

# Veilig samen op weg



## Een onderzoek naar de verkeersveiligheid in Apeldoorn

Onderzoek Rekenkamercommissie Apeldoorn  
juli 2023

Dit onderzoek is in opdracht van de Rekenkamercommissie van de gemeente Apeldoorn uitgevoerd door Wim van Tilburg en Veronique Rietman van onderzoeksbureau Mobycon.

Binnen de rekenkamercommissie is het onderzoek begeleid door de leden Erik-Jan Aalbers, Marcel Hassink, Natascha van den Berg en Robert Jan Jonker onder het voorzitterschap van Karin Meijer en ambtelijke ondersteuning van Joyce Zweers, Jelle Sangers en Yvonne Dal-Letteboer.

## **Rekenkamercommissie gemeente Apeldoorn**

### ***Samenstelling***

#### Voorzitter:

Karin Meijer

#### Vicevoorzitter/lid:

Jan Kloosterman

#### Overige leden:

Marcel Hassink

Erik Jan Aalbers

Milica Marinkov

Edwin Hofman

Robert Jan Jonker

Natascha van den Berg

#### Ondersteuning:

Joyce Zweers

Jelle Sangers

Yvonne Dal-Letteboer

Postadres: Postbus 9033  
7300 ES Apeldoorn

Telefoon: (055) 580 1289

E-mail: [rkc@apeldoorn.nl](mailto:rkc@apeldoorn.nl)

Website: [www.apeldoorn.nl](http://www.apeldoorn.nl)

Twitter: @ApeldoornRkc

## Voorwoord

Voor u ligt het rapport 'Veilig samen op weg'.

De RKC Apeldoorn heeft de afgelopen maanden onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid in de gemeente Apeldoorn. Het rapport geeft niet alleen inzicht in de betrokkenheid van de gemeente bij het thema verkeersveiligheid, het beleid, de uitvoering en de monitoring ervan, maar ook naar de wijze waarop de gemeente en de meest betrokken partijen elkaar vinden op dit thema. Daartoe zijn onder meer gesprekken gevoerd met drie focusgroepen van raadsleden, scholen en externe partijen. Daarnaast is er een enquête onder zowel basisscholen als middelbare scholen uitgezet. De respons hierop was groot. Wij zijn uiteraard dank verschuldigd aan allen voor hun bijdrage aan ons onderzoek, maar met name willen wij de scholen die deel wilden nemen aan ons onderzoek hartelijk bedanken. Hun respons geeft dit rapport extra kleuring en duiding.

De RKC Apeldoorn is van mening dat er een zeer lezenswaardig en informatief rapport ligt waar de gemeenteraad zijn voordeel mee kan doen. Het onderzoek is uitgemond in enkele conclusies en aanbevelingen die wij van harte onder de aandacht brengen. Het verheugt ons te lezen dat het college in zijn bestuurlijke reactie onze conclusies onderschrijft en onze aanbevelingen gaat oppakken. Daarmee onderstreept het college dat het onderwerp verkeersveiligheid de nodige extra aandacht behoeft en dat de gemeente actief aan de slag wil om verkeersveiligheid in te bedden in haar brede maatschappelijke opgaven. Wij zien uit naar de bespreking van ons rapport in de gemeenteraad en zullen de uitvoering van onze aanbevelingen met belangstelling volgen.

Karin Meijer  
Voorzitter Rekenkamercommissie Apeldoorn

## Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	3
Samenvatting .....	5
Bestuurlijke Nota .....	6
1.1    Inleiding.....	6
1.2    Conclusies & aanbevelingen.....	6
1.3    Tot slot .....	8
Reactie college van B&W.....	9
Nawoord rekenkamercommissie.....	10
Nota van bevindingen .....	12
1    Introductie .....	12
1.1    Aanleiding .....	12
1.2    Doel, onderzoeksvragen en normenkader.....	12
1.3    Onderzoeksproces .....	13
1.4    Leeswijzer .....	13
2    Beleid & proces .....	14
2.1    Mobiliteits- of ruimtelijk beleid .....	14
2.1.1    Verkeersvisie 2016-2030.....	14
2.1.2    Integraal Veiligheidsplan Apeldoorn 2019-2022 .....	14
2.1.3    Visie op Mobiliteit (in het stadspark van Apeldoorn) .....	15
2.1.4    De Mobiliteitsagenda 2023 – 2027 van de Cleantech Regio .....	15
2.1.5    Woest aantrekkelijk Apeldoorn - Omgevingsvisie 2040.....	16
2.1.6    Vitaliteitsagenda's .....	16
2.2    Het beleidsproces.....	17
2.2.1    Ambtelijk organisatie .....	17
2.2.2    Rol van verkeersveiligheid in beleid .....	17
2.2.3    Van beleidsdoelstellingen tot uitvoeringsprogramma's en beschikbaar budget....	18
2.3    Analyse .....	18
3    Uitvoering & onderzoeken.....	20
3.1    Uitvoering en monitoring .....	20
3.1.1    Prioritering locaties .....	20
3.1.2    Meldingen .....	20
3.1.3    Monitoring .....	20
3.2    Verkeersveiligheidsonderzoeken.....	20
3.2.1    Verkeersveiligheidsanalyse Kanaalroute .....	20

3.2.2	Achtergrondinformatie over verkeersveiligheid .....	21
3.2.3	Enquêteresultaten verkeersveiligheid .....	21
3.2.4	Monitor bereikbaarheid en verkeersveiligheid Apeldoorn.....	21
3.3	Analyse .....	22
4	Rolverdeling .....	23
4.1	Politie .....	23
4.2	Scholen.....	23
4.3	Wijk- en dorpsraden en andere externe partijen.....	24
4.4	Gemeenteraad .....	24
4.5	Analyse .....	25
	Bijlage 1: Afkortingen en begrippen .....	26
	Bijlage 2: Normenkader .....	27
	Bijlage 3: Overzicht documentenanalyse en geïnterviewden/betrokken partijen .....	28
	Documentenanalyse .....	28
	Geïnterviewden.....	28
	Overige betrokken partijen .....	28
	Bijlage 4: Resultatenenquête scholen.....	29
	Achtergrondinformatie.....	29
	Beleving van verkeersveiligheid .....	29
	Rol gemeente .....	29

## Samenvatting

De Rekenkamercommissie van de gemeente Apeldoorn (hierna RKC) heeft, mede op verzoek van raadsfracties, een onderzoek geïnitieerd naar het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Apeldoorn. Het gaat daarbij om de wijze waarop verkeersveiligheid is ingebed in het beleid en de praktijk in de gemeente Apeldoorn en de resultaten die daarmee worden bereikt.

De centrale onderzoeksvraag van dit rekenkameronderzoek was:

*“In hoeverre heeft de gemeente Apeldoorn zicht op de verkeersveiligheid, welke maatregelen neemt de gemeente waar dat nodig is om dit te verbeteren en in hoeverre evalueert de gemeente de genomen maatregelen op hun effect op de verkeersveiligheid?”*

Deze vraag is uitgesplitst in een achttal deelvragen en er is een normenkader ontwikkeld. In bijlage 2 staat per norm aangegeven in welke mate eraan is voldaan. Dit heeft de basis gevormd voor de conclusies en aanbevelingen.

Om antwoord te geven op deze vragen is er gebruik gemaakt van een documentanalyse en interviews met betrokken ambtenaren, de verkeersadviseur van de politie en wethouders. Ook zijn er drie focusgroepen gehouden voor raadsleden, scholen en externe partijen (Fietsersbond, seniorenraad, dorps- en wijkraden). Verder is een enquête onder scholen gehouden met een hoge respons (46 van de 72 scholen reageerden).

De gesprekken die voor dit RKC-onderzoek zijn gevoerd bevestigen nadrukkelijk het belang dat inwoners, politiek en ambtenaren hechten aan de verkeersveiligheid. In alle gesprekken is met grote openheid over de verkeersveiligheid gesproken, zowel over de huidige stand van zaken als de opties om de verkeersveiligheid verder te verbeteren.

Het algemene beeld dat uit het onderzoek naar voren komt, is dat alle betrokkenen en partijen zich bewust zijn van het belang van verkeersveiligheid.

We constateren tegelijkertijd dat verkeersveiligheid zowel in de beleidsontwikkeling als in de praktische uitvoering op dit moment versnipperd is over de gemeentelijke organisatie. Deels is dat onvermijdelijk, omdat verkeersveiligheid op veel beleidsterreinen speelt en voor de uitvoering van maatregelen verschillende afdelingen en diensten aan de lat staan. Het gaat daarbij overigens niet alleen over de eigendommen van de gemeente (de infrastructuur en alles wat daar op en aan staat), maar ook bijvoorbeeld over sociaal welzijn, brede welvaart en onderwijs/educatie.

Het samenspel tussen beleid en praktijk is ondanks alle goede wil nog niet optimaal. Prioritering van maatregelen, monitoring en evaluatie van de uitvoering en communicatie met burgers, scholen en externe partijen zijn belangrijke aandachtspunten.

# Bestuurlijke Nota

## 1.1 Inleiding

De RKC heeft gekozen voor een brede aanpak van het onderzoek zoals geschetst in de samenvatting en heeft bureau Mobycon, dat veel expertise heeft op het terrein van verkeersveiligheid, gevraagd om het onderzoek voor ons uit te voeren.

Van belang is om aan te geven dat ons onderzoek geen betrekking heeft gehad op concrete suggesties en opmerkingen over specifieke locaties. Wel zijn deze in de focusgroepen regelmatig aan de orde geweest en genoteerd in de verslagen van de focusgroepen en in de open vragen van de enquête onder de scholen. Deze vielen buiten de focus van ons onderzoek, maar desgewenst stelt de RKC deze informatie graag ter beschikking aan raad en college.

## 1.2 Conclusies & aanbevelingen

Op basis van haar bevindingen heeft de RKC Apeldoorn de volgende vijf conclusies geformuleerd.

**Conclusie 1: Er ontbreekt een integraal beleidsstuk waarin de verkeersveiligheidsopgave van de gemeente grondig wordt uitgewerkt. Het huidige beleid is versnipperd.**

Uit de analyse van documenten blijkt dat verkeersveiligheid veelal een impliciet onderdeel van het mobiliteits- en ruimtelijk beleid is, maar niet of nauwelijks concreet is uitgewerkt. Het thema is versnipperd aanwezig in verschillende beleidsstukken. In de Verkeersvisie 2016 - 2030 wordt verkeersveiligheid het meest expliciet als thema benoemd. Het belang van verkeersveiligheid wordt in dit document duidelijk geschetst.

Het concretiseren van de doelstellingen voor verkeersveiligheid in de bredere maatschappelijke opgave van de gemeente in onder meer concreet toetsbare maatregelen is veel minder ontwikkeld en blijft vooralsnog beperkt tot vrij algemene bewoordingen. De gemeente Apeldoorn is zich hiervan bewust en op korte termijn zal naar verwachting nieuw beleid worden voorgelegd door het college aan de gemeenteraad. De RKC onderschrijft de noodzaak hiervoor van harte. Dit mede omdat er een verplichting voor de gemeente is om uitwerking te geven aan het nationale overeengekomen Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030).

Naast voortzetten van het 'duurzaam veilig' beleid voor de inrichting van de infrastructuur zijn nieuwe impulsen voor het verkeersveiligheidsbeleid nodig, met een accent op preventie van ongevallen. De risicogerichte benadering van het SPV2030 biedt kaders voor een brede, integrale aanpak van de verkeersveiligheid in Apeldoorn met daarin tevens besloten veel aandacht voor de gedragscomponent van de verkeersdeelnemers

**Conclusie 2: Verkeersveiligheid wordt de facto alleen gemonitord aan de hand van de ontwikkeling van de ongevalcijfers, waarbij moet worden aangetekend dat ook voor de ongevalcijfers geen reductiedoelstellingen zijn bepaald. Er is geen volledig beeld van de staat van de verkeersveiligheid in Apeldoorn.**

Het thema verkeersveiligheid is aan de orde bij verschillende onderdelen van de gemeente. Er is geen totaaloverzicht van de verkeersveiligheidssituatie in de gemeente. De gemeente voert soms onderzoeken uit om een beeld te krijgen van de verkeersveiligheid (bijv. de monitor bereikbaarheid en verkeersveiligheid). Ook worden er onderzoeken gedaan naar verkeersonveilige locaties, zoals de Kanaalroute. Dit type onderzoeken is echter incident-gestuurd, in plaats van risico-gestuurd.

Naast data over ongevallen is de beleving van de verkeersveiligheid door de inwoners van belang (de subjectieve verkeersveiligheid). Meldingen over onveilige situaties kunnen via verschillende kanalen worden gedaan. Het betreft vaak concrete meldingen die vanuit de beheerorganisatie worden opgepakt. Een systematische en structurele verwerking van de meldingen met een terugkoppeling naar de beleidspraktijk is er nog niet.

Om te komen tot een 'staat van de verkeersveiligheid' zijn de bronnen nu versnipperd over de organisatie.

### **Conclusie 3: De communicatie over verkeersveiligheidsmaatregelen is gebrekkig en niet consequent**

Uit de focusgroepen blijkt dat externe partijen en inwoners geen helder beeld hebben met wie wanneer en waarover contact opgenomen kan worden binnen de gemeente Apeldoorn, en met name hoe het proces vervolgens verloopt. De gebiedsmanagers, regisseurs openbare ruimte (en wijkagent) zijn goede voorposten. Het is echter niet altijd duidelijk wat er vervolgens en met welke prioriteit gebeurt met een melding binnen de gemeentelijke organisatie.

