niet verslechterd</i>	<i>juist verslechterd</i>	<i>weet niet</i>
<i>Krispijn</i>	15	42	30	11	3
<i>Staart</i>	5	45	33	10	7
<i>Wielwijk/Crabbehof/Zuidhoven</i>	14	43	27	11	6
<i>Sterrenburg</i>	4	34	34	25	3
<i>Dubbeldam</i>	4	25	28	39	4
<i>Stadspolders</i>	6	44	29	17	4
<i>totaal</i>	8	39	30	20	4

Tabel B2.8 Extra maatregel noodzakelijk?

	<i>ja</i>
<i>Krispijn</i>	48
<i>Staart</i>	46
<i>Wielwijk/Crabbehof/Zuidhoven</i>	25
<i>Sterrenburg</i>	49
<i>Dubbeldam</i>	63
<i>Stadspolders</i>	41
<i>totaal</i>	45

Tabel B2.9 Goed aan wijkverkeersplannen

	<i>ik vind er niets goed aan</i>	<i>weet niet</i>
<i>Krispijn</i>	18	28
<i>Staart</i>	29	29
<i>Wielwijk/Crabbehof/Zuidhoven</i>	17	34
<i>Sterrenburg</i>	34	21
<i>Dubbeldam</i>	31	17
<i>Stadspolders</i>	28	26
<i>totaal</i>	26	25

Tabel B2.10 Absoluut niet goed aan wijkverkeersplannen

	<i>er is niets dat ik absoluut niet goed vind</i>	<i>weet niet</i>
<i>Krispijn</i>	19	36
<i>Staart</i>	20	29
<i>Wielwijk/Crabbehof/Zuidhoven</i>	24	37
<i>Sterrenburg</i>	11	15
<i>Dubbeldam</i>	6	18
<i>Stadspolders</i>	12	25
<i>totaal</i>	14	25

Tabel B2.11 Rapportcijfer wijkverkeersplannen

	<i>gemiddeld rapportcijfer</i>	<i>% onvoldoende</i>
<i>Krispijn</i>	6,1	32
<i>Staart</i>	6,1	23
<i>Wielwijk/Crabbehof/Zuidhoven</i>	6,3	25
<i>Sterrenburg</i>	5,4	49
<i>Dubbeldam</i>	4,9	58
<i>Stadspolders</i>	5,9	32
<i>totaal</i>	5,7	38

Tabel B2.12 Mening busdrempels, naar intensiteit weggebruik

	<i>prima dat ze er zijn</i>	<i>noodzakelijk kwaad</i>	<i>anders</i>
<i>(vrijwel) dagelijks</i>	17	34	50
<i>4 tot 5 dagen per week</i>	17	40	43
<i>2 tot 3 dagen per week</i>	20	48	32
<i>1 keer per week</i>	26	48	26
<i>1 keer per maand – 1x per week</i>	50	36	14
<i>minder dan 1x per maand</i>	30	65	5
<i>rij zelf geen auto</i>	52	31	17
<i>totaal</i>	25	37	37

Tabel B2.13 Bijdrage busdrempels aan verhoogde verkeersveiligheid, naar intensiteit weggebruik

	zeker	enigszins	nee	integendeel, verslechterd juist
(vrijwel) dagelijks	13	30	31	25
4 tot 5 dagen per week	16	32	30	22
2 tot 3 dagen per week	16	40	32	12
1 keer per week	19	44	30	7
1 keer per maand – 1x per week	20	53	27	0
minder dan 1x per maand	18	50	23	9
rij zelf geen auto	35	44	13	9
totaal	18	36	28	18

Tabel B2.14 Kritische opmerkingen m.b.t. fietscomfort, naar frequentie fietsgedrag

	nee	ja
(vrijwel) dagelijks	63	37
4 tot 5 dagen per week	69	31
2 tot 3 dagen per week	72	28
1 keer per week	71	29
1 keer per maand – 1x per week	69	31
(vrijwel) nooit	94	7
totaal	72	28

Tabel B2.15 Overzicht meest genoemde open antwoorden op de vraag: "Wat vind u goed aan de recente maatregelen?"

opmerking	KR	ST	Ww/Ch/Zh	SB	DD	SP
drempels (algemeen)	8	1	7	7	5	4
drempels: snelheid lager	23	9	11	16	7	15
busdrempels (algemeen)	6	1	1	3	1	2
busdrempels: snelheid lager	8	2	3	6	1	15
snelheid lager (algemeen)	15	4	11	12	5	17
versmallingen	4			6	2	2
30-km zones / uitritconstructies	8		13	3	17	2
oversteekplaatsen	3		9	2	3	2
veilig(er) voor fietsers	3		3	2		
veilig(er) (algemeen)	4		2			
rotondes				1		1
voorrang fietsers op rotondes						3
1-richtingsverkeer	2	2			1	
totaal aantal opmerkingen	84	19	60	58	42	63
waarvan drempels (totaal)	45	13	22	32	14	36
waarvan snelheid (totaal)	46	15	25	34	13	47
totaal aantal respondenten	180	53	151	168	108	157
% opm. drempels onder respondenten	25	25	15	19	13	23
% opm. snelheid onder respondenten	26	28	17	20	12	30

