Monitoring Verkeersongevallendata Lelystad 2018-2024

1. Aanleiding

Het college heeft een toezegging gedaan om de raad te informeren over de stand van zaken verkeersveiligheid aan de Middendreef. Aangezien verkeersveiligheid een groot en belangrijk thema is, is er niet alleen gekeken naar deze locatie, maar is voor heel Lelystad ongevallendata in beeld gebracht. De onderzoeksperiode is opgerekt tot en met 2024, zodat er sprake is van een actueel beeld van de hoeveelheid en type ongevallen.

2. Inleiding

Verkeersveiligheid is integraal verweven in de dagelijkse praktijk van advisering over mobiliteit. Bij het toetsen van ontwerpen, aanvraag omgevingsvergunningen en binnen projecten binnen de gemeente Lelystad wordt het aspect verkeersveiligheid altijd meegenomen. Er wordt gekeken naar de veiligheid voor de kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers en fietsers, maar ook naar de inrichting van de wegen voor autoverkeer. Rondom schoolomgevingen is er extra aandacht voor verkeersveiligheid. Daarnaast zijn we actief bezig met verkeerseducatie voor ouderen, jongeren en beginnende bestuurders in het algemeen en op thema (verlichting, fatbikes, telefoongebruik, BOB-campagnes, etc.). Bij het uitvoeren van Groot Onderhoud wordt gekeken naar de mogelijkheden om situaties verkeersveiliger te maken voor de verkeersdeelnemers.

In de Mobiliteitsvisie 2020-2030 wordt aangesloten bij het landelijke streven om het aantal verkeersslachtoffers naar 0 te brengen. Ten aanzien van verkeersveiligheid is een aantal doelen opgenomen in de Mobiliteitsvisie, bijvoorbeeld op het gebied van fietsen, veilige schoolomgevingen en het veiliger maken van kruisingen. In het Raadsakkoord is voor verkeersveiligheid in de wijken en rondom scholen geld gereserveerd in de begroting en is de ambitie uitgesproken om bij de beste fietssteden van Nederland te horen.

In de monitoring is naar een aantal aspecten gekeken die een relatie hebben met verkeersveiligheid:

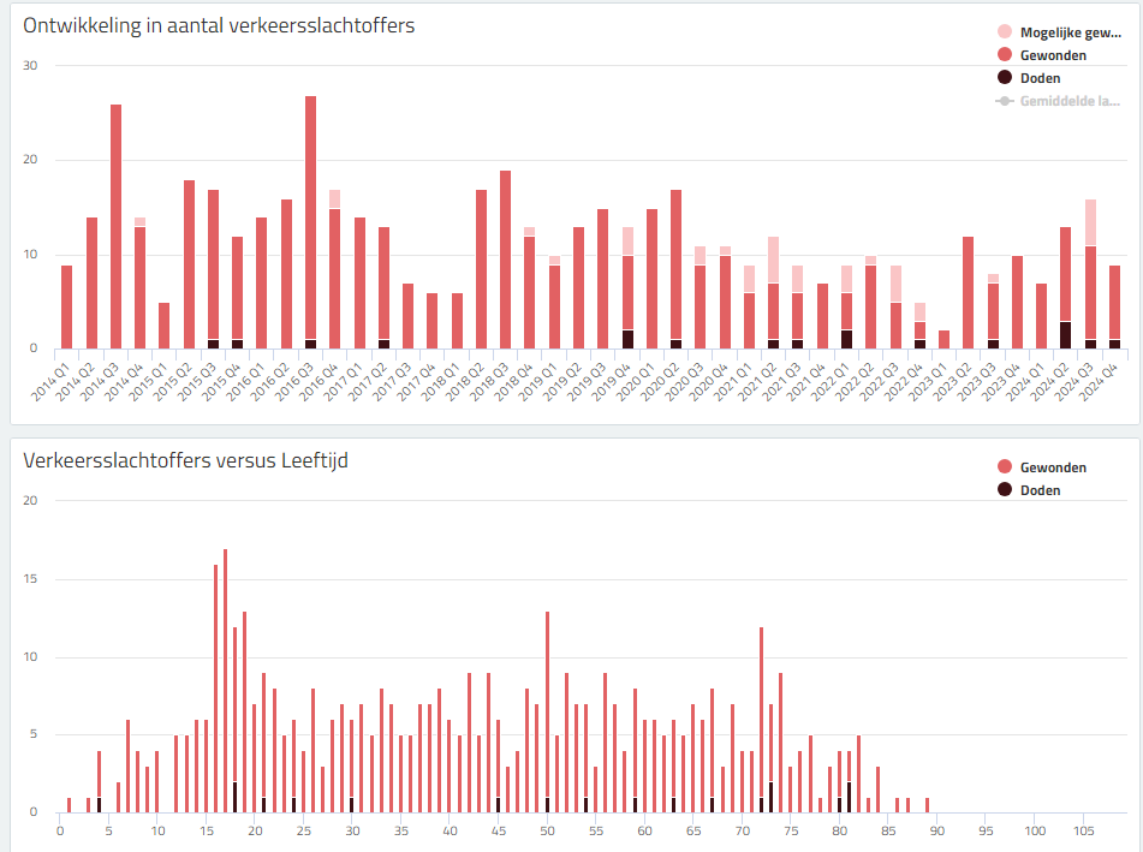
- Verkeersongevallen en verkeersslachtoffers
- Snelheden
- Weginrichting
- Subjectieve verkeersveiligheid (i.h.k.v. Lelystad Fietsstad)

