

Overzicht verkeersonveilige locaties Q1 2021

21 april 2021

Inleiding

Verkeersveiligheid is een belangrijk criterium bij het ontwerp van infrastructuur. Bij ieder ontwerp- en uitvoeringsproces geven we verkeersveiligheid een belangrijke plek om ervoor te zorgen dat de infrastructuur ook daadwerkelijk verkeersveilig is. Dit conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Toch zijn er altijd onveilige punten in de stad. Dit kan meerdere redenen hebben. Zo kan het gebruik van de weg anders zijn dan verwacht of gepland, of kan de functie van de infrastructuur zijn gewijzigd zonder dat het ontwerp voldoende is aangepast. Wanneer op een bepaalde locatie relatief veel ongevallen plaatsvinden is er sprake van een objectief verkeersveiligheidsknelpunt. Wanneer op een bepaalde locatie sprake is van een onveilig gevoel is sprake van een subjectief verkeersveiligheidsknelpunt.

Dit overzicht beschrijft de top 10 objectieve verkeersveiligheidsknelpunten op kruispunten en wegvakken, en doet een voorstel hoe deze kunnen worden aangepakt. Hierbij is de volgende methodiek toegepast:

- Verkrijgen overzicht 10 verkeersveiligheidsknelpunten
- Analyseren van de knelpunten op basis van ongeval gegevens en een schouw van de situatie
- Voorstellen doen voor verbeteringen

Datzelfde is ook gedaan voor de top 10 verkeersveiligheidsknelpunten op basis van Dokdata. Dit is een methodiek om, op basis van verschillende databronnen, mogelijke verkeersonveilige locaties in beeld te krijgen. Deze resultaten vatten we onder de noemer subjectieve verkeersveiligheidsknelpunten.

Objectieve verkeersveiligheidsknelpunten

De top 10 objectieve verkeersveiligheidsknelpunten komen uit de BLIQ rapportage (2016-2020). Deze rapportage is gebaseerd op door de politie geregistreerde ongevallen en de snelheidsgegevens uit de floating cardata. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt in verkeersonveilige locaties en verkeersonveilige wegvakken. De locaties zijn in navolgende tabel verschillend gekleurd. De groene locaties zijn reeds aangepast. Voor de gele locaties geldt dat verbetering van de situatie al in voorbereiding is, of dat er op basis van deze analyse nog verbetermogelijkheden aanwezig zijn. Voor de rode locaties geldt dat er geen verbetermogelijkheden lijken te zijn.