N.B. Bij sommige opmerkingen is niet duidelijk of het om busdrempels of gewone drempels gaat. Waar het onduidelijk is, is de opmerking meegenomen onder het kopje 'drempels'.

N.B.2 Sommige respondenten hebben meerdere opmerkingen gegeven. Opmerkingen over drempels of busdrempels zijn bij slechts één van de categorieën over drempels opgenomen. Wel kunnen opmerkingen over drempels gecombineerd worden met opmerkingen over andere dingen, zoals voorrangssituaties.

Tabel B2.16 Overzicht open antwoorden op de vraag: "Wat vind u niet goed aan de recente maatregelen?", per wijk

opmerking	KR	ST	Ww/Ch/Zh	SB	DD	SP
<i>drempels (totaal)</i>	33	14	20	35	21	43
<i>waarvan: te veel</i>	3	1	3	5	5	5
<i>waarvan: werken niet / gevaarlijk</i>	3	4	3	6	2	5
<i>waarvan: schade / hinder / irritatie</i>	11	2	6	11	6	7
<i>waarvan: vertraging / doorstroming</i>	4	2	1		2	4
<i>waarvan: hoge snelheid tussen drempels</i>	1			3		2
<i>waarvan: verkeerde plaatsen</i>	1	1	1	3		8
<i>busdrempels (totaal)</i>	10	6	16	49	19	37
<i>waarvan: te veel</i>			4	1		1
<i>waarvan: werken niet / grote auto's remmen niet, kleine auto's wel / hard tussen versmallingen doorrijden: gevaarlijk</i>	2			8	5	12
<i>waarvan: schade / hinder / irritatie</i>	1	2	3	2	4	5
<i>waarvan: vertraging / doorstroming</i>			1	1		3
<i>waarvan: verkeerde plaatsen</i>		1		1		1
<i>waarvan: auto's rijden ertussendoor</i>			1	21	1	4
<i>voorrangssituaties</i>					37	
<i>waarvan: kruisingen</i>					21	
<i>gevaar voor fietsers</i>	5	1	5	13	6	2
<i>slecht voor milieu / geluidsoverlast</i>	7	1	3	4	2	1
<i>30-km zones niet afgedwongen / gehandhaafd</i>	2		2	1	5	1
<i>30-km zones niet nodig</i>	1				4	
<i>woonerven onoverzichtelijk</i>					2	1
<i>onveilige situaties (algemeen)</i>	4		3	3	1	5
<i>sluipverkeer</i>	1		1		2	
<i>afstelling stoplichten</i>	1		1			1
<i>weghalen zebra's</i>			1	1		
<i>slecht aangegeven / gecommuniceerd</i>		1			2	1
<i>overlast fietsers / scooters</i>	1		1			
<i>opmerkingen over specifieke locaties</i>	12	8	2	11	8	9
<i>totaal aantal opmerkingen</i>	77	27	55	117	109	101
<i>waarvan drempels</i>	43	20	36	84	40	80
<i>waarvan voorrang</i>					37	
<i>totaal aantal respondenten</i>	180	53	151	168	108	157
<i>% opm. drempels onder respondenten</i>	24	38	24	50	37	51
<i>% opm. voorrang onder respondenten</i>					34	

N.B. Bij sommige opmerkingen is niet duidelijk of het om busdrempels of gewone drempels gaat. Waar het onduidelijk is, is de opmerking meegenomen onder het kopje 'drempels'. Waar de opmerkingen specifiek waren zijn ze zoveel mogelijk ingedeeld in subcategorieën, vooral bij drempels en busdrempels.

N.B.2 Sommige respondenten hebben meerdere opmerkingen gegeven. Opmerkingen over drempels of busdrempels zijn bij slechts één van de categorieën over drempels opgenomen. Wel kunnen opmerkingen over drempels gecombineerd worden met opmerkingen over andere dingen, zoals voorrangssituaties.