Alle partijen hebben vooral behoefte aan de dialoog met de gemeente en een frequente terugkoppeling over al dan niet genomen maatregelen naar aanleiding van geagendeerde knelpunten. Ook wanneer er nog geen besluit is genomen over eventuele maatregelen die voor een specifiek verkeersveiligheidsissue worden getroffen worden deze partijen graag voorzien van informatie over de voortgang. Vooral vanuit de scholen komt het signaal dat een meer proactief en regelmatig contact vanuit de gemeente wordt gewenst, ook over redenen waarom maatregelen niet genomen kunnen worden.

### **Conclusie 4: Verkeersveiligheid is nog onvoldoende in uitvoeringsprogramma's verankerd.**

Verkeersveiligheid speelt nu vooral een rol in relatie tot mobiliteitsbeleid en de inrichting van de openbare ruimte. In het reguliere beheer en onderhoud van de infrastructuur en bij herinrichting van een weg of gebied wordt verkeersveiligheid altijd meegenomen. Verkeersveiligheid vergt echter een meer integrale aanpak, samen met andere opgaven zoals brede welvaart/welzijn, groen en energie.

Het nieuwe Strategisch Assetmanagementplan (SAMP), waarin de beheer- en onderhoudsopgaven in brede zin staan beschreven, vormt naar verwachting een goede basis voor het structureel inbedden van verkeersveiligheid.

### **Conclusie 5: De gemeenteraad heeft behoefte aan een overkoepeld beeld van het verkeersveiligheidsbeleid**

In de focusgroep met raadsleden is geconstateerd dat men overwegend van mening is dat het college de gemeenteraad voldoende betreft in het formuleren van verkeersveiligheidsbeleid. Tegelijkertijd vinden raadsleden dat de gemeenteraad moet oppassen dat hij niet te veel meegaat in de acties vanuit bewoners. Voor de gemeenteraad is van belang dat er integraal beleid en periodieke monitoring komt, mede om de balans tussen objectieve en subjectieve verkeersveiligheid te kunnen wegen.

Uit de vijf conclusies destilleert de RKC de volgende bijbehorende aanbevelingen.

#### **Aanbeveling 1 (horende bij conclusie 1)**

**College: stel integraal verkeersveiligheidsbeleid op. Maak de doelstellingen voor verkeersveiligheid expliciet in het nog op te stellen Verkeersveiligheidsplan Apeldoorn (VPA), neem daarbij de preventie aanpak volgens het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030<sup>1</sup> als uitgangspunt.**

De RKC onderschrijft de noodzaak om te komen tot een nieuw beleidsplan, waarin verkeersveiligheid integraal wordt behandeld. Daarnaast ligt er vanuit het Rijk een opgave om op gemeentelijk niveau uitwerking te geven aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en meer risicogericht te gaan werken. De voornemens voor een nieuw, integraal en risico-gericht beleidsplan liggen er. De RKC nodigt het college uit om bij het opstellen van het VPA tevens de uitkomsten van dit onderzoek mee te nemen en aan te geven op welke punten men dit zal doen.

Hoewel verkeersongevallen nooit geheel zijn te voorkomen, is het concretiseren van de doelen die Apeldoorn heeft voor verkeersveiligheid een noodzakelijke stap om in het VPA de te treffen maatregelen concreet toetsbaar te maken. Formuleer doelen die -meer dan in het traditionele verkeersveiligheidsbeleid- zijn gericht op het voorkomen van (de ernst van) ongevallen en de gevoelsmatig ervaren verkeersveiligheid van de inwoners.

Vergeet daarin niet de gedragscomponent van verkeersdeelnemers mee te nemen. Dit is een factor van belang waarin de gemeente naast de rol die men daarin kan spelen met de inrichting van de openbare

---

<sup>1</sup> Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, nationaal verkeersveiligheidsbeleid dat uitgaat van risicogestuurd werken (aanpak waarbij risicovolle locaties preventief worden aangepakt)



ruimte en het mobiliteitssysteem ook bijvoorbeeld met gerichte educatieprogramma's en campagnes invloed kan hebben.

Het aspect handhaving van verkeersregels is geen expliciet onderdeel van het RKC-onderzoek geweest, maar we bevelen aan om in het VPA nadrukkelijk de handhaving een centrale plek te geven.

#### **Aanbeveling 2 (horende bij conclusie 1 en 4)**

**College: geef in het VPA aan hoe verkeersveiligheid wordt geïntegreerd in het beleid en de uitvoeringsprogramma's voor de verschillende maatschappelijke opgaven van de gemeente.**

Het gevoel om je veilig door Apeldoorn te kunnen bewegen is een randvoorwaarde waaraan zo goed mogelijk moet worden voldaan voor alle doelgroepen van jonge kinderen tot ouderen en mensen met enigerlei beperking. Daarom is het van belang dat verkeersveiligheidsbeleid integraal wordt geborgd in de uitvoering. Niet alleen in uitvoeringsplannen van mobiliteitsbeleid, maar ook in uitvoeringsplannen van andere relevante beleidsterreinen. Het VPA dient daarom aan te geven hoe verkeersveiligheid kan worden ingebed in het bredere beleid en uitvoeringsprogramma's van Apeldoorn.

#### **Aanbeveling 3 (horende bij conclusie 2 en 5)**

**College: maak een jaarlijkse 'Staat van de verkeersveiligheid Apeldoorn', met een integraal beeld van de verkeersveiligheid in de verschillende maatschappelijke opgaven van de gemeente. Ga hierover eerst in gesprek met de gemeenteraad om te vernemen waar hij behoefte aan heeft.**

Een integrale, periodieke monitoring van verkeersveiligheidsmaatregelen, zowel wat betreft de uitvoering in de tijd als het effect van de maatregelen, is een essentieel onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. Vraag de gemeenteraad waar hij behoefte aan heeft en spreek tevens een frequentie af waarin het college de raad zal informeren.

Het -minimaal- jaarlijks opstellen van een 'Staat van de verkeersveiligheid in Apeldoorn' is voor zowel de invulling van de kaderstellende en controlerende rol van de gemeenteraad, als voor de communicatie met de inwoners en de externe partijen van belang.

#### **Aanbeveling 4 (horende bij conclusie 4)**

**College: intensiveer de communicatie over verkeersveiligheid**

Maak in het meldsysteem van de gemeente duidelijker hoe een klacht of opmerking over verkeersveiligheid kan worden ingediend, maak een periodieke samenvatting ten behoeve van de gemeenteraad en communiceer er in algemene zin over met de inwoners, maar ook specifiek met de indieners.

### **1.3 Tot slot**

De RKC heeft tot slot een opmerking en aanbeveling van meer beschouwende aard. College en raad zetten op dit moment vol in op Brede welvaart. We nodigen hen uit om ook voor het thema verkeersveiligheid te onderzoeken of en zo ja, op welke wijze zich dit ertoe verhoudt.

#### **Aanbeveling 5**

**College: onderzoek in welke mate en hoe verkeersveiligheid zich kan verhouden tot Brede welvaart en kom met een visie. Bespreek deze visie met de raad. Maak bij voorkeur een verbinding met het te schrijven verkeersveiligheidsplan opdat er toekomstbestendig beleid op dit belangrijke thema kan worden vastgesteld door de gemeenteraad in het najaar van 2023.**

**Gemeente Apeldoorn**

Postadres  
Postbus 9033  
7300 ES Apeldoorn  
Bezoekadres  
Marktplein 1  
www.apeldoorn.nl  
KvK 08223882

T 14 055  
Doorkiesnummer  
(055) 580 2531  
E-mailadres  
j.kuipers@apeldoorn.nl

Voorzitter van de Rekenkamercommissie Apeldoorn  
T.a.v. Mw. Drs. K. Meijer  
rkc@apeldoorn.nl

Datum: 4 juli 2023  
Ons kenmerk: 4691844  
Uw brief d.d.: 15 juni 2023  
Betreft: Bestuurlijk wederhoor onderzoek Verkeersveiligheid Rekenkamercommissie Apeldoorn

Beste mevrouw Meijer,

Met interesse hebben wij kennis genomen van de resultaten van het onderzoek naar verkeersveiligheid dat is uitgevoerd in opdracht van de RKC.

Wij hechten er aan te benadrukken dat verkeersveiligheid onze continue aandacht en prioriteit heeft. Verkeersveiligheid is randvoorwaardelijk voor talloze werkzaamheden die we in de openbare ruimte verrichten, te weten onderhoud, nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, herinrichting van wegen en gebieden. Naast aanpassingen van de fysieke ruimte om de verkeersveiligheid te verbeteren is de beïnvloeding van gedrag ook een belangrijk speerpunt.

Zoals gevraagd ontvangt u van ons een reactie op de conclusies en aanbevelingen.

*Conclusie 1: Er ontbreekt een integraal beleidsstuk waarin de verkeersveiligheidsopgave van de gemeente grondig wordt uitgewerkt. Het huidige beleid is versnipperd.*

Wij onderschrijven deze conclusie. Daarom heeft ons college vorig jaar ook opdracht gegeven om nieuw beleid voor te bereiden, hetgeen zal resulteren in een Verkeersveiligheidsplan, waarin de risico-gestuurde aanpak nadrukkelijk onderdeel zal zijn. Hoewel het beleid versnipperd is, leidt dit ons inziens niet tot minder of minder effectieve maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid.

*Conclusie 2: Verkeersveiligheid wordt de facto alleen gemonitord aan de hand van de ontwikkeling van de ongevalcijfers, waarbij moet worden aangetekend dat ook voor de ongevalcijfers geen reductiedoelstellingen zijn bepaald. Er is geen volledig beeld van de staat van de verkeersveiligheid in Apeldoorn.*

Wij onderschrijven deze conclusie slechts gedeeltelijk. De objectieve verkeersonveiligheid hebben wij op elk moment in beeld aan de hand van de bronnen met ongevalcijfers die ons ter beschikking staan, ook al zijn we ons bewust van het feit dat lang niet alle ongevallen worden geregistreerd. De subjectieve verkeersonveiligheid hebben wij vorig jaar in beeld gebracht door een enquête onder de inwoners met als doel te inventariseren waar zij verkeersonveiligheid ervaren. Ook vragen we elke 2 jaar naar een waardering van de verkeersveiligheid. De reacties van inwoners over verkeersveiligheid komen inderdaad via diverse verschillende kanalen binnen in de organisatie en er ontbreekt een centraal overzicht. Deze verschillende input wordt nu bijeen gebracht in het Verkeersveiligheidsplan dat momenteel wordt opgesteld. Hoewel we geen kwantitatieve reductiedoelstelling hebben bepaald, is als belangrijke kernopgave in de Verkeersvisie van 2016 geformuleerd het 'reducen van de kans op ongevallen'. Het Verkeersveiligheidsplan zal een kwantitatieve doelstelling bevatten. De beschikbare budgetten en personeelsbezetting zijn de laatste jaren leidend geweest voor de mate waarin wij maatregelen hebben kunnen nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarnaast speelt gedrag een belangrijke rol in de verkeersveiligheid waarop we in veel mindere mate invloed hebben.

Behandeld door: J.B.M. Kuipers

Bijlage(n):

Als u reageert datum en kenmerk van deze brief vermelden

*Conclusie 3: De communicatie over verkeersveiligheidsmaatregelen is gebrekkig en niet consequent.* Wij onderschrijven deze conclusie slechts gedeeltelijk. Uit uw onderzoek komt naar voren dat de dialoog (informatievoorziening, terugkoppeling voortgang en proactief contact) met de door uw commissie geselecteerde focusgroepen, waaronder scholen en de gemeente als niet optimaal ervaren wordt. Dit beeld herkennen wij slechts ten dele. In het kader van participatie hechten wij belang aan een goede dialoog met (groepen) inwoners. Onze medewerkers leveren hier dagelijks een belangrijke bijdrage aan en staan in de meeste gevallen in nauw contact met individuele inwoners en belangengroepen. Desalniettemin komt het voor dat door werkdruk op verschillende afdelingen binnen de gemeente de communicatie vertraging oploopt en onder druk staat. Het niet optimaal ervaren van communicatie kan ook voortvloeien uit het feit dat we ten aanzien van gevraagde maatregelen een integrale afweging op basis van beschikbare middelen moeten maken. Dat impliceert dat in veel gevallen niet aan de wensen van inwoners kan worden voldaan.

Omdat wij een groot belang hechten aan communicatie zullen wij in gesprek met partijen gaan om een beter beeld te krijgen waar de behoeften liggen zodanig dat we verbetering kunnen aanbrengen in de signaleringen die uit uw onderzoek naar voren komen. Dit wordt wat ons betreft een continu proces, zodat we tijdig kunnen aansluiten bij veranderende wensen en behoeften rond communicatie en participatie.

*Conclusie 4: Verkeersveiligheid is nog onvoldoende in uitvoeringsprogramma's verankerd.*

Deze conclusie onderschrijven wij slechts gedeeltelijk. Op dit moment beschikken we over een nieuw Strategische Assetmanagementplan (SAMP). We willen meer integraal en gebiedsgericht werken waarbij we nadrukkelijk de koppeling zoeken met grote opgaven, zoals de energietransitie en verouderde openbare ruimte. Dit biedt kansen voor het nemen van verkeersveiligheidsmaatregelen. Ook werken we samen met de inwoners aan Vitaliteitsagenda's, waarvan uitvoeringsprogramma's per gebied onderdeel zijn en waarin verkeersveiligheid in de meeste gevallen een belangrijk onderwerp vormt. Onderdeel van het Verkeersveiligheidsplan zal ook een uitvoeringsagenda zijn, met zowel infrastructurele als gedragsbeïnvloedende maatregelen.