BLIQ rapportage 2020; de risicolocaties

Wegvak		Analyse en actie
1	Velperweg (Raapopseweg - Velp)	Dit wegvak is al in planvoorbereiding. Er wordt momenteel onderzocht hoe de inrichting kan worden verbeterd. Een duidelijker wegprofiel met betere scheiding van de verkeersstromen van elkaar is daarbij uitgangspunt.
2	Sint Gangulphusplein, Sint Laurentiuslaan, Werenfriedplein	Deze wegvakken kennen relatief veel kruispunten. Deze kruispunten zijn echter wel verkeersveilig ingericht, net zoals de hele weginrichting hier verkeersveilig is ingericht. Er lijken dan ook geen mogelijkheden om dit wegvak nog verkeersveiliger te maken.
3	Steenstraat, Velperweg (Buitensingel - Raapopseweg)	Voor de Steenstraat wordt momenteel het actieplan "Schoon, heel en veilig" voorbereid. Voor verkeersveiligheid ligt de nadruk op parkeren, laden en lossen en fietsers in tegenrichting. Dat laatste is één van de ongevalsoorzaken. Voor de Velperweg geldt dat het wegprofiel voldoet. De ongevallen hier worden veroorzaakt door de vele uitritten in combinatie met de verkeersintensiteit. Hiervoor zijn geen verbetermogelijkheden.
4	Apeldoornsestraat, Apeldoornseweg, Nijhoffstraat, Steijnstraat	Dit wegvak is recent heringericht. Verwachting is dat het hiermee uit de top 10 zal verdwijnen.
5	A50	Rijkswaterstaat is wegbeheerder op dit wegvak en daarmee ook verantwoordelijk.
6	Eusebiusbuitensingel, Nijmeegseweg, Velperbuitensingel (Centrumring, tussen Airborneplein en Steenstraat)	Oorzaak van de ongevallen is hier een combinatie van een hoge intensiteit een verkeerslicht en veel rijstrookwisselingen in combinatie met de afslag naar de Steenstraat. Er gebeuren hier veel kop-staart aanrijdingen en flankongevallen door het wisselen van rijstrook. Hiervoor zijn geen verbetermogelijkheden.
7	Brugweg, Zevenaarseweg	Alleen de brug valt onder het beheer van de gemeente Arnhem. De rest van het wegvak valt onder het beheer van de gemeente Westervoort. Dat gedeelte van het wegvak is het verkeersonveilige gedeelte. Dit valt dus onder verantwoordelijkheid van de gemeente Westervoort.
8	Cattepoelseweg, Heselbergherweg, Hommelseweg	Dit wegvak is al in planvoorbereiding. Er wordt momenteel onderzocht hoe de inrichting van deze kan worden verbeterd.
9	Batavierenweg ter hoogte van GelreDome	Dit is een relatief complexe situatie, doordat op een relatief kort stuk veel keuzes gemaakt moeten worden (rijstrookwisselingen, verkeerslichten). We zullen op basis van informatie uit de verkeerslichten analyseren hoe het gebruik van de rijstroken is om vervolgens te bepalen of hier optimalisatiemogelijkheden zijn.
10	Schelmseweg (Kluizeweg en Bakenbergseweg)	De weginrichting van dit wegvak is goed. Er lijken dan ook geen mogelijkheden om dit wegvak nog verkeersveiliger te maken.
Kruispunt		Actie
1	Kluizeweg, Wagnerlaan	Het fietspad is eind 2018 aangepast. De markering is geoptimaliseerd en is rood asfalt toegepast. Verwachting is dat dit punt van de lijst verdwijnt.
2	Dalweg, Hommelseweg, Thomas a Kempislaan	Dit kruispunt is al in planvoorbereiding. Er wordt momenteel onderzocht hoe de inrichting van dit kruispunt kan worden verbeterd.
3	Groene weide, Huissensestraat, Sint Gangulphusplein	Er ligt hier een overzichtelijk rotonde. Er lijken dan ook geen mogelijkheden om dit kruispunt nog verkeersveiliger te maken.
4	Oude Zevenaarseweg (rotonde Calandweg)	Dit kruispunt is in 2019 al aangepast. De gegevens zijn nog gebaseerd op de oude situatie. Naar verwachting zal dit kruispunt uit deze top 10 zakken.
5	Koppelstraat, Sint Laurentiuslaan, Zeegsingel	Dit kruispunt is al in planvoorbereiding. Er wordt momenteel onderzocht hoe de inrichting van dit kruispunt kan worden verbeterd.
6	Rijksweg-Oost, Rijksweg-West (Burgemeester Matsersingel)	De kruising van het fietspad met de uitrit(ten) van het 'Ohra-gebouw' is hier de locatie waar de ongevallen plaatsvinden. Het twee richtingen fietspad maakt deze locatie iets complexer. Kruising is echter overzichtelijk. Er lijken dan ook geen verbetermogelijkheden.
7	Driepoortenweg, P. Calandweg	In de spitsen is hier spraken van terugslag door een wachtrij voor de VRI. De kruising wordt dan niet vrij gehouden, wat tot gevaarlijke situaties leidt. Meer groen geven lijkt hier niet wenselijk, want dat betekent meer verkeer door de wijk wat niet de bedoeling is. De afstelling van het verkeerslicht zal nog een keer worden bekeken in relatie tot de terugslag op het kruispunt.