Bijlage 2a Details per wijkverkeersplan

In deze bijlage zullen we in het kort per wijkverkeersplan de specifieke antwoorden en opmerkingen van de respondenten weergeven, zodat de knelpunten per wijk vastgesteld kunnen worden. Ook de signalen die de wijkmanagers krijgen van de bewoners zijn hierin verwerkt. Per wijkverkeersplan geven we aan wat de respondenten goed vinden en wat ze niet goed vinden. Overigens moet daarbij worden opgemerkt dat niet alles is terug te voeren op maatregelen in het kader van de wijkverkeersplannen. Deze opmerkingen die niet direct betrekking hebben op uitgevoerde maatregelen zijn gemarkeerd en een *. Ten slotte geven we aan welke maatregelen men absoluut noodzakelijk acht om de verkeersveiligheid (verder) te vergroten.

Krispijn

Goed aan recente maatregelen:

- Dremfels Brouwersdijk (6x genoemd)
- Druppels Viottakade (2x genoemd)
- Dremfels van Baerlestraat en Hugo de Grootlaan (2x genoemd)
- Dremfels Krispijnseweg
- Dremfels Nassauweg
- Dremfel Dubbeldamseweg: kinderen kunnen veilig oversteken
- Dremfels bij Essenhof
- Kruising Viottakade / Fr. Lebretlaan (3x genoemd)
- Snelheid Patersweg is omlaag gegaan (2x genoemd)
- Snelheid bij Thureborgh omlaag gegaan
- Ontsluiting naar Zwijndrechtse brug*
- Voorrangssituatie Nassauweg t.h.v. Pauluskerk
- Zebrapad t.h.v. Weizigtschool
- Op verzoek extra dremfels neergelegd (J. van Lennepstraat, Helmerstraat)

Niet goed aan recente maatregelen:

- Kruising Viottakade/ Fr. Lebretlaan niet veiliger (voor fietsers) (4x genoemd)
- Kruispunt Bosboom Toussaintstraat / van Baerlestraat / Brouwersdijk te druk en onoverzichtelijk
- Dremfels Mariastraat gevaarlijk voor fietsers en zorgen voor opstopping (3x genoemd)
- Dremfels Brouwersdijk zorgen voor opstopping
- Éénrichtingsverkeer zorgt voor hoge snelheid, bv. Blankenburgstraat, Hollanderstraat, Sweelinckstraat, Valeriusstraat, Reinkenstraat*.
- Éénrichtingsverkeer Hoofdstraat*
- Te lage dremfels op Dubbeldamseweg en Emmastraat
- Geen stoepen
- Parkeeroverlast bij Bas van der Heijden*
- Oversteken Nassauweg laat te wensen over*

Noodzakelijke maatregelen:

- Meer snelheidsremmende maatregelen (vnl 30-km zones, maar ook 50-km wegen als Brouwersdijk, Fr. Lebretlaan) (door 20 respondenten genoemd)
- 1-richtingsverkeer in sommige straten (vnl Nw-Krispijn) (5x genoemd)
- Oversteekplaats fietsers bij uitkomen tunnel linksaf richting Krispijnseweg (2x genoemd)
- Dubbelparkeren bij supermarkt Bosboom Toussaintstr. aanpakken (2x genoemd)
- Verder enkelvoudige opmerkingen die betrekking hebben op gevaarlijke kruisingen, gevaarlijke oversteekplaatsen, gevaar voor fietsers, gevaar voor voetgangers en onoverzichtelijke situaties, op allerlei verschillende plekken in de wijk

Staat

Goed aan recente maatregelen:

- Éénrichtingsverkeer Alblasstraat*
- Stoplicht fietsers Maasstraat / Merwedestraat*
- Situatie bij haakse bochten Haringvlietstraat
- Paal bij bocht Hunzeweg / Wielingenstraat: verkeer snijdt de bocht niet meer af

Niet goed aan recente maatregelen:

- Drempel Volkerakweg (zonder voorrangsborden) zorgt voor opstopping (3x genoemd)
- Drempels Haringvlietstraat te dicht bij de bocht en bushalte (2x genoemd)
- Druppels Haringvlietstraat zijn ten koste gegaan van parkeerplaatsen
- IJsselstraat is halverwege afgesloten*
- Niet afgemaakte middenzuil in Wielingenstraat¹
- Primaire fietsroute laat te wensen over: haakse uitritten bij bedrijven zijn gevaarlijk*
- Secundaire fietsroute langs Wantij nog niet (helemaal) gerealiseerd, deze ook doortrekken naar Stads-werven en oversteek naar Stadspolders*
- Oversteek naar Stadspolders voor fietsers en hulpdiensten is nog niet gerealiseerd*

Noodzakelijke maatregelen:

- Meer snelheidsremmende maatregelen (5x genoemd)
- Verwijderen druppels, want onveilig (2x genoemd)
- Rest betreft enkelvoudige opmerkingen over specifieke locaties in de wijk waar zaken als oversteekbaarheid en overzichtelijkheid verbeterd kunnen worden

