

Bestuursdienst
Telefoon (050) 367 81 11/ Janet Stoker
Onderwerp Verkeersongevallenanalyse 2009



Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

In uw antwoord
graag datum en
kenmerk vermelden

Wij zijn met het
openbaar vervoer
bereikbaar,
buslijnen
1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Informatie over
vertrektijden krijgt u
via telefoon 0900-92 92

Aan de leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

Datum **1 8 FEB 2011**

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO10.2330842

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte dames en heren,

Met en is weten. Registratie en analyse van de verkeersongevallen in de stad vormen de basis voor aanpak van verkeersonveilige situaties en toetsing van ons verkeersbeleid. In deze brief informeren wij u daarom over de hoofdlijnen van de Verkeersongevallenanalyse 2009 en onze maatregelen naar aanleiding daarvan. U ontvangt de brief later dan gebruikelijk omdat pas recent duidelijkheid is verkregen over de beschikbaarheid van middelen voor het onderdeel verkeerseducatie.

Volgens het landelijk beleid 'Duurzaam Veilig' moeten gemeenten er gericht voor zorgen dat het aantal verkeersdoden en het aantal ziekenhuisopnames daalt: gemeten aan het gemiddelde in de periode 2001-2003 zouden er 30 % minder verkeersdoden en 7,5 % minder ziekenhuisopnames moeten zijn in het jaar 2010.

Dit uitgangspunt betekent in 2010 ten hoogste 149 verkeersslachtoffers in Groningen. We zijn blij u te kunnen melden dat het er in werkelijkheid veel minder zijn. De 'doelstelling' van 149 slachtoffers werd in 2004 al bereikt. In 2009 zijn er 83 verkeersslachtoffers gevallen, van wie 5 zijn overleden. In het ziekenhuis belandden 78 verkeersslachtoffers.

Dat wij ruimschoots binnen de doelstellingen van 'Duurzaam Veilig' blijven mag natuurlijk geen reden zijn de verkeersveiligheid op haar beloop te laten. Ons streven is het aantal slachtoffers in 2011 verder terug te brengen. In de begroting 2011 is de doelstelling van het maximaal aantal verkeersslachtoffers op 75 vastgesteld.

Cijfers verkeersongevallen 2009

Bijna driekwart van de verkeersongevallen met slachtoffers gebeurt op de gebiedsontsluitingswegen in de stad, de 50 km-wegen. Dat heeft te maken met de hoge verkeersintensiteit op die wegen en het grote snelheidsverschil tussen de weggebruikers.

De meeste slachtoffers vallen onder de kwetsbare verkeersdeelnemers op de fiets (38), gevolgd door auto-inzittenden (18), bromfietzers (13) en voetgangers (9).

De meeste fietsslachtoffers vielen op het kruispunt Atoomweg-Hoendiep (7). Hier liep tot eind 2010 een proef waarbij wegvakken werden afgesloten om te kunnen nagaan

welke verkeerssituatie de meest veilige oplossing voor deze kruising is. De resultaten geven een positief beeld. In het jaar 2010 is er één ongeval met letsel geconstateerd, daarom zal dit jaar de links- en rechtsafstrook op het kruispunt Hoendiep – Atoomweg worden verwijderd waardoor er een verkeersveiliger situatie ontstaat. Het voorstel hiertoe zal op korte termijn aan u worden voorgelegd.

Als we de cijfers bekijken op slachtoffers naar leeftijd blijkt vooral het aantal slachtoffers in de categorie 16 en 17-jarigen redelijk groot, onder meer als bromfietser. Toch daalt ook hier de tendens. Vielen in deze categorie 43 slachtoffers in 2008, in 2009 waren het er nog 24.

In de categorie 13 t/m 15-jarigen zijn de meeste slachtoffers fietsers. Hun aantal is vergeleken met het voorgaande jaar gelijkgebleven. Dat geldt ook voor het aantal verkeersongevallen onder de andere, jongere, leeftijdscategorieën.

Maatregelen verkeersveiligheid 2009 - 2011

De maatregelen die worden genomen voor meer verkeersveiligheid komen voort uit de visie Duurzaam Veilig, die zich vanaf de jaren '90 richt op drie sporen:

- infrastructuur
- handhaving en regelgeving
- educatie en voorlichting.

• Infrastructuur: blackspots

Blackspots zijn locaties waar over een periode van 3 jaar zes of meer ongevallen met letsel of dodelijke afloop plaatsvinden. Het zijn, met andere woorden, de meest verkeersonveilige locaties in de gemeente.

In de actuele blackspotslijst, over de jaren 2007-2009, staan de volgende blackspots.