8	Boulevard Heuvelink, Rietgrachtstraat	De oversteek voor fietsers en voetgangers in combinatie met de intensiteit zorgt ervoor dat de fietsers en voetgangers geen voorrang krijgen. Hiervoor is geen oplossing voorhanden.
9	Ingenieur J.P. van Muijlwijkstraat, Steenstraat (bij station Velperpoort)	Dit kruispunt is al aangepast. De gegevens zijn nog gebaseerd op de oude situatie. Naar verwachting zal dit kruispunt uit deze top 10 zakken.
10	Nieuwe Plein, Oude Kraan, Roermondsplein	Dit kruispunt is deels heringericht. In het kader van het project blauwe golven zal dit nog verder worden opgepakt

Subjectieve verkeersonveiligheidslocaties

Naast de verkeersonveilige locaties waar daadwerkelijk veel ongevallen gebeuren (objectieve locaties) is er ook op een andere manier naar verkeersonveilige locaties gekeken. Dit is gebeurd op basis van een methodiek van Dokdata. Dat is een model dat op basis van criteria van de weg en de omgeving (o.a. inrichting weg, snelheid en vertoond gedrag) risicoscores aan kruispunten en wegvakken geeft. Dit is een bredere blik dan subjectieve verkeersonveiligheid, omdat daarin vooral naar de beleving van weggebruikers wordt gekeken. Daarvan was echter niet voldoende data beschikbaar. Deze analyse levert echter ook interessante informatie op, omdat dit potentieel onveilige locaties zijn.

Dokdata rapportage 2020; de risicolocaties		
Wegvak		actie
1	Willemstunnel	Er zijn diverse onderzoeken en acties uitgezet om de verkeersveiligheid op deze locatie te verbeteren.
2	Nijmeegseweg (Airborneplein - De Monchyplein)	Dit is een druk wegvak met veel snelheidswisselingen. Het wegvak zelf valt niet verkeerveiliger in te richten.
3	Batavierenweg (GelreDome - Nijmeegseplein)	Dit is een relatief complexe situatie, doordat op een relatief kort stuk veel keuzes gemaakt moeten worden (rijstrookwisselingen, verkeerslichten). We zullen op basis van informatie uit de verkeerslichten analyseren hoe het gebruik van de rijstroken is om vervolgens te bepalen of hier optimalisatiemogelijkheden zijn.
4	Johan de Wittlaan (Parallelweg)	Er is hier sprake van een conflict tussen de auto en de fiets. Het aanleggen van een fietsstraat kan hier een optie zijn. Bij groot onderhoud op deze locatie zal dit nader worden onderzocht.
5	Dr. C. Lelyweg	Aandachtspunt is hier het conflict auto-fiets. Er wordt hier op korte termijn groot onderhoud uitgevoerd. Daarbij wordt bekeken of er dan mogelijkheden zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren.
6	Amsterdamseweg (Zijpsepoort - station ingang Sonsbeekzijde)	De onveilige situatie is waarschijnlijk het gevolg van opeenvolgende bouwactiviteiten, waardoor veel verschillende verkeerssituaties elkaar opvolgden, vaak vooral voor de fietser. De laatste projecten zijn nu gestart, als alle bouwactiviteiten afgerond zijn ontstaat een stabiele situatie die naar verwachting veiliger is.
7	Velperweg (Van Gullikstraat tot Vosdijk)	Het wegprofiel voldoet op dit deel van de Velperweg. De ongevallen hier worden veroorzaakt door de vele uitritten in combinatie met de verkeersintensiteit. Hiervoor zijn geen verbetermogelijkheden.
8	Eusebiusbuitensingel (Westervoortsedijk - Boulevard Heuvelink)	Het gaat hier om de oversteek Vlijtstraat. Deze is relatief krap en complex. Er zal worden onderzocht of deze oversteek overzichtelijker kan worden gemaakt.
9	Willemsplein	Het Willemsplein gaat integraal onderzocht worden. Verkeersveiligheid zal hierbij worden meegenomen.
10	Batavierenweg (Eldenseweg - GelreDome)	Dit is een relatief complexe situatie, doordat op een relatief kort stuk veel keuzes gemaakt moeten worden (rijstrookwisselingen, verkeerslichten). We zullen op basis van informatie uit de verkeerslichten analyseren hoe het gebruik van de rijstroken is om vervolgens te bepalen of hier optimalisatiemogelijkheden zijn.