Wielwijk/ Crabbehof/ Zuidhoven

Goed aan recente maatregelen:

- Respondenten uit dit gebied merken relatief vaak op dat ze tevreden zijn over het instellen van 30-km zones en over de oversteekplaatsen.
- Stoplicht achter manege / Hugo van Gijnweg (3x genoemd)
- Oversteekplaats M.H. Trompweg naast basisschool
- Oversteekplaats Groen van Pinksterenweg bij winkelcentrum
- 30-km zone Karel Doormanweg (N.B. dit is een 50-km weg)
- Drempels Thorbeckeweg
- Éénrichtingsverkeer Admiraalsplein*

Niet goed aan recente maatregelen:

- Stoplichten Talmaweg / Hugo van Gijnweg
- Snelheid Thorbeckeweg nog te hoog
- Door drempels op doorgaande wegen meer sluipverkeer (Troelstraweg, Kinsbergenstraat)
- Op Kinsbergenstraat / Trompweg is het lastig oversteken (linksaf slaan) voor fietsers en auto's
- Oversteken Hugo van Gijnweg / Talmaweg lastig voor fietsers
- Veel mensen gaan linksaf vanuit de Tak van Poortvlietstraat, terwijl dit niet mag.
- 1e stuk Colijnstraat onoverzichtelijk*
- Stukje van Talmaweg is 30 kilometer, is onlogisch m.b.t. ontsluitingsstructuur

Noodzakelijke maatregelen:

- Zebra met stoplicht nodig op kruising M.H. Trompweg / Witte de Witstraat (uit wijkbeheer)
- Meer snelheidsbeperkende maatregelen (vnl in 30-km zones, 8x genoemd)
- Druppels verwijderen (3x genoemd)
- Borden 30 kilometer op duidelijker plekken aanbrengen (2x genoemd)
- Zuidelijk doodlopende straat van maken
- Rest betreft enkelvoudige opmerkingen vooral over specifieke plekken in de wijk waar zaken als oversteekbaarheid, overzichtelijkheid en duidelijkheid beter kunnen

Sterrenburg

Goed aan recente maatregelen:

- Snelheid Jagerweg omlaag door oversteekplaatsen en druppels (3x genoemd)
- Snelheid Copernicuslaan omlaag

¹ Dit wordt na de zomer verder uitgevoerd.

- Maatregelen Eulerlaan: snelheid omlaag
- Drempel Assumburg

Niet goed aan recente maatregelen:

- Veel respondenten geven aan dat veel automobilisten in de wijk (hard) tussen de dubbele busdrempels doorrijden, wat gevaarlijke situaties oplevert
- Ook geven relatief veel respondenten aan dat er gevaarlijke situaties ontstaan voor fietsers
- Plan om Zuidendijk éénrichtingsverkeer te maken (2x genoemd)*
- Drempels Eulerlaan en Blaauwweg helpen niet
- Busdrempel Leeuwstraat gevaarlijk voor fietsers
- Druppel Assumburg te dicht bij Loevesteinstraat
- Drempel Keplerweg gevaarlijk voor fietsers
- Drempels na haakse bocht Venuslaan
- Goudestein: auto's rijden over wat voorheen parkeerplaats was
- Winkelcentrum Sterrenburg
- Oversteekplaats Jagerweg gelijk met bushalte
- Busbaan Galileilaan niet uitgevoerd (wegens geldgebrek?)

Noodzakelijke maatregelen:

- Druppels weg (of over volle breedte iets leggen) (15x genoemd)
- Geen druppels waar auto's midden door kunnen of langs fietsstroken (8x genoemd)
- Begroeiing laag houden (3x genoemd)
- Vrij liggende fietspaden (3x genoemd)
- Autoverkeer naar scholen ontmoedigen (2x genoemd)
- Wegversmallingen anders uitvoeren (2x genoemd)
- Rest betreft enkelvoudige opmerkingen over specifieke locaties waar zaken als oversteekbaarheid en overzichtelijkheid beter kunnen. Ook wordt voor sommige straten/erven gepleit voor (meer) snelheidsremmende maatregelen of verplaatsing van snelheidsremmers

Dubbeldam

Goed aan recente maatregelen:

- Oversteekplaats Groene Kruislaan bij Beatrixschool
- Éénrichtingsverkeer Couperusstraat / Schendelstraat
- (Kruispunt) Stevensweg (4x genoemd)
- Snelheid lager (Groene Kruislaan, Noodhoeve, Gravensingel, Dubbelsteynlaan, Rechte Zandweg) (4x genoemd)
- Afsluiten Oudendijk