3. Data verkeersongevallen en verkeersslachtoffers

Het aantal ongevallen op de wegen waar de gemeente Lelystad wegbeheerder is (provinciale wegen en rijkswegen zijn buiten beschouwing gelaten) is in de periode 2018-2021 redelijk stabiel geweest. De afgelopen jaar is echter een stijging in het aantal ongevallen te zien. Het aantal gewonden als gevolg van een verkeersongeval kende eerst een daling, maar is de afgelopen twee jaar ook toegenomen. Helaas is ook het aantal dodelijke slachtoffers toegenomen (zie tabel 1). Een directe verklaring is er niet te geven voor de stijging. Relatief gezien is de verhouding de tussen het aantal slachtoffers en het aantal ongevallen wel gedaald (15% van de ongevallen kende minstens één slachtoffer in 2018, ten opzichte van 9% in 2024). Qua verkeersintensiteiten is het iets drukker geworden op het wegennet tussen 2018 en 2024 (5-10 %). Als er wordt gekeken naar de trend vanaf 2014 dan is een dalende trend van het aantal slachtoffers zichtbaar (zie figuur 1).

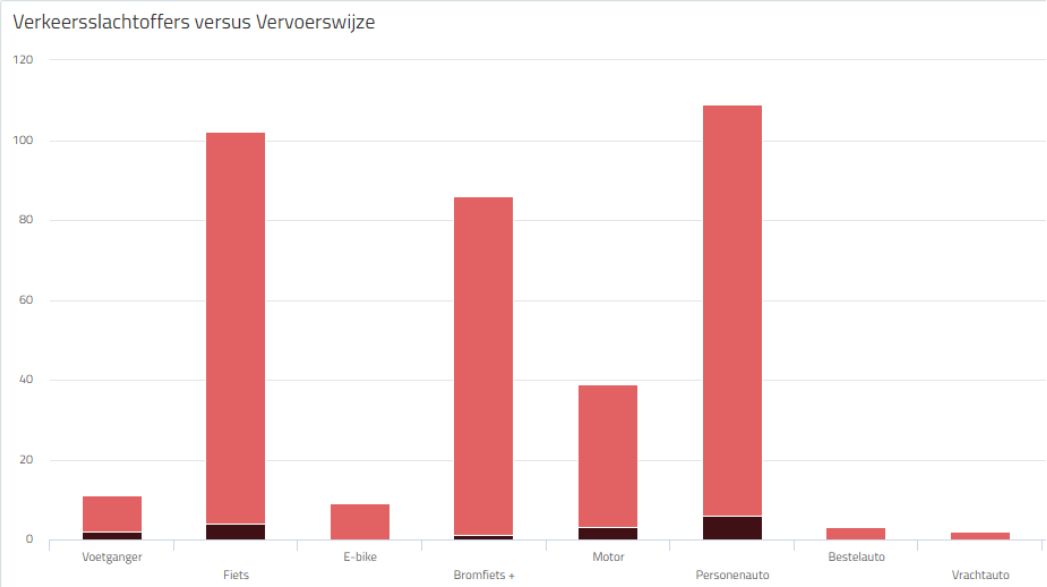
Jaar	Ongevallen	Gewonden	Doden
2018	311	50	0
2019	304	40	2
2020	285	47	1
2021	303	22	2
2022	312	18	3
2023	350	24	1
2024	383	28	5