Naast deze specifieke locaties zijn er ook twee algemene aandachtspunten:

1. Er zijn verschillende 30 km/u gebieden die niet als zodanig ingericht zijn. Voorbeelden hiervan zijn de Bronbeeklaan en de Gelderse Rooslaan. Deze wegen zullen extra aandacht krijgen als hier groot onderhoud wordt gepleegd. Er zal dan worden bekeken hoe de inrichting kan worden aangepast. De Gelderse Rooslaan ligt in de woonwijk Malburgen-West waar op dit moment een subjectieve verkeersonveiligheidsinventarisatie voor de gemeenteraad wordt uitgevoerd. De Gelderse Rooslaan staat in deze inventarisatie qua snelheidsbeleving als aandachtspunt op één. Het is dan nu nog de vraag of er gewacht gaat worden op groot onderhoud of dat de gemeenteraad ervoor gaat kiezen om de Gelderse Rooslaan, en eventueel meerdere wegen in Malburgen-West, eerder aan te pakken.
2. Er zijn relatief veel klachten over te hard rijden in verblijfsgebieden, De 'gevoelssnelheid' is aanmerkelijk hoger als gemeten snelheid. Doordat er dus niet daadwerkelijk sprake is van een te hoge snelheid, kan/hoeft hier niets tegen te gebeuren. We zullen de burgers wel zo goed mogelijk informeren over de werkelijke situatie.

Dokdata rapportage 2020; de risicolocaties		
	Kruispunt	Actie
1	Metamorfosenallee, Burgemeester Matsersingel, Hollandweg	Dit kruispunt is al in planvoorbereiding. Er wordt momenteel onderzocht hoe de inrichting van deze kan worden verbeterd.
2	Zeegsingel, St. Laurentiuslaan, Koppelstraat	Dit kruispunt is al in planvoorbereiding. Er wordt momenteel onderzocht hoe de inrichting van deze kan worden verbeterd.
3	Elzenlaan, Nijmeegseplein	Hier is al sprake van een met een verkeerslicht geregelde situatie. Hier valt dus niets te verbeteren.
4	Rijksweg Noord, De Laar, Rijkerswoerdsestraat, Batavierenweg	Dit is een relatief complexe situatie, doordat op een relatief kort stuk veel keuzes gemaakt moeten worden (rijstrookwisselingen, verkeerslichten). We zullen op basis van informatie uit de verkeerslichten analyseren hoe het gebruik van de rijstroken is om vervolgens te bepalen of hier optimalisatiemogelijkheden zijn.
5	Weg Achter Het Bos, Zaslaan, Monnikensteeg	Dit kruispunt is relatief onoverzichtelijk. Er is hier in het verleden al naar gekeken. Er lijkt hier geen betere oplossing mogelijk.
6	Rosendaalseweg, Bronbeeklaan	Dit kruispunt oogt relatief onoverzichtelijk. Gezien de omliggende wegenstructuur lijkt dit de meest verkeersveilige oplossing.
7	Roermondsplein, Oude Kraan	Dit kruispunt is in 2019 aangepast. Verwachting is dat dit kruispunt uit de lijst zal verdwijnen.
8	P. Calandweg, Dr. C. Lelyweg	Er wordt groot onderhoud gepleegd op de Dr. C. Lelyweg. Dit punt zal hierin worden meegenomen.
9	Eusebiusbuitensingel, Westervoortsedijk, Oranjewachtstraat	Vormgeving is al verbeterd. Hier lijken geen verder optimalisaties mogelijk.
10	Koppelstraat, St. Laurentiuslaan, Zeegsingel	Dit kruispunt is al in planvoorbereiding. Er wordt momenteel onderzocht hoe de inrichting van deze kan worden verbeterd.

Vervolg

Uit de analyse blijkt dat we aan een groot aantal knelpunten al werken, of dat deze zelfs al zijn aangepakt. Er zijn echter ook nog locaties en wegvakken waar dit niet het geval is. Er is voor veel van die knelpunten geen geld beschikbaar om deze direct en solitair aan te pakken. Deze analyse biedt echter wel een goede basis om:

- Het knelpunt nog verder te analyseren, om nog scherper een beeld te krijgen wat kan bijdragen aan een oplossing
- Knelpunten mee te nemen in projecten en/of groot onderhoud
- Aan te haken op subsidiemogelijkheden om verkeersveiligheidsknelpunten aan te pakken.