Niet goed aan recente maatregelen:

- Er zijn erg veel opmerkingen (n=37: 34% van de respondenten uit Dubbeldam) gemaakt over de gewijzigde voorrangssituaties, die onduidelijk zijn en daardoor veel (bijna-)ongelukken veroorzaken. Het gaat vooral om de kruisingen waarbij het verkeer 'in de bocht' voorrang heeft. Uit registraties van de politie blijkt ook dat het aantal ongelukken na de aanpassing van de kruispunten is toegenomen. Het meest genoemd worden de kruisingen:
 - Groene Kruislaan – Dubbelsteynlaan West,
 - Dubbelsteynlaan Oost – Prunuslaan en
 - Rechte Zandweg – Prunuslaan.
- Drempel t.h.v. Dubbelsteynpark niet goed uitgevoerd (2x genoemd)
- Van Schendelstraat (scholen) chaotisch
- Verbod vrachtwagens Rechte Zandweg niet afgedwongen
- Voorrangsborden Stevensweg ontbreken
- Op Eikenlaan begint de overgang van 50 kilometer naar 30 kilometer net te laat (i.v.m. scholen)
- Stevensweg: voorrang bij versmalling niet duidelijk
- Sluipverkeer op Haaswijkweg

Noodzakelijke maatregelen:

- Gehele verkeersplan terugdraaien, met name vanwege "absurde" voorrangswijzigingen (17x genoemd)
- Kruising Burg. Jaslaan / Eikenlaan weer gelijkwaardig maken (4x genoemd) of rotonde (2x genoemd)
- Meer 1-richting verkeer (o.a. Haaswijckweg) (4x genoemd)
- Kruising Rechte Zandweg / Prunuslaan / Nijhofflaan voorrangsregeling terugdraaien (3x genoemd)
- Drempels op logische plekken leggen om voorrang af te dwingen (3x genoemd)
- Hele wijk 30- of 40-km zone (3x genoemd)
- (Les)vrachtwagens uit woonwijken weren (2x genoemd)
- Betere drempels in Burg. Beelaertspark (2x genoemd)
- Iets doen aan chaos rond Beatrixschool (2x genoemd)
- 30-km zones als zodanig inrichten (2x genoemd)
- Rest betreft enkelvoudige opmerkingen die betrekking hebben op specifieke locaties waar oversteekbaarheid, overzichtelijkheid, duidelijkheid en veiligheid voor fietsers beter kunnen

Stadspolders

Goed aan recente maatregelen:

- Drie op de tien respondenten geven aan dat de snelheid in de wijk omlaag is gegaan. Ook het verkeer op de Stadspolderring rijdt volgens een aantal respondenten (7) minder hard en er is minder sluipverkeer
- Drempels Chico Mendesring
- Fietsers voorrang bij rotondes
- Duidelijke kruising Suze Groeneweg / R. Kipling
- Afsluiting Bakema-erf met hekken: geen scheurende brommers meer

Niet goed aan recente maatregelen:

- Drempels Stadspolderring te hoog: je kan er niet met 50 kilometer overheen
- Drempel Geert Grotelaan gevaarlijk (voor fietsers) (3x genoemd)
- Druppels Chico Mendesring werken niet
- Op ring gevaarlijk passeren of tussen druppels doorrijden
- Éénrichtingssituaties minder overzichtelijk
- Bij Pallisander hebben overstekende fietsers slecht zicht
- Groene zoom: files door drempels

Noodzakelijke maatregelen:

- Verwijderen druppels, want gevaarlijk (5x genoemd)
- Begroeiing laag houden (5x genoemd)
- Andere snelheidsremmers dan druppels, want werken niet (4x genoemd)
- Meer p-gelegenheid, want nu langs weg waardoor onoverzichtelijke situaties (4x genoemd)
- Minder drempels op ring, met name in buurt P.Buck-erf (2x genoemd)
- Wegversmallingen ipv druppels (2x genoemd)
- Overall voorrang fietser, nu inconsistent (2x genoemd)
- Drempels op de woonerven (2x genoemd)
- Erven bij uitkomen op ring: voorrang voor rechts (2x genoemd)
- Verder enkelvoudige opmerkingen over specifieke locaties waar zaken als oversteekbaarheid, overzichtelijkheid, veiligheid voor de fietser, weren sluipverkeer beter kunnen

Algemeen met betrekking tot noodzakelijke maatregelen

Hoewel niet direct zoals bedoeld een fysieke maatregel, pleiten veel respondenten in alle wijken voor meer controle/handhaving van snelheid (auto's, maar ook brommers/scooters), wildparkeren en brommers/scooters op fietspaden.