*Conclusie 5: De gemeenteraad heeft behoefte aan een overkoepelend beeld van het verkeersveiligheidsbeleid*

Deze conclusie onderschrijven wij. We zijn verheugd te vernemen dat de raad zich voldoende betrokken voelt bij het formuleren van het verkeersveiligheidsbeleid. De behoefte van de raad aan integraal beleid en monitoring deelt het college. Daarom wordt momenteel verkeersveiligheidsbeleid opgesteld waarvan monitoring onderdeel zal uitmaken.

*Aanbeveling 1 (behorende bij conclusie 1)*

*College: stel integraal verkeersveiligheidsbeleid op. Maak de doelstellingen voor verkeersveiligheid expliciet in het nog op te stellen Verkeersveiligheidsplan Apeldoorn (VPA), neem daarbij de preventieve aanpak volgens het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 als uitgangspunt.*

Het college neemt deze aanbeveling over. Sterker nog, het college is vorig jaar gestart met het opstellen van verkeersveiligheidsbeleid waarbij de risico-gestuurde aanpak uit het SPV uitgangspunt is en waarin beleidsdoelen worden bepaald. In het plan zal uiteraard aandacht worden besteed aan gedragsbeïnvloeding en handhaving.

Bij de opstelling zal het college de conclusies en aanbevelingen van uw onderzoek zoveel mogelijk betrekken.

*Aanbeveling 2 (behorende bij conclusie 1 en 4)*

*College: geef in het VPA aan hoe verkeersveiligheid wordt geïntegreerd in het beleid en de uitvoeringsprogramma's voor de verschillende maatschappelijk opgaven van de gemeente.*

Het college neemt deze aanbeveling over. Ook het college is van mening dat verkeersveiligheid een integraal onderdeel is van de opgaven waar wij voor staan. Zie eveneens onze toelichting bij conclusie 4.

*Aanbeveling 3 (behorende bij conclusie 2 en 5)*

*College: maak een jaarlijkse 'Staat van de verkeersveiligheid Apeldoorn', met een integraal beeld van de verkeersveiligheid in de verschillende maatschappelijke opgaven van de gemeente. Ga hierover eerst in gesprek met de gemeenteraad om te vernemen waar hij behoefte aan heeft.*

Het college neemt deze aanbeveling over. Hoewel we nu reeds verantwoording afleggen in de jaarrekening, Turap en MPB, zal het college in overleg met de raad als uitvloeisel van het verkeersveiligheidsplan een periodieke monitoring van verkeersveiligheidsbeleid opstellen. De mate van het behalen van de verkeersveiligheidsdoelen hangt overigens samen met de hoogte van de beschikbare budgetten. Daarnaast speelt de component gedrag een belangrijke rol in de verkeersonveiligheid. Daarop zullen we ons als gemeente in toenemende mate focussen.

*Aanbeveling 4 (behorende bij conclusie 3)*

*College: intensiveer de communicatie over verkeersveiligheid.*

Het college neemt deze aanbeveling over. Zoals bij conclusie 3 aangegeven, hecht het college grote waarde aan de relatie met de inwoners en is ze van mening dat aan deze dialoog momenteel in z'n algemeenheid in voldoende mate invulling wordt gegeven. We blijven uiteraard werken aan de optimalisatie van de dialoog.

*Aanbeveling 5*

*College: onderzoek in welke mate en hoe verkeersveiligheid zich kan verhouden tot Brede Welvaart en kom met een visie. Bespreek deze visie met de raad. Maak bij voorkeur een verbinding met het te schrijven verkeersveiligheidsplan opdat er toekomstbestendig beleid op dit belangrijke thema kan worden vastgesteld door de gemeenteraad in het najaar van 2023.*

Brede Welvaart omvat alles wat mensen van waarde vinden. Een vaste set indicatoren van het CBS, bestaande uit objectieve cijfers en subjectieve beleving, biedt ons een graadmeter om de kwaliteit van welvaart in Apeldoorn in brede zin in beeld te brengen. Het gaat daarbij om de integrale samenhang en balans tussen de verschillende gebieden, zoals wonen, natuur, (samen)leven, werken, leren en recreëren.

Verkeersveiligheid meten we ook in brede zin. We verbinden bijvoorbeeld zaken als objectieve ongevalcijfers aan de subjectieve beleving van verkeersveiligheid van onze inwoners, omdat dit factoren zijn die bijdragen aan het gevoel van welbevinden. Investeren in de verkeersveiligheid in en rond de woning, op weg naar werk of school en in de vrije tijd draagt bij aan de leefbaarheid van Apeldoorn. Ons uitgangspunt voor het verkeersveiligheidsplan is dan ook dat het verbeteren van de verkeersveiligheid, het fundament van de Brede Welvaart in Apeldoorn versterkt.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Apeldoorn,  
de secretaris,

de burgemeester,

S. de Bruin

A.J.M. Heerts

## Nawoord rekenkamercommissie

De RKC is verheugd dat het college al haar aanbevelingen overneemt. Zij vraagt nog specifiek aandacht voor het volgende. Zo geeft het college bij haar eerste toezegging niet aan hoe zij alle aanbevelingen van de RKC zal betrekken bij het nieuw te formuleren verkeersveiligheidsbeleid. Bij de vierde aanbeveling, waar het college toezegt de communicatie over verkeersveiligheid met (onder andere) haar inwoners te intensiveren, geef het college evenmin aan hoe dit vorm zal worden gegeven. Tot slot geeft de reactie van het college op de vijfde aanbeveling van de RKC een duidelijke visie op en verbinding van brede welvaart met verkeersveiligheid. De RKC vraagt zich wel af hoe dit concreet zal doorwerken in het nieuw te vormen beleid en vraagt hier aandacht voor.

De RKC -alsmede haar opvolger, de Rekenkamer- zal de uitwerking van alle toezeggingen van het college op haar aanbevelingen met belangstelling volgen en hier (onder meer) in haar jaarverslag over rapporteren.

# Nota van bevindingen

# Nota van bevindingen

## 1 Introductie

### 1.1 Aanleiding

In de gemeenteraad van Apeldoorn zijn door verschillende fracties zorgen gedeeld over het verkeersveiligheidsbeleid met de Rekenkamercommissie Apeldoorn (hierna te noemen: RKC). Ook op nationaal niveau is er een trend zichtbaar dat er steeds meer aandacht uitgaat naar verkeersveiligheid, zowel vanuit inwoners als vanuit de politiek. Dit was voor de RKC voldoende reden om een onderzoek naar dit onderwerp te initiëren.

De RKC vraagt zich af hoe het gesteld is met de verkeersveiligheid in Apeldoorn, hoe de gemeente haar rol hierin pakt en op welke wijze de gemeenteraad wordt meegenomen op dit beleidsterrein. Daarom heeft de RKC Mobycon gevraagd onderzoek te doen naar de verkeersveiligheid in Apeldoorn. De uitkomsten van dit onderzoek kunnen worden meegenomen in het verkeersveiligheidsbeleid dat de gemeente Apeldoorn momenteel aan het schrijven is.

### 1.2 Doel, onderzoeksvragen en normenkader

De doelstelling van dit onderzoek luidt als volgt:

*Doel van het onderzoek is om de gemeenteraad inzicht te geven in de verkeersveiligheid in de gemeente Apeldoorn en de maatregelen die de gemeente neemt om deze waar nodig te verbeteren.*

Hierbij hanteert de RKC een onderzoeksperiode van de afgelopen vier jaar wat betreft de beleids- en besluitvorming. Daarnaast geven we een doorkijk naar de toekomst daar waar we de uitkomsten van ons onderzoek van toepassing zijn op het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Apeldoorn.

Met dit onderzoek trachten we de volgende hoofdvraag te beantwoorden:

*In hoeverre heeft de gemeente Apeldoorn zicht op de verkeersveiligheid, welke maatregelen neemt de gemeente waar dat nodig is om dit te verbeteren en in hoeverre evalueert de gemeente de genomen maatregelen op hun effect op de verkeersveiligheid?*

Dit laat zich vertalen in de onderstaande deelvragen en normenkader.

Vraag	Normen
<i>Thema 1: Beleid &amp; proces</i>	
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Wat voor een gemeentelijk beleid is er geformuleerd over verkeersveiligheid?</li><li>2. Hoe wordt de verkeersveiligheid vastgesteld?</li><li>3. Welke maatregelen worden genomen om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen en op basis van welke uitgangspunten wordt dit bepaald?</li></ol>	<ul style="list-style-type: none"><li>• De doelstellingen van de gemeente sluiten aan op de maatschappelijke opgave die er speelt.</li><li>• De gemeente neemt maatregelen die aansluiten op de doelstelling uit het beleid.</li><li>• De gemeente heeft in uitvoeringsprogramma's verkeersveiligheid verankerd.</li><li>• De gemeente monitort (bijv. aan de hand van het aantal verkeersslachtoffers) in hoeverre haar doelstellingen worden bereikt.</li></ul>
<i>Thema 2: Uitvoering &amp; onderzoeken</i>	
<ol style="list-style-type: none"><li>4. In hoeverre heeft de gemeente zicht op verkeersonveilige locaties en welke maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid hier te verbeteren?</li><li>5. In hoeverre monitort en evalueert de gemeente de genomen maatregelen?</li></ol>	<ul style="list-style-type: none"><li>• De gemeente heeft de totale verkeers(on)veiligheid goed in beeld.</li><li>• De gemeente gebruikt een prioritering bij de uitvoering van de maatregelen.</li><li>• De gemeente monitort en evalueert op locaties waar knelpunten zijn aangepakt (nulmeting, effectmeting, herhaalde effectmeting).</li></ul>

6. Met welke (lokale) veiligheidspartners wordt samengewerkt en welke afspraken zijn gemaakt?
  7. In hoeverre heeft de gemeente zicht op de objectieve en subjectieve beleving van verkeersveiligheid rondom scholen en op schoolroutes?
  8. Op welke wijze wordt de gemeenteraad bij het formuleren van het verkeersveiligheidsbeleid betrokken en op welke wijze wordt in de gemeenteraad gerapporteerd over de uitvoering van het beleid?
- Partijen waarmee de gemeente samenwerkt houden zich aan afspraken wat betreft rolverdeling en uitvoering.
  - De gemeente werkt samen met scholen aan de verkeersveiligheid rondom scholen en op schoolroutes.
  - De informatievoorziening met betrekking tot verkeersveiligheidsbeleid en de uitvoering stelt de gemeenteraad in staat om de kaderstellende en controlerende taken naar behoren uit te voeren.

---

Tabel 1: Deelvragen & normenkader

### 1.3 Onderzoeksproces

Om tot een gedegen beeld van de verkeersveiligheid in Apeldoorn en de rol die de gemeente daarin speelt te komen, heeft de RKC de volgende stappen doorlopen.

1. We hebben alle relevante beleidsstukken geanalyseerd om een beeld te krijgen van welke rol verkeersveiligheid in het beleid speelt en hoe doeltreffend dit beleid is. Het gaat hierbij om mobiliteits- of ruimtelijke beleidsstukken. Daarnaast hebben we ook verkeersveiligheidsonderzoeken geanalyseerd om een beeld te krijgen van welke knelpunten worden gesignaleerd en hoe deze knelpunten worden aangepakt.
2. We hebben interviews afgenomen met ambtenaren van gemeente Apeldoorn die zich bezighouden met verkeersveiligheid en de oud-wethouder mobiliteit (het verslag van het interview met de oud-wethouder is voorgelegd aan de huidige wethouder mobiliteit). Op deze manier hebben we inzicht gekregen in hoe het proces van beleidsvorming en -uitvoering verloopt, op basis waarvan bepaalde keuzes voor maatregelen worden gemaakt en of de beschikbare middelen doelmatig worden ingezet.
3. Om inzicht te krijgen in de rolverdeling tussen verschillende partijen en om het beleid te toetsen aan de werkelijkheid hebben we drie focusgroepen gehouden: een focusgroep met externe partijen (bijv. de Fietzersbond, wijk- en dorpsraden, seniorenplatform Apeldoorn) een focusgroep met een aantal scholen en een focusgroep met de gemeenteraad. Voorafgaand aan de focusgroep met scholen is een korte enquête gehouden onder de scholen om een eerste indruk te krijgen van hoe verkeersveiligheid en de rol die de gemeente hierin neemt wordt ervaren. Hierop reageerden 46 scholen. De focusgroep met raadsleden diende om inzicht te krijgen in de wijze waarop informatievoorziening van en naar de gemeenteraad verloopt. Tot slot heeft de RKC de verkeersadviseur van de politie geïnterviewd.

### 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 geven we een samenvatting van de belangrijkste vigerende ruimtelijke en mobiliteitsbeleidsstukken en beschrijven we in hoeverre verkeersveiligheid hierin aan de orde komt. Ook beschrijven we hierin hoe het beleidsproces tot stand komt. We sluiten af met een analyse van het beleidsproces.

In hoofdstuk 3 beschrijven we hoe de gemeente verkeersonveilige situaties prioriteert en hoe de gemeente omgaat met meldingen en monitoring. Vervolgens geven we een overzicht van de belangrijkste verkeersveiligheidsonderzoeken die recentelijk zijn uitgevoerd in Apeldoorn. We sluiten af met een analyse van de verkeersveiligheid in de praktijk.