Tabel 1. Aantal verkeersongevallen, aantal gewonden en aantal doden in de periode 2018-2024 (wegbeheerder Lelystad)



Figuur 1. Aantal gewonden en doden bij verkeersongevallen 2014-2024 (wegbeheerder Lelystad) uitgesplitst per kwartaal (boven) en naar leeftijd (onder)

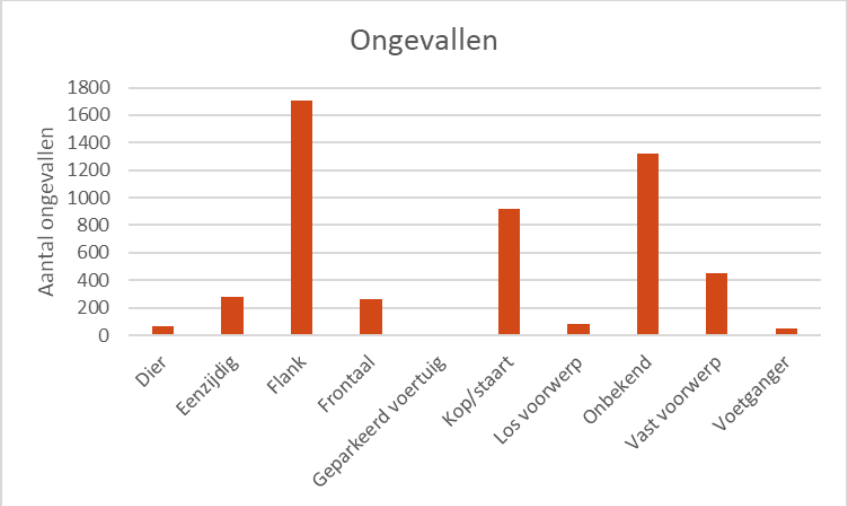
Qua leeftijd valt op dat de meeste verkeersslachtoffers vallen in de leeftijdscategorie 16-20 jaar (zie figuur 1). Deze leeftijdscategorie bevat onder andere beginnende scooterrijders en automobilisten en heeft vaak een wat minder voorzichtige rijstijl dan andere leeftijdscategorieën. In de ongevalscijfers die zijn uitgesplitst naar vervoerswijze is het aandeel bromfiets (inclusief scooters) groot (zie figuur 2), zeker gelet op het aantal personen dat dit vervoersmiddel gebruikt. Het aantal gewonden op (brom)fietsen daalt wel sinds 2021. De in 2023 ingevoerde helmplicht voor snorfietsen kan voor een verdere daling zorgen. Fietsers en automobilisten zijn het meest betrokken bij ongevallen. Er is geen onderscheid in type fiets (bijv. e-bike / fatbike / bakfiets).



Figuur 2. Aantal gewonden en doden bij verkeersongevallen 2014-2024 (wegbeheerder Lelystad) uitgesplitst naar vervoerswijze.

<u>Type ongevallen</u>

Als wordt gekeken naar het type ongevallen dat het meest voorkomt, dan zijn dat de flankongevallen. Deze gebeuren meestal als er sprake is van een voorrangsfout: een voertuig botst op de zijkant van een ander voertuig. Dit type ongeval komt voor op kruisingen en rotondes. Op de dreven zien we dit soort ongevallen vaak bij ongeregelde kruispunten, waarbij de kans op letsel groter is door de hogere gereden snelheid ten opzichte van bijvoorbeeld een inrichting met een rotonde. Van een groot aantal ongevallen is het type onbekend.