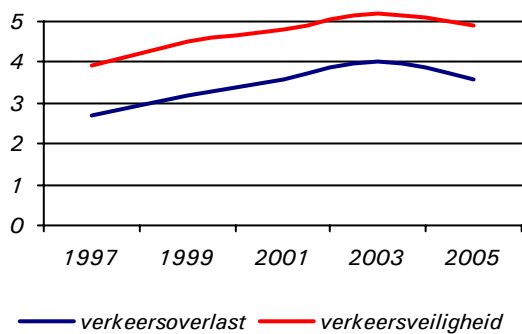
Bijlage 3 Resultaten onderzoeken Leefbaarheid & Veiligheid uitgesplitst

De indicatorscore verkeersoverlast is gebaseerd op voorkomen van geluidsoverlast door verkeer, parkeeroverlast en stankoverlast van verkeer. Min=0, max=6. Hoe hoger de score, hoe meer overlast.

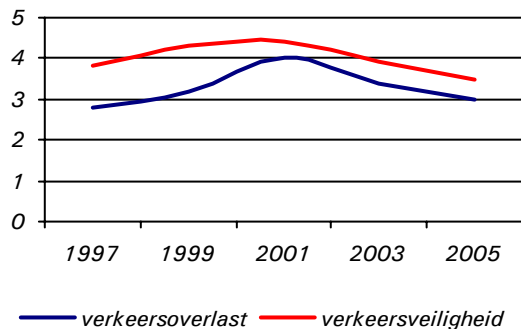
De indicatorscore verkeersveiligheid is gebaseerd op voorkomen van agressief verkeersgedrag, te hard rijden en aanrijdingen. Min=0, max=6. Hoe hoger de score, hoe onveilig.

Bron: onderzoeken Leefbaarheid & Veiligheid 1997 t/m 2005

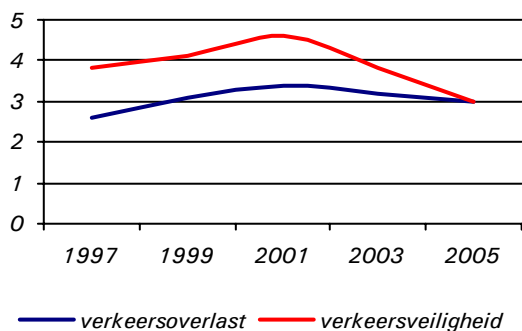
Figuur B3.1 Ontwikkeling indicatorscores verkeersoverlast en verkeersveiligheid Krispijn



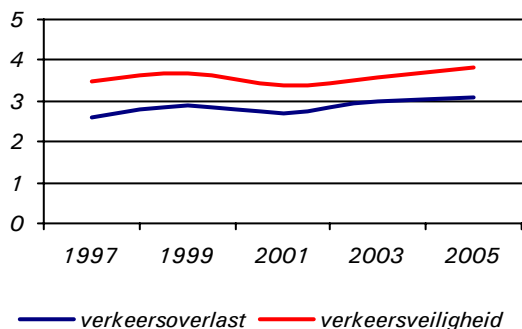
Figuur B3.2 Ontwikkeling indicatorscores verkeersoverlast en verkeersveiligheid Staart



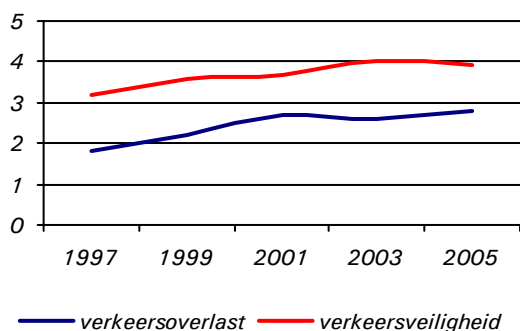
Figuur B3.3 Ontwikkeling indicatorscores verkeersoverlast en verkeersveiligheid Wielwijk/ Crabbehof/ Zuidhoven



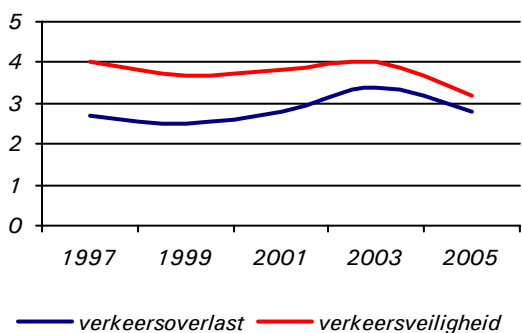
Figuur B3.4 Ontwikkeling indicatorscores verkeersoverlast en verkeersveiligheid Sterrenburg