In hoofdstuk 4 beschrijven we met welke partijen de gemeente samenwerkt op het gebied van verkeersveiligheid en hoe deze samenwerking verloopt. Dit hoofdstuk sluiten we af met een analyse van de rolverdeling tussen de gemeente en andere partijen.

Bijlage 1 bevat een uitleg van de afkortingen en begrippen die in dit rapport worden genoemd. Bijlage 3 bevat een overzicht met geanalyseerde beleidsstukken, een overzicht met geïnterviewden en een lijst met aanwezige partijen bij de focusgroepen. Bijlage 4 bevat de resultaten van de enquête die is uitgezet onder scholen.



## 2 Beleid & proces

In dit hoofdstuk beschrijven we welke verkeersveiligheidsbeleidsstukken er bestaan in gemeente Apeldoorn en beschrijven we hoe het beleidsproces tot stand komt volgens ambtenaren van gemeente Apeldoorn. Hiermee beantwoorden we deelvraag 1 t/m 3.

### 2.1 Mobiliteits- of ruimtelijk beleid

De tabel in bijlage 3 bevat een overzicht van alle beleidsstukken die in het kader van dit onderzoek zijn geanalyseerd. De beleidsstukken worden op chronologische volgorde behandeld.

#### 2.1.1 Verkeersvisie 2016-2030

De verkeersvisie uit 2016 is het vigerende beleid op het gebied van mobiliteit en verkeer. Op dit moment is dit beleid ook vigerend voor het thema verkeersveiligheid. Er wordt op het moment van schrijven gewerkt aan een nieuw beleidsstuk specifiek voor verkeersveiligheid, het verkeersveiligheidsplan. Zie paragraaf 2.2.2 voor meer informatie hierover.

Op het gebied van verkeer worden volgens de Verkeersvisie in de nabije toekomst grote ontwikkelingen verwacht. Zowel vanuit technologisch als op maatschappelijk perspectief: denk aan de technische ontwikkelingen rondom voertuigen zoals de auto of de fiets, maar ook aan maatschappelijke ontwikkelingen zoals verduurzaming of een veranderende positie van de overheid. De verkeersvisie gaat in op hoe Apeldoorn met deze ontwikkelingen omgaat. Er komen 3 kernopgaves aan de orde:

- Apeldoorn fietsstad;
- Van aanbodgericht naar een vraaggericht en efficiënt openbaar vervoer;
- Een beter en veilig gebruik van de infrastructuur.

Aan inwoners van Apeldoorn is destijds (2016) gevraagd welk rapportcijfer ze onder andere de verkeersveiligheid in Apeldoorn geven. Verkeersveiligheid scoort ongeveer een 7. Daarnaast blijkt veiligheid voor de meeste inwoners van Apeldoorn (52%) het belangrijkste onderwerp als het gaat om verkeer.

Binnen de kernopgave 'Apeldoorn fietsstad' is het veiliger maken van het fietsgebruik een van de onderliggende opgaven. De eerste drie opgaven gaan over het stimuleren van het gebruik van de fiets en het sneller en directer maken van fietsroutes. Als laatste komt verkeersveiligheid aan de orde. Hoewel inwoners van Apeldoorn de verkeersveiligheid van de fietser al met een 8 beoordelen, kunnen er nog wel stappen worden gezet in het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers.

Maatregelen binnen de opgave 'veiliger maken van fietsgebruik' hebben te maken met het verwijderen van obstakels (zoals paaltjes), het verbreden van fietspaden, het aanpakken van locaties met bovenmatig veel ongevallen, het verbeteren van schoolroutes, verkeerseducatie en het realiseren van goede oversteekvoorzieningen.

In de kernopgave 'Van aanbodgericht naar vraaggericht en efficiënt ov' speelt verkeersveiligheid geen rol.

Kernopgave 3 gaat over het beter en veiliger gebruiken van de infrastructuur. Hoewel verkeersveiligheid expliciet wordt genoemd in de titel van de kernopgave, speelt verkeersveiligheid een relatief kleine rol in de opgaven en maatregelen. De opgaven binnen deze kernopgave gaan over het verbeteren van de doorstroming, het toepassen van technologie (bijvoorbeeld ITS) en het verbeteren van het parkeren. Eén opgave heeft te maken met verkeersveiligheid: het reduceren van de kans op en de ernst van ongevallen. De gemeente heeft de ambitie dat iedereen zich zelfstandig en veilig door de gemeente moet kunnen verplaatsen. Hier wordt invulling aan gegeven door het uitvoeren van infrastructurele maatregelen, verkeerseducatie, het verbeteren van schoolroutes, het sluijverkeer door dorpen voorkomen, het faciliteren van goederenvervoer op de daarvoor geschikte routes en het verbeteren van de verkeersveiligheid op Kanaal Zuid.

#### 2.1.2 Integraal Veiligheidsplan Apeldoorn 2019-2022

Het Integraal Veiligheidsplan Apeldoorn (2019) is het vigerende beleid waarin staat beschreven hoe de leefomgeving en woonomgeving in Apeldoorn veilig is en blijft voor inwoners. Het beleidsstuk focust zich op vijf thema's:

- Sociale kwaliteit;
- Jeugdkwaliteit en individuele probleemjongeren;
- Georganiseerde/ondermijnende criminaliteit;
- Digitale criminaliteit;
- High impact crimes.

Verkeersveiligheid heeft geen prioriteit in het Integraal Verkeersveiligheidsplan. Hier is, zoals beschreven in het Integrale Verkeersveiligheidsplan (pagina 9), wel aandacht voor, maar via andere wegen, bijvoorbeeld via de verkeersspecialisten.

### 2.1.3 Visie op Mobiliteit (in het stadspark van Apeldoorn)

De Visie op Mobiliteit is opgesteld door bureau 'Braining the Future' in het kader van de nieuwe visie Binnenstad als Stadspark. Het is het eindverslag van een verkenning voor de nieuwe visie op mobiliteit die is uitgevoerd in de periode april – juli 2020.

Bereikbaarheid en beleving van de binnenstad zijn de centrale onderwerpen in dit beleidsstuk. Deze worden belicht vanuit het perspectief van de automobilist, fietser, voetganger en ov-reiziger. Vanuit de analyse zijn voor de verschillende vervoersmiddelen probleemstellingen opgesteld (bijvoorbeeld: 'hoe kunnen we de ervaring van fietsers nog verder versterken door het bieden van aantrekkelijke fietsroutes?') waarin opvalt dat het steeds gaat over 'het verbeteren van de ervaring' van de verkeersdeelnemers in de binnenstad. Verkeersveiligheid en sociale veiligheid zijn geen benoemde thema's.

Via deskresearch, expertsessies en workshops is gewerkt aan het invullen van de nieuwe visie aan de hand van de gedefinieerde probleemstellingen. In de speerpunten worden 15 actiepunten benoemd. Daarbij worden termen zoals 'aangenaam' en 'aantrekkelijk' vaak genoemd, maar komt 'veiligheid' niet voor. Sociale- en verkeersveiligheid lijkt hiermee een 'impliciet' element van 'aantrekkelijk' en 'aangenaam'. Ook in de Roadmap voor de nieuwe visie komt veiligheid niet aan de orde.

### 2.1.4 De Mobiliteitsagenda 2023 – 2027 van de Cleantech Regio

In de regio Stedendriehoek (voorheen: Cleantech Regio) werken de overheid, ondernemers, onderwijs en onderzoek samen aan een energieneutrale en duurzame economie en samenleving. De gemeente Apeldoorn is één van de deelnemende gemeenten aan deze regio. Het Uitvoeringsprogramma Slimme en Schone Mobiliteit 2020 – 2023 loopt af en er is inmiddels een Strategische Agenda 1.0 met de regionale ambitie voor wonen, werken en bereikbaarheid. Dit is de reden voor een nieuwe Mobiliteitsagenda 2023 – 2027.

De volgende opgaven vormen de basis voor de nieuwe Mobiliteitsagenda 2023 – 2027 (zie ook figuur 1):

- A1 corridor versterken;
- Duurzaam alternatief voor knelpunten realiseren d.m.v. fietsverbindingen;
- Gevarieerd aanbod van mobiliteitshubs;
- Realiseren van toepassingen van slimme mobiliteit samen met gemeenten en werkgevers;
- Extra investeringen in planvorming met nieuwe mobiliteitsoplossingen.



Figuur 1: Verbinding van doelen met de opgaven

In de paragraaf over het belang van brede welvaart komt verkeersveiligheid één keer voor: 'lagere snelheden leiden tot meer verkeersveiligheid'. Maatregelen voor de verkeersveiligheid van fietsers worden niet benoemd.

De Mobiliteitsagenda 2023 – 2027 werkt de vijf opgaven verder uit in 5 hoofdstukken.

#### 1. De basisnetwerken op orde

Dit hoofdstuk schenkt aandacht aan robuuste corridors over weg, spoor en water met een focus op het verbeteren van de bereikbaarheid. Veiligheid is niet aan de orde.

## 2. Stimuleren fietsgebruik

Hier komt verkeersveiligheid in een aparte paragraaf in beeld en wordt essentieel genoemd. Door meer drukte en snelheidsverschillen op het fietspad komt de veiligheid in het gedrang. De regio wil de verkeersveiligheid verbeteren door het opstellen van duidelijk beleid (risicogestuurde aanpak<sup>2</sup>) en het meeliften bij herontwerp van wegen, mede gekoppeld aan de aangenomen motie waarin 30 km/u binnen de bebouwde kom als uitgangspunt wordt gehanteerd. De acties die worden benoemd zijn beperkt:

- Kennisuitwisseling van fietsveiligheid;
- Aanhaken op de rol die de provincie neemt in de regie en uitvoering van het SPV 2030.

Dit heeft ermee te maken dat verkeersveiligheid primair een verantwoordelijkheid van de gemeente is.

## 3. Ontwikkeling mobiliteitshubs<sup>3</sup>

In dit hoofdstuk wordt o.a. de stadslogistiek uitgewerkt, waarbij de verkeersveiligheid indirect aan de orde is voor het bezorgen van pakketten en stedelijke gebieden met bakfiets of kleiner elektrisch voertuig en het toepassen van pakketkluisen om logistieke stromen te beperken.

## 4. Transitie naar slimme en duurzame mobiliteit

Centraal in dit hoofdstuk staan innovaties als middel om mobiliteit te verduurzamen door koppelen van datastromen voor verkeersmanagement en verkeersinformatie met als doel de reiziger zo duurzaam, gemakkelijk en betrouwbaar te laten reizen. Wat betreft verkeersveiligheid wordt gewezen op kwetsbare omgevingen, zoals scholen waar een gerichte routing mogelijk wordt. De slimme mobiliteit wordt vooral benoemd voor betere bereikbaarheid, minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en betere leefbaarheid. In de acties is geen aandacht voor verkeersveiligheid.

## 5. Nieuwe mobiliteitsoplossingen in planvorming

Gebiedsontwikkeling is hier het thema. Daarbij is oog voor de brede impact van mobiliteit op de leefomgeving, duurzaamheid, ontplooiingsmogelijkheden en gezondheid. Ingezet wordt op integrale en nieuwe oplossingen en het stimuleren van duurzame mobiliteit. Het STOMP-principe wordt de basis voor de ruimtelijke inpassing van mobiliteit. Verkeersveiligheid is geen benoemd aspect van de nieuwe mobiliteitsoplossingen.

In de paragraaf over samenwerking stelt de regio dat de nadruk meer ligt op lobby en vertegenwoordiging van de regio, en minder op uitvoering en realisatie, omdat daarin de gemeenten, waaronder Apeldoorn, leidend zijn.

### 2.1.5 Woest aantrekkelijk Apeldoorn - Omgevingsvisie 2040

In de Omgevingsvisie (2022) staat beschreven hoe gemeente Apeldoorn zich de komende jaren gaat ontwikkelen. De visie is opgedeeld in een aantal thema's:

- Stadmaken;
- Vitale dorpen en buitengebieden;
- Fysiek fundament uitbouwen;
- Sociaal fundament versterken.

Op het gebied van mobiliteit wordt, zo staat beschreven, het de komende jaren belangrijker om te sturen op duurzame modaliteiten zoals de fiets, lopen en het ov. Verder wordt bereikbaarheid als belangrijk thema genoemd, zowel op lokaal als op regionaal niveau.

Verkeersveiligheid wordt vrijwel niet genoemd in de Omgevingsvisie (slechts één keer als onderdeel van sociale veiligheid). Sociale veiligheid is wel één van de thema's waar de Omgevingsvisie op in gaat. Hierbij gaat het vooral om het veilig buiten verblijven en de rol die digitalisering kan spelen in het veiliger maken van de stad. Verkeersveiligheid speelt hier, zo wordt beschreven, ook een rol in.

### 2.1.6 Vitaliteitsagenda's

Gemeente Apeldoorn stelt samen met inwoners en andere stakeholders per buurt een vitaliteitsagenda op. Deze Vitaliteitsagenda's zijn toekomstplannen voor de buurt. Doel van deze plannen is om goed in kaart te brengen welke plannen, ambities en uitdagingen er vanuit inwoners, gemeente en andere partners liggen in een bepaald gebied.