Figuur 3. Type verkeersongevallen 2014-2024

Locaties met de meeste ongevallen

Binnen Lelystad zijn er kruisingen en wegvakken waar de afgelopen jaren meerdere ongevallen hebben plaatsgevonden. Op de volgende locaties waren de meeste ongevallen in de periode 2018-2024 (met daarachter tussen haakjes het aantal ongevallen / gewonden / doden):

1. Houtribdreef – Zuigerplasdreef (turborotonde) (41 / 5 / 0)
2. Gordiaandreef – Zuigerplasdreef (voorrangskruising) (22 / 1 / 1)
3. Geldersedreef – Zuigerplasdreef (voorrang --> VRI) (22 / 1 / 0)*
4. Voorstraat – Zuigerplasdreef (voorrangskruising) (21 / 0 / 0)
5. Kustendreef – Oostranddreef (voorrangskruising) (15 / 5 / 0)
6. Houtribdreef – Kempenaar (voorrangskruising) (19 / 2 / 0)
7. Larserdreef – Zuigerplasdreef (turborotonde) (19 / 0 / 0)
8. Larserdreef – Delfland (voorrangskruising) (11 / 2 / 2)
9. Houtribdreef – Oostranddreef (voorrangskruising) (13 / 1 / 0)
10. Visarenddreef (kruisingen met Gondel/Jol/Botter) (27 / 0 / 0)**

* NB. deze kruising is heringericht van voorrangskruising naar VRI en kent na de herinrichting fors minder ongevallen

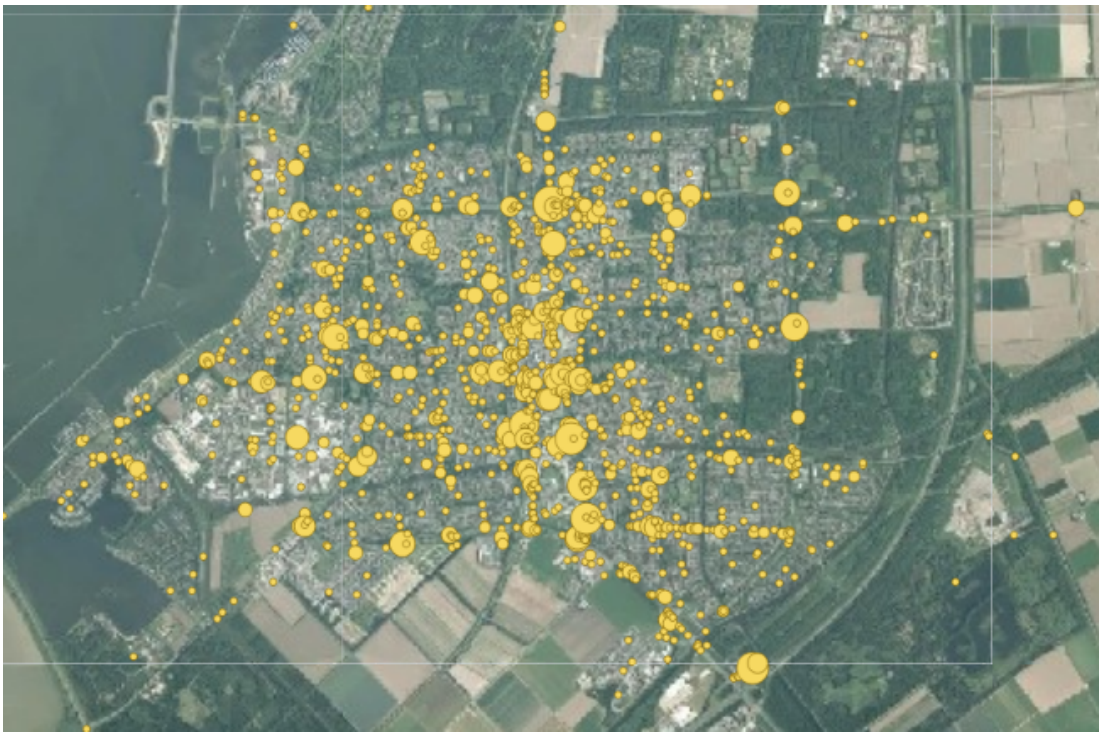
** NB. Het betreft hier drie kruisingen op een rij met dezelfde problematiek (flankongevallen door verkeer dat vanuit de wijk de dreef oprijdt) (aantal opgevallen zijn opgeteld 27).

Zoals valt te verwachten vinden de meeste ongevallen plaats op de wegen waar veel verkeer rijdt. Veel (flank)ongevallen vinden plaats bij kruisende dreven. Daarnaast is er ook een aantal ongevallocaties waarbij woonwijken aansluiten op de dreven. Ook binnen wijken zijn er meerdere ongevallen te zien op wegen met een wijkontsluitende functie, bijvoorbeeld op de Voorstraat en in de Tjalk, maar in de meeste gevallen gaat het om locaties waar de afgelopen jaren 1 of 2 ongevallen hebben plaatsgevonden.