Figuur B3.5 Ontwikkeling indicatorscores verkeersoverlast en verkeersveiligheid Dubbeldam



Figuur B3.6 Ontwikkeling indicatorscores verkeersoverlast en verkeersveiligheid Stadspolders



Tabel B3.1 Indicatorscore verkeersoverlast

	1997	1999	2001	2003	2005
Krispijn	2,7	3,2	3,6	4,0	3,6
Staart	2,8	3,2	4,0	3,4	3,0
Wielwijk/Crabbehof/Zuidhoven	2,6	3,1	3,4	3,2	3,0
Sterrenburg	2,6	2,9	2,7	3,0	3,1
Dubbeldam	1,8	2,2	2,7	2,6	2,8
Stadspolders	2,7	2,5	2,8	3,4	2,8
<i>totaal</i>	<i>2,5</i>	<i>2,8</i>	<i>3,0</i>	<i>3,3</i>	<i>3,1</i>

Indicatorscore gebaseerd op voorkomen van geluidsoverlast door verkeer, parkeeroverlast en standoverlast van verkeer.

Min=0, max=6. Hoe hoger de score, hoe meer overlast.

Bron: onderzoeken Leefbaarheid & Veiligheid 1997 t/m 2005

Tabel B3.2 Indicatorscore verkeersveiligheid

	1997	1999	2001	2003	2005
Krispijn	3,9	4,5	4,8	5,2	4,9
Staart	3,8	4,3	4,4	3,9	3,5
Wielwijk/Crabbehof/Zuidhoven	3,8	4,1	4,6	3,8	3,0
Sterrenburg	3,5	3,7	3,4	3,6	3,8
Dubbeldam	3,2	3,6	3,7	4,0	3,9
Stadspolders	4,0	3,7	3,8	4,0	3,2
totaal	3,7	3,9	4,0	4,1	3,8

Indicatorscore gebaseerd op voorkomen van agressief verkeersgedrag, te hard rijden en aanrijdingen. Min = 0, max = 6. Hoe hoger de score, hoe onveiliger.

Bron: onderzoeken Leefbaarheid & Veiligheid 1997 t/m 2005

Tabel B3.3 Percentage van de bevolking dat in de afgelopen 12 maanden een aanrijding heeft gehad

	1997	1999	2001	2003	2005
aanrijding met doorrijden	2,8	3,7	3,5	3,4	2,7
aanrijding zonder doorrijden	5,4	6,9	8,3	7,9	8,2
totaal	8,2	10,6	11,8	11,3	10,9