Voor een aantal dorpen/wijken is de Vitaliteitsagenda al uitgewerkt. In onderstaande opsomming wordt per buurt genoemd wat er wat betreft verkeersveiligheid is opgenomen in de Vitaliteitsagenda.

---

<sup>2</sup> Aanpak waarbij risicovolle locaties preventief worden aangepakt

<sup>3</sup> Locaties waar meerdere vervoerswijzen samenkomen en reizigers kunnen overstappen (denk aan een treinstation of P+R)

- Orden: er moet worden ingezet op het naleven van de maximumsnelheid door meer aandacht voor handhaving en weginrichting; vooral in de gebieden waar een snelheidslimiet van 30 km/h geldt.
- Berg en Bos: De gemeente gaat onderzoeken of voetgangers en fietsers meer ruimte kunnen krijgen op de Soerenseweg, om veilig en recreatief verkeer mogelijk te maken.
- Sprenkelaar: Er wordt te hard gereden. Verder onderzoek lijkt zinvol volgens de gemeente, eventuele aanpassingen aan de weg zijn misschien te combineren met de aanpak van de Anklaarseweg.
- De Dreven: Verkeersveiligheid wordt niet benoemd.
- De Velden: Verkeersveiligheid wordt niet benoemd.
- Ugchelen: De verkeers- en fietsveiligheid in het centrum moet worden verbeterd met oplossingen voor parkeren en een pleinachtige inrichting dorpshart (auto te gast).
- Hoog Soeren: Zoals beschreven in de Vitaliteitsagenda is de snelheid is een groot probleem en handhaving is een noodzaak, ook al heeft dit geen hoge prioriteit bij de politie. De buurt gaat in gesprek gaan met de wijkagent.
- Loenen: Verkeersveiligheid wordt niet benoemd.
- Oosterhuizen: Er gaat worden gekeken naar de mogelijkheden voor snelheidsremmende maatregelen en de verkeersveiligheid op Kanaal Zuid wordt onderzocht en verbeterd.
- Uddel: Er gaat worden onderzocht hoe het verkeer in en rond Uddel veiliger kan worden gemaakt.
- Centrum: Voor deze buurt zijn er aparte beleidsstukken, bijv. het Stadspark van Apeldoorn (zie document 2.1.3).

## 2.2 Het beleidsproces

In bovenstaande paragrafen is beschreven welke rol verkeersveiligheid speelt in mobiliteits- of ruimtelijk beleid. In onderstaande paragrafen beschrijft de RKC hoe de betrokken ambtelijke organisatieonderdelen en het beleidsproces er volgens ambtenaren van de gemeente Apeldoorn uitziet, gebaseerd op de interviews die zijn gevoerd.

### 2.2.1 Ambtelijk organisatie

Er zijn in de gemeente 6 gebiedsmanagers. Ook heeft elk stadsdeel en dorp een regisseur openbare ruimte. Gebiedsmanagers en regisseurs openbare ruimte geven signalen over verkeersveiligheid door aan de verkeerskundigen bij de afdeling Ruimtelijk Ontwerp en Realisatie of Omgevingsbeleid. De lijntjes tussen de gebiedsmanagers en regisseurs openbare ruimte zijn over het algemeen kort, zo werd gesteld. Daarnaast heeft elk stadsdeel een eigen wethouder.

Er is twee keer per maand een overleg tussen beleid en beheer & onderhoud om dingen af te stemmen. Dan wordt er beleidsmatige input gegeven voor de uit te voeren maatregelen. Ook heeft de afdeling beheer & onderhoud elke 14 dagen een overleg met de verkeersadviseur van de politie om knelpunten en maatregelen die getroffen moeten worden te bespreken (zie voor meer informatie paragraaf 4.1).

### 2.2.2 Rol van verkeersveiligheid in beleid

Door ambtenaren wordt bevestigd dat verkeersveiligheid een impliciete voorwaarde is voor mobiliteitsbeleid, maar niet altijd even goed aan de orde komt in beleidsstukken. Verkeersveiligheid is eerder een randvoorwaarde waaraan wordt getoetst: alle ingrepen die je in de ruimte doet, moeten resulteren in een verkeersveilige(re) situatie. Binnen andere domeinen is verkeersveiligheid nog niet structureel verweven in het beleid, al zijn er bijvoorbeeld binnen het sociaal domein steeds vaker initiatieven op het gebied van verkeersveiligheid (bijv. fietsen voor ouderen, fietseducatie of campagnes). Bij woningbouwontwikkelingen ligt de focus op de ruimtelijke ontwikkeling en geldt verkeersveiligheid als (impliciete) randvoorwaarde.

Hoewel verkeersveiligheid in vigerende beleidsstukken niet altijd expliciet terugkomt, werkt de gemeente momenteel aan een nieuw verkeersveiligheidsplan. Dit plan is naar verwachting na de zomer van 2023 gereed. Het nieuwe verkeersveiligheidsplan wordt – zo werd gesteld – geschreven met een risicogestuurde aanpak als uitgangspunt. Dit houdt in dat een risicoanalyse wordt gedaan naar potentieel gevaarlijke situaties en locaties zodat deze proactief kunnen worden aangepakt, in plaats van reactief (bijv. na een ongeval) zoals tot op heden gebeurt in de gemeente.

Dit nieuwe plan wordt volgens ambtenaren gevoed met objectieve cijfers, een analyse van ontwikkelingen en risico's (zie paragraaf 2.3.2), een enquête die in 2021 is gehouden onder inwoners (zie paragraaf 2.3.3) en de resultaten van de raadsconsultatie (van januari 2023). Ook krijgt het principe van GOW30 een plek in het nieuwe verkeersveiligheidsplan. Externe partijen zoals scholen, wijk- en dorpsraden de Seniorenraad en de Fietsersbond zijn nog niet betrokken bij dit proces.

Technologische ontwikkelingen worden – naar verwachting – ook opgenomen in het beleid. De digitale transitie brengt veel kansen voor verkeersveiligheid met zich mee, bijvoorbeeld door intelligente snelheidsassistentie (een ontwikkeling waardoor de auto zich in de toekomst automatisch aanpast aan de wettelijke maximumsnelheid op een weg). Technologische ontwikkelingen kunnen van toegevoegde waarde zijn, maar technologie gaat niet alles oplossen volgens ambtenaren van de gemeente. Uiteindelijk is vooral het gedrag van de verkeersdeelnemers bepalend in verkeersveiligheid.

### 2.2.3 Van beleidsdoelstellingen tot uitvoeringsprogramma's en beschikbaar budget

Uit de interviews blijkt dat de gemeente Apeldoorn vanuit het beleid veel doelstellingen heeft die te maken hebben met of raken aan verkeersveiligheid, maar niet altijd goed is in het aangeven van prioriteiten. Daarnaast verloopt de vertaling van beleid naar de praktijk en de terugkoppeling richting beleid volgens ambtenaren niet altijd vlekkeloos: het kan een lang proces zijn voordat een maatregel die in de praktijk niet werkt wordt aangepast. Dit beaamt externe partijen zoals de wijk- en dorpsraden.

Er is volgens ambtenaren niet altijd budget beschikbaar voor aanpassingen aan de infrastructuur. Dat resulteert erin dat beleidsdoelstellingen soms niet op een juiste wijze kunnen worden ingebed in uitvoeringsprogramma's. Een aantal jaar geleden is bijvoorbeeld de beleidsdoelstelling vastgesteld dat Apeldoorn 30 km/u als maximumsnelheid gaat hanteren in woonwijken. Toen is op veel plekken bebording met '30' toegevoegd en zijn er op sobere wijze op een aantal pregnante locaties maatregelen getroffen passend bij een 30 km-zone. Er was echter geen structurele aanpak voor fysieke aanpassingen aan de infrastructuur die, conform de CROW-richtlijnen, een lagere snelheid moeten afdwingen. Hier was geen financiële dekking voor. De budgetten worden volgens ambtenaren van de gemeente vooral ingezet op grotere wegen of knelpunten, terwijl er in de directe woonomgeving van inwoners ook wensen zijn.

Voor 2023 is er €1.000.000 beschikbaar voor verkeersveiligheid. Daarnaast is er vanuit het Strategisch Asset Management Plan (SAMP; het plan waarin voor de komende jaren wordt vastgelegd hoe de openbare ruimte wordt beheerd) nog eens zo'n €200.000 per jaar beschikbaar voor verkeersveiligheidsmaatregelen. Dat zijn hogere bedragen dan in voorgaande jaren. Voorheen was dit jaarlijks circa € 250.000 voor infrastructuur en circa € 200.000 voor onderzoek/gedragsbeïnvloeding.

Verkeersveiligheid wordt structureel meegenomen bij beheerprojecten. Dit betekent dat als een locatie wordt aangepakt voor bijv. vergroening of het aanleggen van kabels, er ook wordt gekeken naar evt. maatregelen wat betreft verkeersveiligheid. In het SAMP is beschreven dat de prioriteit wat betreft verkeersveiligheid op dit moment uitgaat naar het verbeteren van de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer, fietsoversteken en -kruisingen en ernstige knelpunten.

In de uitvoering van maatregelen zijn uiteindelijk beheer- en onderhoudsplannen vaak leidend. Op deze manier kan 'werk met werk worden gemaakt' (als een weg moet worden aangepakt voor onderhoud is het een goede gelegenheid om de weginrichting aan te passen, omdat dit het meest kostenefficiënt is). Het verkeersveiligheidsplan zal -naar verwachting- een uitvoeringsprogramma met prioritering bevatten. Daar komen ook de wensen van bewoners in, is de bedoeling.

## 2.3 Analyse

**Norm:** *De doelstellingen van de gemeente sluiten aan op de maatschappelijke opgave die er speelt.*

Onze indruk na het doornemen van de relevante beleidsstukken is dat de gemeente zeker aandacht besteedt aan het thema verkeersveiligheid. Het thema komt echter slechts versnipperd aan de orde in de meeste beleidsstukken.

In het beleidsstuk 'Verkeersvisie 2016 – 2030' wordt verkeersveiligheid het meest expliciet als thema benoemd. Het belang van verkeersveiligheid wordt in dit document duidelijk geschetst: inwoners van Apeldoorn zien verkeersveiligheid als meest belangrijk onderwerp voor het verkeersbeleid. Uiteindelijk valt de mate waarin in deze visie aandacht wordt gegeven aan verkeersveiligheid enigszins tegen – het wordt bij 2 van de 3 kernopgaven benoemd als één van de subopgaven.

Binnen de kernopgave 'Apeldoorn fietsstad' is het veiliger maken van het fietsgebruik de laatstgenoemde opgave. Doorgaans wordt het verbeteren van de veiligheid voor fietsers gezien als meest primaire basisvoorwaarde om mensen te laten fietsen. Pas daarna heeft het directer maken van fietsverbindingen of het stimuleren van fietsen zin. Hoewel verkeersveiligheid dus aan de orde komt binnen deze kernopgave, lijkt het onlogisch dat verkeersveiligheid als laatste wordt behandeld binnen dat thema.

In de overige beleidsstukken komt verkeersveiligheid zeer beknopt aan de orde. Het beeld uit de beleidsanalyse komt overeen met het beeld dat ambtenaren van gemeente Apeldoorn hebben van de rol van verkeersveiligheid in het beleid: het onderwerp komt in de meeste beleidsstukken nauwelijks aan de orde. Verkeersveiligheid is volgens hen een randvoorwaarde. Het risico van dat deze randvoorwaarde

niet concreet is gemaakt, is echter dat het abstract of vaag blijft. Het is iets dat in het hoofd zit van ambtenaren die zich bezighouden met mobiliteit. Hierdoor blijft het onderwerp vooral bij andere beleidsdomeinen onderbelicht.

Er ontbreekt een beleidsstuk waarin de verkeersveiligheidsopgave van de gemeente grondig wordt uitgewerkt. Kanttekening hierbij is dat er momenteel wordt gewerkt aan een nieuw verkeersveiligheidsplan, waar een diversiteit aan bouwstenen als input voor wordt gebruikt. Dit nieuwe verkeersveiligheidsplan kan naar verwachting het huidige gat wat betreft verkeersveiligheid in het beleid opvullen.

**Norm:** *De gemeente neemt maatregelen die aansluiten op de doelstelling uit het beleid.*

De maatregelen uit de Verkeersvisie 2016 – 2030 sluiten goed aan bij de beleidsdoelstellingen. De maatregelen zijn echter vaak nog niet locatie-specifiek, waardoor het niet meetbaar is of en in hoeverre de maatregelen tot uitvoering zijn gebracht.

Technologische ontwikkelingen spelen in de Verkeersvisie een centrale rol. De koppeling tussen deze ontwikkelingen en de kansen die dat biedt voor verkeersveiligheidsmaatregelen wordt (vrijwel) niet gelegd.

**Norm:** *De gemeente heeft in uitvoeringsprogramma's verkeersveiligheid verankerd.*

Verkeersveiligheid is een onderdeel van integrale aanpakken. Dit betekent dat wanneer een weg of gebied wordt heringericht, verkeersveiligheid automatisch wordt meegenomen, samen met andere opgaven zoals groen of energie. Het nieuwe SAMP (waarin de beheer- en onderhoudsopgaven staan beschreven) vormt hier een goede basis voor. Dit plan bevat een duidelijke aanpak en prioritering voor beheer- en onderhoudsprojecten.