Een aantal van top-10 locaties is of wordt op korte termijn aangepakt. De kruising Geldersedreef-Zuigerplasdreef is bijvoorbeeld al aangepast en laat een forse daling zien in het aantal ongevallen. Bij het groot onderhoud van de Oostranddreef worden de kruisingen verkeersveiliger ingericht, bijvoorbeeld door het omzetten van een meerstrooksrotonde naar een turborotonde.

In de komende jaren zal het kruispunt Larserdreef-Zuigerplasdreef nog drukker worden als gevolg van de groei van de stad (Stadshart, Campusgebied, Zuiderhage). Op 18 juni 2024 is door de raad besloten om het aanpassen van dit kruispunt en het kruispunt Larserdreef – Middendreef van rotonde naar kruispunten met verkeerslichten als principemaatregel te hanteren. Er is daarbij een koppeling met de studie naar de Rondweg Lelystad-Zuid (uitvoering kan pas plaatsvinden na oplevering van de Rondweg).

Bij het uitvoeren van groot onderhoud bekijken we de andere kruisingen.



Figuur 4. Alle geregistreerde ongevallen 2014-2024 wegbeheerder gemeente Lelystad (hoe groter de cirkel, hoe meer ongevallen)

Figuur 5. Alle geregistreerde ongevallen 2014-2024 wegbeheerder gemeente Lelystad inclusief buitengebied (hoe groter de cirkel, hoe meer ongevallen)

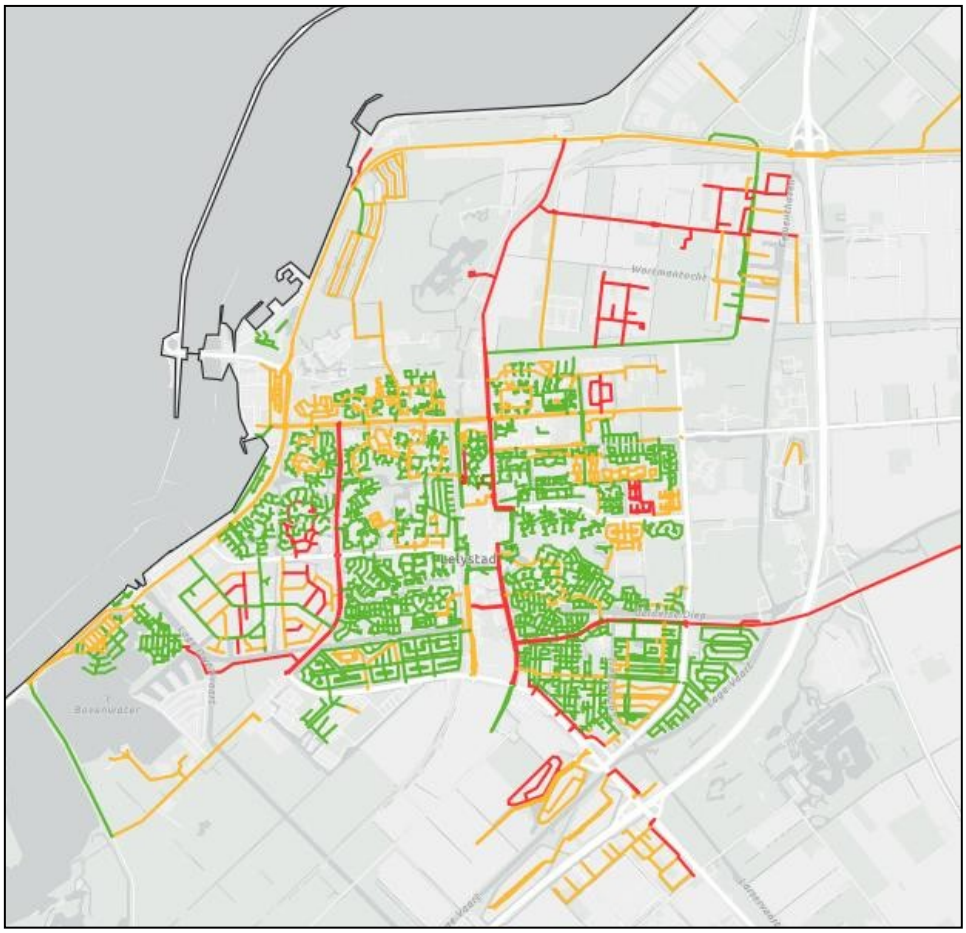
Figuur 6. Alle geregistreerde ongevallen met slachtoffers 2014-2024 wegbeheerder gemeente Lelystad (hoe groter de cirkel, hoe meer ongevallen)