Bron: onderzoeken Leefbaarheid & Veiligheid 1997 t/m 2005

Publicaties van het Sociaal Geografisch Bureau

Openbare orde en veiligheid		Evaluatie woonkeus Drechtsteden	2001
Leefbaarheid en veiligheid in Dordrecht 2003	2004	Verslag Geschikt Wonen	2003
Benchmark leefbaarheid en veiligheid 2001	2002	Migratie-onderzoek 2002	2003
Leefbaarheid en veiligheid in de Drechtsteden anno 2002	2003	Algemeen bestuur en maatschappelijke verkenningen	
Overzicht bestaande leefbaarheidsonderzoeken	2000	Dit is Dordt	2004
Jeugdcriminaliteitskaart Zuid-Holland Zuid 2000	2001	Bekend maakt bemind Monitor Beeld van Dordrecht	2005
Eind evaluatie Veiligheidsnetwerk Zwijndrecht	2002	Vertrouwen in het bestuur en oordeel over raads-communicatie	2004
Veiligheidsbeleving op school 2004	2004	Evaluatie inspraakbeleid	2002
Leefbaarheid en veiligheid in de Gemeente Zwijndrecht anno 2002	2003	Succesvol lokaal ouderenhuisvestingsbeleid	2001
Verkeer en vervoer		Gezondheidsmonitor Zuid-Holland Zuid	
Parkeerregulering Groenedijk/Oranjelaan	2003	hoofdrapport en deelrapport: Dordrecht	2001
Autobezit, verplaatsingsgedrag en vervoermiddelgebruik van de Dordtse bevolking anno 2001	2003	Omnibusonderzoek Barendrecht 2000	2001
Sociaal-economisch beleid		Prognose Essenhof 2000-2015 (crematies en begravingen)	2000
Monitor Binnenstad Dordrecht 2000/2001	2002	Bereik/waardering voor info gem. Dordrecht	2002
Monitor werk 2002	2003	Herhalingsmeting beeld van en belangstelling voor de Drechtsteden	2002
De Sociale Staat van Dordrecht 2003	2004	De stem van de burger	2002
De markt voor benzinepompen in Dordrecht	2001	Bezoekersonderzoek Dag van Dordt	2003
Horecabezoek en beoordeling van de Dordtse horeca door de Dordtse bevolking anno 2004	2004	Evaluatie Dualisme 1e fase	2003
Onderzoek draagvlak vrijdagmiddagmarkt	2003	Feiten, belevingen en trends Papendrecht	2003
Monitor vraagzijde arbeidsmarkt havengebonden cluster Rijnmond	2004	Milieu	
Onderwijs		Gebruik toegangssysteem ondergrondse containers	2004
Kiezen voor beroepsonderwijs	2005	Onderzoek naar achtergronden onkruidbestrijdings-middelengebruik door particulieren	2003
ROC's Albada College en Da Vinci College in de Hoeksche Waard	2003	Evaluatie proef mini-container papier	2005
Behoeftte onderzoek kinderopvang Dordrecht	2004	Evaluatie hondenbeleid	2004
Integrale leerlingenprognose gemeente Dordrecht 2002-2018	2003	Milieumonitor Dordrecht 2003	2004
Vrije tijd, cultuur, sport en recreatie		Ruimte voor de rivier	2003
Gebruikers en deelnemers over gemeentelijke sportvoorzieningen	2004	Belevingswaardeonderzoek oppervlaktewater	
Dordtenaren over recreatie in het buitengebied	2004	Krimpenerwaard	2004
Vrijwilligerswerk in Dordrecht 2003	2004	Belevingswaardeonderzoek oppervlaktewater Ridderkerk	2003
Meningspeiling theatervoorziening in Dordrecht	2004	Bevolking	
Publieksonderzoek Wantipop/Rainbowpark 2002	2002	Bevolkingsprognose per wijk gemeente Dordrecht 2004-2020	2004
Kerstmarkt Dordrecht 2001	2002	Huishoudenprognose 1998-2010	1998
Boekenmarkt Dordrecht 2002	2002	Klanttevredenheid	
Opinies over en waardering voor evenementen in Dordrecht	2003	Basisscholen over Weizigt NMC	2004
Toervaarders over Dordrecht	2004	Klanttevredenheidsonderzoek Wijklijn	2003
Onderzoek Openbare Bibliotheek Dordrecht	2003	Klanttevredenheidsonderzoek Maaltijdservice	2004
Publieksonderzoek Zomerkermis 2003	2003	Klanttevredenheidsonderzoek Personalarmering	2004
Evaluatie Dordt in Stoom	2004	Klanttevredenheidsonderzoek Onderwijs en Welzijn	2004
Evaluatie Rhythm & Blues Festival	2004	Elektronische Dienstverlening Gemeente Dordrecht	2003
Sociale voorzieningen en maatschappelijk werk		Klanttevredenheidsonderzoek Groenvoorziening 2003	2004
Onze buurt aan zet, tussenevaluatie	2004	Klanttevredenheidsonderzoek WVG Dordrecht	2003
Jeugdbeleid in de Drechtsteden	2003	Klanttevredenheidsonderzoek WVG Zwijndrecht	2003
Behoeftte-onderzoek Dubbeldam	2004	Klanttevredenheidsonderzoek Brandweer Dordrecht	2003
Jongeren Dordrecht 2003	2004	Klanttevredenheidsonderzoek Stafdiensten	2004
Monitor Sociaal Programma Oud-Krispijn Zuid-3	2004	Medewerkerstevredenheidsonderzoek Stafdiensten	2004
Doelgroepenonderzoek Bureau Schuldhulpverlening Dordrecht deel III	2004	Bovenstaande lijst bevat een selectie van publicaties van het SGB	
Uitvallersonderzoek Bureau Schuldhulpverlening Dordrecht	2003	Algemeen	
Evaluatie Gezondheidsmanagement	2004	Dordt op z'n droogst	jaarlijks
Monitor ouderen 2003	2004	Staat van de wijken	meerjarig
Wijkpanel Staart Groen	2004	Tabellenboek Bedrijvenregister Dordrecht	jaarlijks
Wijkpanel Staart Veilig	2005	Meer cijfers en trends kunt u vinden op onze website www.sociaalgeografischbureau.nl	
Ruimtelijke ordening en volkshuisvesting		Informatie/bestellen:	
Woonmonitor Dordrecht 2004	2004	telefoon: (078) 639 64 65	
Woonmonitor Drechtsteden 2004	2004	schriftelijk: Sociaal Geografisch Bureau	
Evaluatie project dynamisch wonen	2004	Postbus 8 - 3300 AA DORDRECHT	
		e-mail: SGB@dordrecht.nl	
		website: www.sociaalgeografischbureau.nl	
		fax: 078 -639 80 80	