**Norm:** *De gemeente monitort (bijv. aan de hand van het aantal verkeersslachtoffers) in hoeverre haar doelstellingen worden bereikt.*

De gemeente heeft in het beleid geen plannen opgenomen om de doeltreffendheid van maatregelen te monitoren. In het volgende hoofdstuk gaan we dieper in op wat er in de gemeente wordt gedaan aan monitoring.

## 3 Uitvoering & onderzoeken

In dit hoofdstuk beschrijven we hoe de gemeente verkeersonveilige situaties prioriteert en hoe de gemeente omgaat met meldingen en monitoring. Daarnaast geven we een korte samenvatting van verkeersveiligheidsonderzoeken die recentelijk zijn uitgevoerd in Apeldoorn. Hiermee geven we antwoord op deelvraag 4 en 5.

### 3.1 Uitvoering en monitoring

Uit de interviews komen de onderstaande bevindingen naar voren wat betreft uitvoering en monitoring.

#### 3.1.1 Prioritering locaties

Per stadsdeel hebben de regisseurs openbare ruimte samen met de gebiedsmanagers een lijst met knelpuntenlocaties. Daarin nemen ze criteria mee zoals het aantal ongevallen, het aantal klachten en meldingen en geregistreerde snelheden. Jaarlijks wordt deze lijst geüpdatet. In de praktijk wordt echter vooral gereageerd op (politieke) urgentie en klachten van inwoners.

Risicogestuurd werken speelt in de huidige programmering een kleine rol. De gemeente is nu vooral reactief bezig: ergens gebeurt een ongeval, en vervolgens wordt gekeken welke maatregel kan worden getroffen.

Beheer- en onderhoudsplannen zijn volgens ambtenaren vaak leidend voor de uitvoering van maatregelen. Het aanpassen van de weg is onderdeel van een integrale opgave, wat betekent dat er samenhang is tussen verschillende elementen zoals groen en verkeer. Daarom worden vanuit assetmanagement verschillende opgaven zo integraal mogelijk opgepakt, met ook integraal beheergeld. Volgens ambtenaren dient er een scherpere afweging te komen om een bepaalde locatie te herinrichten. Tot op welk punt ga je de herinrichting naar achteren schuiven zodat er verschillende projecten tegelijk aangepakt kunnen worden en de overlast van openliggende straten kan worden beperkt, en wanneer komt het punt dat je toch toegaat naar uitvoering? Partijen zoals wijk- en dorpsraden zijn van mening dat de uitvoering soms lang op zich laat wachten. Wat hen betreft leidt deze afweging op dit moment dus niet altijd tot het gewenste resultaat.

#### 3.1.2 Meldingen

Meldingen over onveilige situaties kunnen op verschillende kanalen binnenkomen, bijvoorbeeld het melddeskstelsel, het centrale telefoonnummer van de gemeente, een melding van de Wijkraad, sociale media of het Meldpunt Openbare Ruimte (MOR). De meldingen over verkeersveiligheid komen vooral bij de afdelingen Beheer & Onderhoud en Ruimtelijke Ontwikkeling en Realisatie binnen. Deze meldingen worden beantwoord en kunnen leiden tot een infrastructurele maatregel. Hoe vaak dit ook daadwerkelijk gebeurt, is niet bekend. Het valt de RKC op dat er niet één punt is waar de verschillende meldingen worden gebundeld.

#### 3.1.3 Monitoring

Er gaat geen structurele rapportage met uitgevoerde maatregelen terug naar de beleidsafdeling. Daar ligt op dit moment ook niet de prioriteit vanuit de gemeenteraad. Dit en de beperkte middelen die de afgelopen jaren beschikbaar waren voor verkeersveiligheid leidden ertoe dat er geen structurele monitoring plaatsvindt. Monitoring op locatieniveau is volgens gemeenteamttenaren onhaalbaar. Alleen op de schaal van de gehele gemeente kan iets worden gezegd over het effect van verkeersveiligheidsmaatregelen. Ook dit type monitoring vindt niet plaats.

Het is niet zo dat er helemaal geen gegevens zijn. Zo wordt er één keer in de twee of drie jaar een verkeersveiligheidsenquête wordt gehouden in de gehele gemeente. Deze enquête geldt als monitor voor de subjectieve verkeersveiligheid. Daarnaast wordt voor het nieuwe Verkeersveiligheidsplan momenteel een risicoanalyse uitgevoerd. Het nieuwe Verkeersveiligheidsplan wordt gezien als nulmeting van het niveau van verkeersveiligheid in Apeldoorn.

## 3.2 Verkeersveiligheidsonderzoeken

In onderstaande paragrafen beschrijft de RKC welke onderzoeken er recentelijk zijn uitgevoerd naar verkeersonveilige locaties of andere verkeersveiligheidsrisico's.

### 3.2.1 Verkeersveiligheidsanalyse Kanaalroute

De inrichting van de Kanaalroute zorgt samen met het gedrag van weggebruikers voor veel ongelukken op deze weg. De aanleiding voor dit verkeersveiligheidsonderzoek is een brandbrief die bewoners naar de gemeenteraden van Apeldoorn, Brummen en Rheden en provincie Gelderland hebben gestuurd. Het

doel van het onderzoek is om te komen tot een onderbouwd advies voor een veiligere inrichting en gebruik van de Kanaalroute.

Uit de probleemanalyse blijkt dat er sprake is van een mismatch tussen de functie, vorm en gebruik van het traject de Kanaalroute. Het profiel van de weg is te smal terwijl er hard wordt gereden en de weg als gebiedsontsluitingsweg wordt gebruikt. De vele snelheidsregimes die gelden op het tracé en de niet consequente inrichting van de weg scheidt verwarring bij weggebruikers.

Er worden drie oplossingen afgewogen, namelijk:

- Een GOW80-inrichting (een inrichting waarbij de doorstroming van de weg centraal staat, met een maximumsnelheid van 80 km/u);
- Een GOW60-inrichting (een inrichting waarbij doorstroming belangrijk is, maar de leefbaarheid en omgevingskwaliteit net zo belangrijk is, met een maximumsnelheid van 60 km/u);
- Een GOW80- en GOW60-inrichting (een combinatie van bovenstaande twee).

De GOW60-variant blijkt de voorkeursvariant, omdat deze het minst ingrijpend is voor het ruimtegebruik. Daarnaast kan volgens het onderzoeksbureau hiermee de verkeersveiligheid het beste worden gewaarborgd. Het is volgens de onderzoeksresultaten in ieder geval belangrijk om de verkeerssituatie voor langzaam verkeer te verbeteren. Fietsers moeten worden geweerd van de rijbaan en oversteken moeten veiliger en duidelijker worden ingericht.

### 3.2.2 Achtergrondinformatie over verkeersveiligheid

Het document 'Achtergrondinformatie over verkeersveiligheid' (Goudappel, 2021) is opgesteld ten behoeve van raadsconsultatie over het op te stellen verkeersveiligheidsplan Apeldoorn. Het plan moet volgens het document in lijn zijn met de risicogestuurde aanpak uit het SPV 2030, wat betekent dat risico's zo veel mogelijk preventief moeten worden voorkomen. In het document wordt beschreven welke doelgroepen het meest kwetsbaar zijn, op welke risico's het plan zich moet richten en met welke ontwikkelingen Apeldoorn te maken krijgt.

Het document bevat veel algemeen bekende constatering over verkeersveiligheid, bijvoorbeeld over kwetsbare doelgroepen (zoals schoolgaande kinderen en ouderen) of riskant verkeersgedrag (zoals rijden met te hoge snelheid of worden afgeleid onderweg). Daarnaast worden in het document ontwikkelingen beschreven waar rekening mee gehouden dient te worden, zoals de vergrijzing, de verlaging van maximumsnelheden, een toenemende diversiteit op het fietspad en technologische ontwikkelingen.

### 3.2.3 Enquêteresultaten verkeersveiligheid

In het kader van het verkeersveiligheidsplan heeft de gemeente in 2021 een enquête uitgezet onder inwoners van gemeente Apeldoorn.

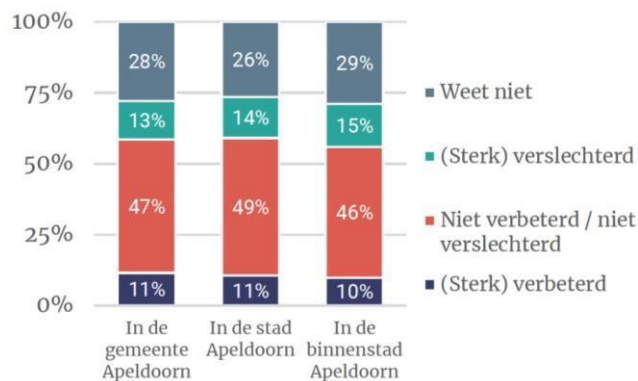
Volgens inwoners moet de gemeente vooral op 30 km/u-wegen aan de slag met verkeersveiligheid. Fietsstroken, fietspaden, 50 km/u-wegen en verkeerslichten worden ook vaak genoemd. De voornaamste problemen wat betreft verkeersveiligheid zijn volgens de inwoners van Apeldoorn dat er te hard wordt gereden, dat er onvoldoende ruimte is voor de auto of fiets en dat er op bepaalde locaties slecht zicht is. Verkeerslichten, de kwaliteit van de fietspaden en de drempels worden het meest als positieve punten wat betreft verkeersveiligheid genoemd.

Het document waarin de resultaten worden toegelicht bevat per wijk een toelichting van de locaties die het meest als onveilig of veilig zijn aangemerkt. In het centrum zijn de meeste onveilige situaties aangemerkt, bijvoorbeeld op het kruispunt Kalverstraat – Hoofdstraat en het kruispunt Kalverstraat – Stationsstraat.

### 3.2.4 Monitor bereikbaarheid en verkeersveiligheid Apeldoorn

I&O Research voert sinds 2006 eens in de twee of drie jaar een onderzoek uit naar de ervaringen van inwoners wat betreft bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Apeldoorn, in opdracht van de gemeente. In 2021 is gemeten dat bijna de helft van de inwoners vindt dat de verkeersveiligheid niet is veranderd ten opzichte van een jaar eerder (zie figuur 3). Men geeft de verkeersveiligheid in 2021 gemiddeld een 7,1. Er zitten weinig verschillen in de verkeersveiligheidsbeoordeling tussen de stedelijke gebieden en de buitengebieden. Ook de verschillen tussen de stadsdelen zijn klein. Inwoners van stadsdeel Zuidoost vinden vaker dan andere inwoners dat de verkeersveiligheid is verbeterd.





Figuur 3: Ontwikkeling verkeersveiligheid 2021 t.o.v. 2020

Ook is inwoners gevraagd welke maatregelen hebben bijgedragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Vooral het invoeren van 30 km zones is vaak genoemd. Ook andere snelheidsbepalende maatregelen, zoals het verlagen van de snelheid naar 60 km/uur (destijds als pilot, momenteel wordt een structurele snelheidsverlaging naar 60 km/u onderzocht) op de Kanaalroute is vaker genoemd.

### 3.3 Analyse

**Norm:** De gemeente heeft de totale verkeers(on)veiligheid goed in beeld.

Omdat het thema verkeersveiligheid versnipperd wordt opgepakt binnen de gemeente, lijkt er geen overzicht te bestaan van de verkeersveiligheidssituatie in de gemeente. De gemeente voert incidenteel onderzoeken uit om een beeld te krijgen van de verkeersveiligheid (bijv. de monitor bereikbaarheid en verkeersveiligheid). Ook worden er onderzoeken gedaan naar verkeersonveilige locaties, zoals de Kanaalroute. Dit type onderzoeken is echter incident-gestuurd, in plaats van risicogestuurd. De gemeente werkt aan een nieuw verkeersveiligheidsplan dat uitgaat van risicogestuurd werken. De documenten die daaraan ten grondslag liggen brengen de verkeersonveilige locaties en de verkeersveiligheidsrisico's goed in beeld.

**Norm:** De gemeente gebruikt een prioritering bij de uitvoering van de maatregelen.

Op dit moment bepalen beheer- en onderhoudswerkzaamheden grotendeels de prioritering van de uitvoering van verkeersveiligheidsmaatregelen. Dit betekent in theorie dat het lang kan duren voordat een potentieel risicovolle situatie wordt aangepakt. Het is wenselijk dat er in de uitvoeringsplannen een scherpere afweging komt in de verkeersveiligheidsprioritering, zodat de grootste risico's zo snel mogelijk worden aangepakt. Dit zorgt ook voor meer begrip bij externe partijen zoals scholen, wijk- en dorpsraden of andere belanghebbenden.

**Norm:** De gemeente monitort en evalueert op locaties waar knelpunten zijn aangepakt (nulmeting, effectmeting, herhaalde effectmeting).

Structurele monitoring en evaluatie van maatregelen vindt op dit moment niet plaats. Zonder een grondige monitoring (bestaande uit een meting vooraf, een meting van het effect van de maatregel en later een herhaalde meting van het effect) is het moeilijk om uitspraken te doen over de doeltreffendheid van het beleid. Hoewel het tijds- en kostenintensief is om een grondige monitoring uit te voeren na het realiseren van een maatregel, is een vorm van objectieve monitoring en evaluatie wel van belang, al dan niet op gemeentelijk- of stadsdeelniveau. De enige vorm van monitoring die op dit moment plaatsvindt zijn onderzoeken naar de subjectieve ervaring van verkeersveiligheid. Hoewel deze onderzoeken erg waardevolle inzichten opleveren, blijkt in de praktijk dat subjectief onveilige locaties niet altijd de locaties zijn waar ook echt ongelukken gebeuren, omdat verkeersdeelnemers hier vaak beter opletten. Dit volstaat dus niet als monitor.