Figuur 7. Alle geregistreerde ongevallen met slachtoffers 2014-2024 wegbeheerder gemeente Lelystad inclusief buitengebied (hoe groter de cirkel, hoe meer ongevallen)

4. **Weginrichting**

Lelystad kent qua wegcategorisering een aantal type wegen. In de woonwijken is meestal sprake van een regime met een maximumsnelheid van 30 km per uur. Het hoofdwegennet (de drevenstructuur) heeft een mix van 50 kilometer per uur en 70 kilometer per uur. Buiten de bebouwde kom mag op de meeste wegen 80 kilometer per uur gereden worden.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is een project van het Rijk, waarbij provincies een deel van het onderzoek doet en de gemeente uitvoering kan geven aan plannen. In het kader van het SPV is voor Lelystad in 2021 gekeken of de wegen zijn ingericht conform de inrichtingseisen die gelden voor de maximumsnelheid van dat type weg. Daarbij moet worden opgemerkt dat de wegen met een maximumsnelheid van 70 kilometer per uur niet zijn meegenomen. In onderstaand figuur is te zien of de weginrichting voldoet aan de inrichtingseisen, waarbij groen voldoet, oranje grotendeels voldoet en rood (grotendeels) niet voldoet. Wat direct opvalt is dat een aantal dreven waar 50 kilometer per uur mag worden gereden niet voldoet aan de inrichtingseisen (o.a. (delen van de) Zuigerplasdreef, Westerdreef, Geldersedreef). Dit heeft vooral te maken met de breedte van de weg (ingericht als weg waar 70 kilometer per uur gereden mag worden). In het buitengebied voldoen ook veel wegen niet (volledig) aan de inrichtingseisen bij de geldende maximumsnelheid. Hier heeft het vooral te maken met een discrepantie tussen het geldende snelheidsregime en een smal wegprofiel zonder wegmarkering. De meeste woonwijken zijn conform de inrichtingseisen ingericht.



Figuur 8. Wegen ingericht conform inrichtingseisen type weg (Bron: SPV, Provincie Flevoland, 2021) (NB. Wegen met een maximumsnelheid van 70 km/u zijn buiten beschouwing gelaten)

5. Subjectieve verkeersveiligheid (i.h.k.v. Lelystad Fietsstad)

Een aantal jaar geleden is in het kader van het project Lelystad Fietsstad onderzoek gedaan naar de subjectieve beleving van fietsers binnen de gemeente. Er zijn veel opmerkingen gekomen over de volgende locaties:

1. Voorstraat
   Op de Voorstraat rijden de auto en fiets gemengd. Ook de busroute loopt via deze straat. Er rijdt hier relatief veel verkeer op een belangrijke schoolroute naar zowel basis- als middelbaar onderwijslocaties. Ook ligt er een wijkwinkelcentrum langs de Voorstraat. Op een aantal locaties wordt bovendien nog langs de weg geparkeerd. Men geeft aan zich als fietser niet veilig te voelen op de Voorstraat. Binnen enkele jaren vindt hier groot onderhoud plaats. Aan de verkeersveiligheid voor de fietser en voetganger wordt in het nieuwe ontwerp extra aandacht besteed.
2. Middenweg – Stationsplein (onveilige oversteek)
   De oversteek over de Middenweg richting het Stadshart wordt door veel fietsers genoemd als onveilig vanwege de zeer beperkte opstelruimte en het moeten 'invoegen' in doorgaand fietsverkeer op het fietspad langs de Middenweg. Deze oversteek wordt aangepakt in het kader van de herinrichting van de stationsomgeving.
3. Fivelingo – Het Bildt (fietsoversteek)
   Een aantal respondenten meldt de oversteek bij Het Bildt als onveilig te ervaren vanwege de onoverzichtelijkheid, de drukte in de spits en een onduidelijke voorrangssituatie. De aanpassing van dit punt is als voorstel opgenomen in de Kadernota 2026.
4. Neringweg – Muntstraat (kruising)
   Het fietspad vanaf de Neringtunnel naar de Muntstraat levert volgens de respondenten onveilige situaties op ter hoogte van de kruising met de Neringweg. Het gaat hierbij vooral om zicht / onoverzichtelijke kruising en de vele stromen die hier samenkomen. De Neringweg wordt eind 2025 opnieuw ingericht. De fietsoversteek zal verbeterd worden.
5. Rotonde Rigastraat – Stationslaan
   Respondenten klagen over voetgangers op het fietspad en pleiten voor het omdraaien van de voorrangssituatie of het plaatsen van verkeerslichten. De middenberm heeft beperkte opstelruimte voor fietsers. Rondom deze locatie vinden nu bouwactiviteiten plaats, waardoor de situatie voorlopig niet wordt aangepast.