## 4 Rolverdeling

In dit hoofdstuk beschrijven we welke partijen nog meer zijn betrokken bij het thema verkeersveiligheid naast de gemeente Apeldoorn en hoe de samenwerking met de gemeente op dit thema wordt ervaren. Deze bevindingen zijn gebaseerd op interviews met ambtenaren van de gemeente en de verkeersadviseur van de politie en focusgroepen met de gemeenteraad, scholen, wijk- en dorpsraden en externe partijen (zie voor een overzicht van geïnterviewden/betrokken partijen bijlage 3). Daarmee beantwoorden we deelvraag 6 t/m 8.

### 4.1 Politie

Elke 14 dagen heeft de verkeersadviseur van de politie een overleg met de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling en Realisatie. Tijdens dit overleg worden verkeersknelpunten en maatregelen die getroffen moeten worden besproken. Bij grote werkzaamheden wordt de verkeersadviseur van de politie altijd betrokken. Het initiatief voor de samenwerking komt vaak vanuit de gemeente, en soms vanuit de politie. Over het algemeen vindt de verkeersadviseur van de politie dat hij goed wordt gehoord binnen de gemeente.

De verkeersadviseur van de politie let op wetgeving, handhaafbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming. Er kan pas worden gehandhaafd als een weg voldoet aan de richtlijnen. Als dit niet het geval is, dan geeft de verkeersadviseur van de politie een negatief advies. Om de gemeente te adviseren, maakt de verkeersadviseur van de politie gebruik van ViaStat.

Meldingen van bewoners komen vaak gelijk binnen bij de gemeente, maar soms ook bij de wijkagent. Deze worden doorgespeeld naar de verkeersadviseur van de politie. Soms worden verkeersveiligheidsknelpunten vanuit de gemeente via de verkeersadviseur van de politie doorgezet naar de wijkagenten, zodat zij de knelpunten in de gaten kunnen houden. Ook hebben de wijk- en dorpsraden goed contact met de desbetreffende wijkagent. Daarnaast surveilleert de wijkagent soms uit eigen beweging bij scholen. Dat gebeurt niet bij elke school.

### 4.2 Scholen

Om een indruk te krijgen van hoe de verkeersveiligheid rondom scholen wordt ervaren en hoe de scholen de rol van de gemeente ervaren, heeft de RKC een enquête uitgevoerd onder scholen. De resultaten van de enquête zijn weergegeven in bijlage 4. De belangrijkste bevindingen zijn:

- De verkeersveiligheid rondom scholen wordt overwegend slecht ervaren. De verkeersveiligheid op schoolroutes wordt overwegend neutraal ervaren, neigend naar slecht;
- Met de stelling 'ik vind dat de gemeente alert reageert op signalen over verkeersveiligheid vanuit onze school' is men het overwegend oneens, neigend naar neutraal;
- Ook met de stelling 'ik vind dat de gemeente zich voldoende inzet voor de verkeersveiligheid rondom mijn school en op de schoolroutes' is men het overwegend oneens, neigend naar neutraal;
- Men vindt overwegend dat de desbetreffende scholen slecht worden betrokken door de gemeente ten aanzien van verkeersveiligheid.

Deze enquêteresultaten dienden als basis voor een verdiepende focusgroep met vijf contactpersonen van verschillende scholen. Daarin heeft de RKC de volgende punten geconstateerd. De scholen ervaren de meeste verkeersveiligheidsproblemen op grote wegen die veel kinderen gebruiken als schoolroute. Ook worden er soms problemen ervaren met de oversteekbaarheid van wegen of te hard rijden door automobilisten. Verkeersouders die helpen bij het oversteken worden naar ervaring van een aantal scholen soms bijna 'omvergereden'. Rondom scholen wordt soms parkeeroverlast ervaren, bijvoorbeeld omdat nabijgelegen voorzieningen al hun bezoekers niet kwijt kunnen op hun eigen parkeerterrein.

De meeste scholen kaarten regelmatig problemen rondom verkeersveiligheid aan bij de gemeente. Over het algemeen weten de scholen het contact met de gemeente te leggen, al hebben niet alle scholen directe lijntjes met contactpersonen. Vooral de gebiedsmanagers worden als aanspreekpunt gebruikt. Als scholen zich melden met klachten dan gaan de gebiedsmanagers of regisseurs openbare ruimte daarop in. Ambtenaren van de gemeente geven aan wel pas te kunnen acteren als de school een melding doet. De scholen merken dat de gemeente vooral open staat om in gesprek te gaan over mogelijke maatregelen als er een aanleiding is vanuit beheer en onderhoud (bijv. dat het riool binnenkort wordt vervangen). Het algemene beeld is dat het relatief lang duurt voordat de gemeente met een maatregel komt. De scholen gebruiken de gemeenteraad vrijwel niet om verkeersveiligheidsissues te agenderen.

Volgens gemeenteamttenaren is de verkeersveiligheid rondom scholen een complex onderwerp omdat verkeersonveilige situaties grotendeels worden veroorzaakt door het weggedrag van ouders en plaatsvindt op beperkte piekmomenten. Scholen verwachten dat de gemeente komt met infrastructurele

maatregelen, en staan naar ervaring van de gemeente niet altijd open om het gedrag van ouders en kinderen aan de orde te stellen. Een aantal scholen geeft echter aan regels te hanteren die worden gecommuniceerd naar ouders, onder andere met betrekking tot het gedrag in het verkeer rondom de school. Daarnaast vervullen de scholen ook een rol in het regelen van klaar-overs waar nodig en het organiseren van verkeersexamens (samen met Veilig Verkeer Nederland) voor de groepen 7.

Scholen zijn er mee geholpen als de gemeente pro-actiever de scholen zou benaderen, bijvoorbeeld als een gemeenteambtenaar met de directeur van een school in gesprek gaat over de problemen die er spelen rondom de school en de ontwikkelingen (bijv. maatregelen) die er vanuit de gemeente aankomen. Ook zou het helpen als de gemeenteambtenaren eens rondom de starttijden van de school komen observeren welke knelpunten er ontstaan. Daarnaast hebben scholen behoefte aan een door de gemeente georganiseerde informatiebijeenkomst voor het onderwijsveld, om zo collega's van andere onderwijsinstellingen en gemeenteambtenaren beter te leren kennen.

### 4.3 Wijk- en dorpsraden en andere externe partijen

De gemeente werkt wat betreft het onderwerp verkeersveiligheid samen met partijen zoals de Fietsersbond, gehandicaptenplatform Apeldoorn, seniorenraad Apeldoorn en de wijk- en dorpsraden. VVN en de ANWB hebben geen lokale afdelingen, dus daar heeft de gemeente minder nauw contact mee. Ook werkt de gemeente samen met andere overheidsorganisaties zoals omliggende gemeenten, provincie Gelderland, de Stedendriehoek, Rijkswaterstaat en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In het kader van dit onderzoek is een focusgroep georganiseerd voor wijk- en dorpsraden, de Fietsersbond en de seniorenraad. Deze partijen ervaren dat de gemeente op papier veel prioriteit geeft aan verkeersveiligheid. De praktische vertaalslag laat soms echter lang op zich wachten, volgens deze partijen, en de uiteindelijke maatregelen hebben niet altijd het gewenste effect. Soms spelen er verkeersveiligheidsissues op provinciale- of Rijkswegen. De partijen ervaren dan dat geen van de drie wegbeheerders naar voren stapt om het probleem op te lossen. De partijen ervaren echter ook dat de gemeente op sommige dossiers adequaat handelt en andere partijen, bijvoorbeeld de Fietsersbond, vraagt om mee te denken.

De externe partijen hebben vooral contact met de gebiedsmanagers. Via dit contact worden de partijen dan doorverwezen naar de juiste contactpersoon indien nodig. In sommige gevallen is dat de Buitenlijn. Vervolgens kan het volgens de partijen lang duren voordat er een terugkoppeling komt over de voortgang. Eerder hadden wijk- en dorpsraden nauwer contact met de gemeente. Nu is dat contact minder frequent, maar de ervaring is over het algemeen dat klachten of meldingen die worden doorgegeven wel worden opgepakt door de gebiedsmanagers.

De wijk- en dorpsraden praten soms via de Politieke Markt Apeldoorn (PMA) mee over verkeersveiligheidsissues. Verder wordt er bestuurlijk weinig geagendeerd vanuit de wijk- en dorpsraden. De ervaring is dat stadsdeelwethouders tegenwoordig minder contact hebben met de wijk- en dorpsraden dan een aantal jaar geleden.

De wijk- en dorpsraden hebben inmiddels een kleinere rol dan voorheen, toen de wijk- en dorpsraden de gemeente gevraagd en ongevraagd advies gaven. Het doel van de nieuwe participatieverordening die in 2022 is ingegaan was om alle inwoners actief te laten meedenken. Burgers hebben dus een grotere rol gekregen, maar naar de ervaring van de wijk- en dorpsraden is het voor burgers vaak lastig om over dit soort beleidsvraagstukken mee te denken. Volgens de wijk- en dorpsraden worden burgers vooral betrokken door middel van enquêtes. Het is vervolgens niet altijd helder waar de beleidskeuzes in het uiteindelijke beleidsstuk op zijn gebaseerd. Nu moeten de wijk- en dorpsraden vaak zelf aan de bel trekken bij de gemeente om te worden betrokken bij ontwikkelingen.

### 4.4 Gemeenteraad

Verkeersveiligheid komt voor de gemeenteraad expliciet aan de orde bij een aantal dossiers, zoals de ontwikkeling van nieuwe woonwijken. De bij het onderzoek betrokken raadsleden zijn overwegend van mening dat het college de gemeenteraad voldoende betreft in het formuleren van verkeersveiligheidsbeleid. Begin 2023 is de gemeenteraad geconsulteerd voor het nieuwe Verkeersveiligheidsplan. De aanwezige raadsleden vinden dat men moet oppassen dat de raad niet te veel meegaat in de acties vanuit bewoners. Volgens de gemeenteraad is hij meer geholpen met een overkoepelend beeld van de verkeersveiligheid. Ook moet de balans tussen objectieve en subjectieve verkeersveiligheid worden geborgd.

De meningen over in hoeverre de gemeenteraad voldoende wordt geïnformeerd door het college over uitgevoerde maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid en de effecten ervan zijn verdeeld. Zoals eerder vermeld gebeurt monitoring door de gemeente sporadisch. Het effect van uitgevoerde maatregelen hoort de gemeenteraad via het 'piepsysteem': als er ergens problemen worden ervaren, komt dat binnen bij raadsleden. Raadsleden horen het dus alleen wanneer een uitgevoerde maatregel

problemen oplevert. Enerzijds is er meer behoefte aan een soort verkeersveiligheidsrapportage in de beleidsfase. De gemeenteraad heeft geen behoefte aan een update van wat wel en niet werkt. Als ergens een nieuwe ontwikkeling komt, zoals een brandweerkazerne, moet dat op verkeersveiligheid worden onderzocht. Wanneer dat in de uitvoering niet goed gaat, komt het via het 'piepsysteem' binnen.

Anderzijds is er wel behoefte aan een terugkoppeling achteraf. Het 'piepsysteem' bestaat uit inwoners die zich overvallen voelen met uitvoeringsmaatregelen. Als de raad aan het einde van een project een terugkoppeling krijgt, kan de raad veel makkelijker communiceren naar bewoners. Het is ook nuttig dat de raad wordt meegenomen over het effect van maatregelen voordat bepaalde maatregelen negatief in het nieuws komen. De uitkomst van de focusgroep was dat de raad niet wil micro-managen, maar in de communicatie met inwoners is het wel fijn om op de hoogte te zijn van een vorm van terugkoppeling van uitgevoerde maatregelen.

De aanwezige raadsleden vonden verder dat de informatievoorziening de raad voldoende in staat stelt om zijn kaderstellende en controlerende taken naar behoren uit te voeren.

Verkeersveiligheidsissues die vanuit de gemeenteraad zelf op de agenda worden gezet zijn bijvoorbeeld snelheidsoverschrijdingen, knelpunten op de ringweg, verkeersveiligheid rondom scholen, verkeersovertredingen van fietsers en technologische ontwikkelingen zoals slimme VRI's, slimme verlichting voor fietsers en slimme waarschuwingsborden.

## 4.5 Analyse

**Norm:** *Partijen waarmee de gemeente samenwerkt houden zich aan afspraken wat betreft rolverdeling en uitvoering.*

Alle partijen waarmee is gesproken hebben regelmatig contact met de gemeente betreffende verkeersveiligheid. De partijen komen over het algemeen redelijk goed in contact met iemand van de gemeente en ervaren de rollen van gebiedsmanagers en regisseurs openbare ruimte als prettig. De ervaring van deze partijen is echter ook dat de partijen in bijna alle gevallen het contact met de gemeente opzoeken in plaats van andersom. Daarbij ervaren dorps- en wijkraden dat ze moeilijker in contact komen en minder frequent contact hebben met de gemeente sinds de nieuwe participatieverordening. Alle partijen lijken vooral behoefte te hebben aan de dialoog met de gemeente en een frequente terugkoppeling over al dan niet genomen maatregelen naar aanleiding van geagendeerde knelpunten. Ook wanneer er nog geen besluit is genomen over eventuele maatregelen die voor een specifiek verkeersveiligheidsissue worden getroffen, worden deze partijen graag voorzien van informatie over de voortgang.

**Norm:** *De gemeente werkt samen met scholen aan de verkeersveiligheid rondom scholen en op schoolroutes.*

De scholen zoeken regelmatig contact met de gemeente over verkeersveiligheidsissues die spelen rondom de scholen of op schoolroutes. Uit de enquête blijkt echter dat de situatie rondom scholen over het algemeen als verkeersonveilig wordt ervaren, dat de gemeente niet altijd alert reageert op deze signalen en dat de gemeente de scholen slecht betreft als het gaat om verkeersveiligheid. Ook voor scholen geldt dat er behoefte is aan een frequentere dialoog met de gemeente.

**Norm:** *De informatievoorziening met betrekking tot verkeersveiligheidsbeleid en de uitvoering stelt de gemeenteraad in staat om de kaderstellende en controlerende taken naar behoren uit te voeren.*

De bij het onderzoek van de RKC betrokken leden van de gemeenteraad vindt overwegend dat de informatievoorziening de raad voldoende in staat stelt om zijn kaderstellende en controlerende taken naar behoren uit te voeren. Enige verbeterpunt genoemd door de gemeenteraad betreft een betere, frequentere (globale) terugkoppeling over het effect van maatregelen. Dit helpt de gemeenteraad in de communicatie naar de achterban. Vanuit andere partijen zoals de scholen, de wijk- en dorpsraden, de seniorenraad en de Fietsersbond komt zoals hierboven beschreven hetzelfde signaal. Een denkbare oplossing is om zowel richting de gemeenteraad, als richting de andere partijen een periodieke terugkoppeling te geven van het effect van uitgevoerde maatregelen, dan wel de voortgang en eventuele mogelijke oplossingsrichtingen als reactie op verkeersveiligheidsissues die deze partijen hebben aangekaart.

## Bijlage 1: Afkortingen en begrippen

<b>CROW</b>	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek
<b>GOW30</b>	Een nieuw type weginrichting met een maximumsnelheid van 30 km/u waarbij de leefbaarheid van de omgeving van belang is, maar doorstroming van verkeer een grotere rol heeft dan op andere 30 km/u-wegen
<b>GOW60</b>	Een nieuw type weginrichting met een maximumsnelheid van 60 km/u waarbij doorstroming belangrijk is, maar de leefbaarheid en omgevingskwaliteit net zo belangrijk is
<b>GOW80</b>	Een type weginrichting met een maximumsnelheid van 80 km/u waarbij de doorstroming van de weg centraal staat
<b>ITS</b>	Intelligent Transport Systems (technologieën waarmee voertuigen met elkaar en met de omgeving kunnen communiceren, bijv. om de doorstroming bij een verkeerslicht te verbeteren)
<b>Ov</b>	Openbaar vervoer
<b>PMA</b>	Politieke Markt Apeldoorn
<b>RKC</b>	Rekenkamercommissie Apeldoorn
<b>SAMP</b>	Strategisch Asset Management Plan
<b>SPV 2030</b>	Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (nationaal verkeersveiligheidsbeleid dat uitgaat van risicogestuurd werken <sup>4</sup> )
<b>STOMP</b>	Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service, Personenauto (een model waarin volgordelijkheid in prioriteit wordt aangehouden dat tegenwoordig vaak wordt gebruikt in mobiliteitsbeleid)
<b>VVN</b>	Veilig Verkeer Nederland

---

<sup>4</sup> Aanpak waarbij risicovolle locaties preventief worden aangepakt

## Bijlage 2: Normenkader

Voor het onderzoek is een normenkader opgesteld, waarbij op drie thema's is onderzocht wat de stand van zaken is voor verkeersveiligheid. In onderstaande tabel is in samengevatte vorm aangegeven in welke mate volgens het onderzoek wordt voldaan aan de geformuleerde normen. Voor de volledige beschrijving van de beoordeling van de normen wordt verwezen naar de Nota van Bevindingen. Per thema zijn de conclusies en aanbevelingen verder uitgewerkt.

<i>Thema 1: Beleid &amp; Proces</i>	
De doelstellingen van de gemeente sluiten aan op de maatschappelijke opgave die er speelt.	Verkeersveiligheid komt in de vigerende beleidsstukken te beperkt aan de orde om een goed beeld te krijgen van de verkeersveiligheidsdoelstellingen van de gemeente.
De gemeente neemt maatregelen die aansluiten op de doelstelling uit het beleid.	De maatregelen uit het vigerende verkeersbeleid sluiten aan op de beleidsdoelstellingen. De maatregelen zijn echter niet locatie-specifiek.
De gemeente heeft in uitvoeringsprogramma's verkeersveiligheid verankerd.	In het SAMP (Strategisch Asset Management Plan) is verkeersveiligheid een integraal onderdeel van de ruimtelijke opgaven.
De gemeente monitort (bijv. aan de hand van het aantal verkeersslachtoffers) in hoeverre haar doelstellingen worden bereikt.	In de beleidsstukken wordt niet beschreven of en hoe de beleidsdoelstellingen worden gemonitord.
<i>Thema 2: Praktijk</i>	
De gemeente heeft de totale verkeers(on)veiligheid goed in beeld.	De verkeersveiligheidskennis is versnipperd aanwezig over verschillende afdelingen van de gemeente. Verkeersveiligheidsonderzoeken zijn vooral incident-gestuurd.
De gemeente gebruikt een prioritering bij de uitvoering van de maatregelen.	De prioriteit van verkeersveiligheidsmaatregelen wordt grotendeels bepaald door de beheer- en onderhoudsplanning.
De gemeente monitort en evalueert op locaties waar knelpunten zijn aangepakt (nulmeting, effectmeting, herhaalde effectmeting).	Structurele monitoring en evaluatie vindt op dit moment niet plaats. Incidenteel worden inwoners gevraagd naar hun oordeel van de verkeersveiligheid in de gemeente.
<i>Thema 3: Rolverdeling</i>	
Partijen waarmee de gemeente samenwerkt houden zich aan afspraken wat betreft rolverdeling en uitvoering.	Externe partijen hebben frequent contact met de gemeente wat betreft verkeersveiligheid. Partijen hebben echter de behoefte aan een betere terugkoppeling vanuit de gemeente over al dan niet uitgevoerde maatregelen.
De gemeente werkt samen met scholen aan de verkeersveiligheid rondom scholen en op schoolroutes.	Er is regelmatig contact tussen scholen en de gemeente wat betreft verkeersveiligheid, al hebben de scholen een overwegend negatief beeld van hoe de gemeente hierop acteert.
De informatievoorziening met betrekking tot verkeersveiligheidsbeleid en de uitvoering stelt de gemeenteraad in staat om de kaderstellende en controlerende taken naar behoren uit te voeren.	De gemeenteraad ervaart dat de informatievoorziening met betrekking tot verkeersveiligheidsbeleid en de uitvoering de gemeenteraad goed in staat stelt om de kaderstellende en controlerende taken naar behoren uit te voeren.

## Bijlage 3: Overzicht documentenanalyse en geïnterviewden/betrokken partijen

### Documentenanalyse

Beleidsstuk	Schaalniveau	Thema	Jaar
• Visie op Mobiliteit (in het stadspark van Apeldoorn)	Centrum Apeldoorn	Mobiliteit	2021
• Verkeersvisie 2016-2030	Gemeente Apeldoorn	Mobiliteit	2016
• Woest aantrekkelijk Apeldoorn - Omgevingsvisie 2040	Gemeente Apeldoorn	Ruimte/leefomgeving	2022
• Vitaliteitsagenda's	Alle wijken/dorpen in gemeente Apeldoorn	Ruimte/leefomgeving	2022-heden
• De Mobiliteitsagenda 2023 – 2027 van de CleanTech Regio	CleanTech Regio	Mobiliteit	2022
• Integraal Veiligheidsplan Apeldoorn 2019-2022	Gemeente Apeldoorn	Veiligheid	2019

Tabel 2: Overzicht beleidsstukken

### Geïnterviewden

- Strategisch adviseur fysieke leefomgeving, afdeling Omgevingsbeleid, gemeente Apeldoorn;
- Adviseur, afdeling Omgevingsbeleid, gemeente Apeldoorn;
- Regisseur openbare ruimte, afdeling Beheer en Onderhoud, gemeente Apeldoorn;
- Vakspecialist mobiliteit, afdeling Ruimtelijk Ontwerp & Realisatie, gemeente Apeldoorn;
- Assetmanager openbare ruimte, afdeling Beheer en Onderhoud, gemeente Apeldoorn;
- Verkeersadviseur, politie Oost-Nederland;
- Wethouder mobiliteit 2018-2022, gemeente Apeldoorn.

### Overige betrokken partijen

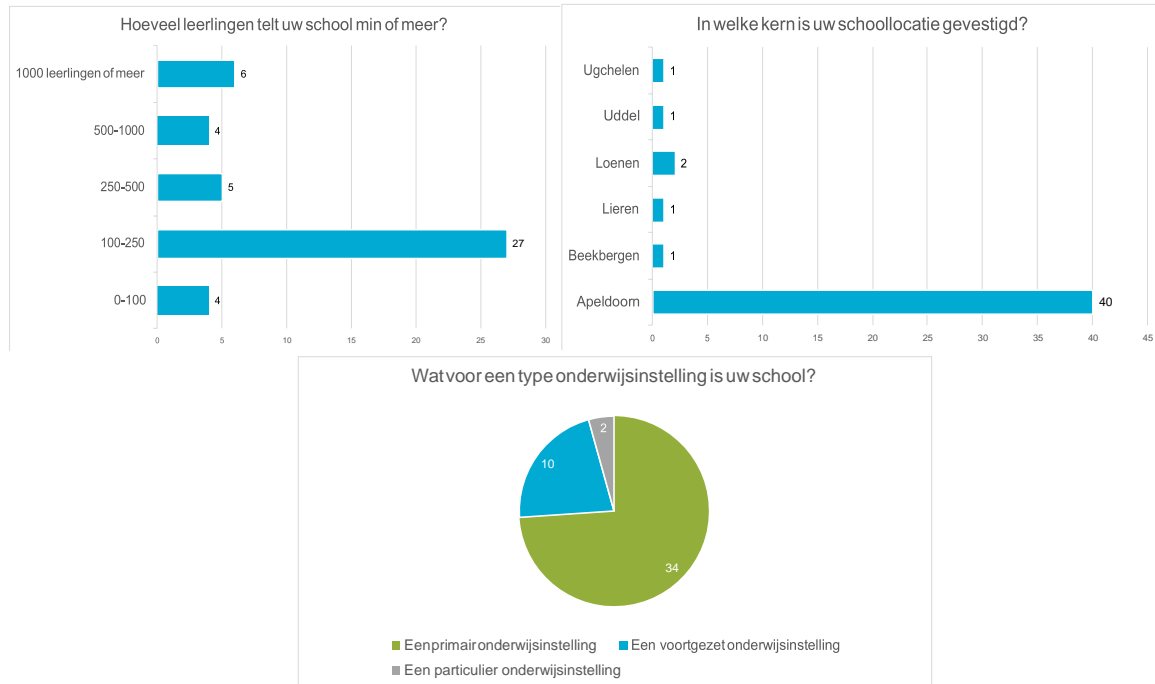
- Gemeenteraad van Apeldoorn
- 3 primaire onderwijsinstellingen, 1 voorgezet onderwijsinstelling en 1 particuliere onderwijsinstelling;
- Fietsersbond;
- Seniorenraad Apeldoorn;
- 6 wijk- en dorpsraden.

# Bijlage 4: Resultaten enquête scholen

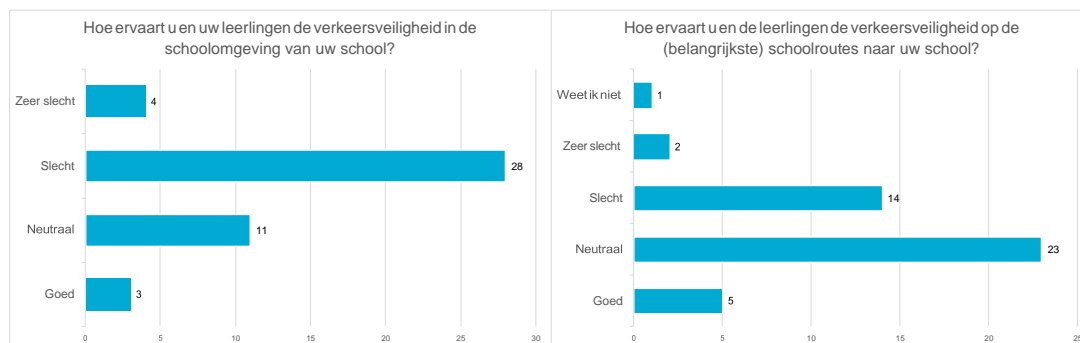
## Achtergrondinformatie

De enquête is gedeeld onder een contactenlijst afkomstig van gemeente Apeldoorn met ruim 100 contactgegevens van scholen in gemeente Apeldoorn. Het gaat om zowel primaire onderwijsinstellingen als voortgezet onderwijsinstellingen en particuliere onderwijsinstellingen. De enquête heeft opengestaan tussen 6 januari en 15 februari 2023.

De enquête is door 46 scholen in gemeente Apeldoorn ingevuld. Bij de focusgroep waren 5 vertegenwoordigers van scholen aanwezig.



## Beleving van verkeersveiligheid



## Rol gemeente