Een aantal van deze locaties is of wordt op korte termijn aangepast. Hiernaast heeft de raad geld beschikbaar gesteld om wijken verkeersveiliger te maken met de focus op schoolroutes. Bij groot onderhoud worden in een aantal gevallen ook maatregelen getroffen ter bevordering van de verkeersveiligheid. Ook voor gedragsmaatregelen als fietsen met verlichting en fietseducatie is geld beschikbaar vanuit het project 'Lelystad Fietsstad'. Dit geldt ook voor wayfinding.

6. Conclusies monitoring verkeersongevallendata

In de monitoring is gekeken naar de verkeersongevallen in de periode 2018-2024. Na een daling in de coronajaren is er de afgelopen twee jaar weer een stijging waarneembaar in het aantal ongevallen, gewonden en dodelijke slachtoffers. Dit sluit aan bij het beeld in Flevoland en in de rest van Nederland. Op de kruisingen met de dreven is de concentratie van ongevallen het hoogst. Dat wil zeggen dat op die punten meerdere ongevallen op één plek hebben plaatsgevonden. In het geval van kruisingen die zijn ingericht als rotonde is er vooral sprake van kop-staart ongevallen, waarbij de kans op ernstig letsel minder groot is dan bij voorrangskruisingen. Bij dat laatste type kruisingen is er veelal sprake van flankongevallen.

Op een aantal locaties zijn reeds maatregelen genomen of wordt dit op korte termijn gedaan. De komende jaren blijven we inzetten op een verkeersveilige inrichting van de wegen binnen Lelystad. Dit gebeurt bij advisering binnen projecten, omgevingsvergunningen en herinrichtingen. Wanneer wegen in groot onderhoud gaan, kunnen aanpassingen worden gedaan ter verbetering van de verkeersveiligheid. Er kan dan gekeken worden naar aanpassing van het wegprofiel (auto's), verbreden van infrastructuur voor fietsers en voetgangers of het toepassen van (extra) snelheidsremmende maatregelen.

Wanneer bij een ongeval kwetsbare verkeersdeelnemers betrokken zijn (voetganger / fietser), is de kans op letsel groter. Hieraan kan vooral gevolg worden gegeven op de belangrijkste routes richting voorzieningen, zoals het stadshart en scholen. Te denken valt aan het instellen en inrichten van schoolzones (daar is al budget voor binnen de begroting) of oversteekvoorzieningen nabij winkelcentra of andere voorzieningen.

Op een aantal locaties gaan we concreet aan de slag met het aanpakken van de verkeersveiligheid. Elk jaar nemen we maatregelen bij twee schoolomgevingen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit betreffen zowel fysieke als educatieve maatregelen. Bij de herinrichting van de Stationsweg wordt de situatie verkeersveiliger gemaakt. Een aantal van de locaties genoemd bij het onderzoek naar Lelystad Fietsstad (zie hoofdstuk 5) wordt ook aangepakt.

Het aantal ongevallen, het type ongevallen en de verkeersslachtoffers worden structureel gemonitord. Zo kunnen we veranderingen in de verkeersveiligheid snel en goed in beeld krijgen en is het mogelijk om actief hierop te reageren. Hierbij werken we samen met partners, zoals de provincie Flevoland, Fietsersbond, VVN en de nood- en hulpdiensten, etc.