- Boterdiep-Korreweg. Op dit kruispunt vonden in 2007 opmerkelijk veel ongevallen plaats, namelijk 7. Dit aantal liep terug naar 4 in 2008 en 2 in 2009. Hoewel valt aan te nemen dat deze blackspot volgend jaar zakt in de ranglijst - omdat dan 2007 vervalt en 2010 wordt toegevoegd - vinden wij dat de kritiek op dit gecompliceerde kruispunt afzonderlijk aandacht verdient. Wij verwachten dat er meer overzicht kan komen door diverse kleinere maatregelen, die wij u in een afzonderlijk voorstel zullen voorleggen. Naar aanleiding van een advies van de Adviescommissie Verkeer en Vervoer is gesproken met de bewonersorganisaties en wordt momenteel gekeken naar mogelijke oplossingen om de verkeersveiligheid op korte termijn te verbeteren. Indien de tram door dit gebied zal gaan rijden kan het kruispunt in de tramplannen worden meegenomen voor een ingrijpendere reconstructie, ook hier wordt gezamenlijk met de bewonersorganisaties naar gekeken.
- Atoomweg-Hoendiep. Op dit kruispunt is een proef met het afsluiten van de links- en rechtsafstrook succesvol gebleken, dit jaar zal de situatie dan ook definitief worden aangepast. Dit kruispunt staat in 2010 niet meer op de blackspotslijst omdat er zich in 2010 slechts één ongeval met letsel heeft voorgedaan.
- Eemsgolaan-Peizerweg. Dit kruispunt is in het voorjaar van 2009 aangepast tot een plateau waarop een zebra en een uitgebogen fietspad. Gezien de afname van het aantal ongevallen lijkt ook deze blackspot van de lijst te verdwijnen.

- Aweg-Friesestraatweg. Dit kruispunt blijft rond de 6 ongevallen zweven, vorig jaar niet op de lijst, dit jaar met 2 ongevallen wel. Voor dit kruispunt zijn geen maatregelen gepland. Gezien de vormgeving van de bebouwing en de beperkte ruimte zien wij geen mogelijkheden die de verkeersveiligheid verder kunnen verbeteren.
- Tenslotte staan er drie blackspots op de lijst die niet in gemeentelijk beheer zijn maar van de provincie en het rijk. Het gaat dan om het Julianaplein en de kruising Friesestraatweg-Zijlvestervestweg (beide in 2009 geen ongevallen met letsel) en Friesestraatweg-Pleiadenlaan (één ongeval in 2009, hier zijn in 2007 de verkeerslichten vervangen). Voor deze blackspots staan geen nieuwe maatregelen gepland.

- *Infrastructuur: schoolomgevingen*

In 2007 zijn we begonnen met het project 'veilige schoolomgeving'. Inmiddels zijn 40 scholen bij dit project betrokken en is de aanpak van 21 schoolomgevingen afgerond. De planvorming gaat in samenspraak met scholen, ouders en buurt en ook de schoolkinderen zelf worden bij het project betrokken.

- *Infrastructuur: verblijfsgebieden*

De afgelopen jaren zijn de woonwijken sober ingericht als 30 km-gebieden. In 2009 is een prioriteitenlijst vastgesteld van knelpunten. Door het beperkte budget is ervoor gekozen de eerste vier knelpunten te verbeteren: Haydnlaan-Troelstralaan, Vechtstraat, Floresstraat-Floresplein en Engelbert-Middelbert.

De effecten van het instellen van 30 km-verblijfsgebieden zijn gunstig, dat blijkt ook uit landelijke cijfers. Ondanks de sobere inrichting is in deze gebieden een daling van 20 tot 30 % in het aantal ernstige ongevallen te constateren in de periode 1998-2008.

- *Handhaving en regelgeving*

In de jaren 1999 en 2003 zijn regionale verkeershandhavingsteams ingesteld om het toezicht op het verkeersgedrag te intensiveren. Landelijke cijfers geven aan dat het gordelgebruik onder automobilisten is toegenomen en ook worden er minder alcoholovertredingen in de weekends geconstateerd.

In Groningen zijn met de regiopolitie afspraken gemaakt over handhaving van stopverboden in de schoolomgeving. Om de verkeersveiligheid voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers te verbeteren mogen automobilisten niet meer stoppen in de directe nabijheid van scholen.

- *Educatie en voorlichting*

Naast de gebruikelijke verkeerseducatie met ondermeer de verkeersexamens, het Streetwise project en de verkeersmarkten speelt het educatieprogramma ook in op de informatie uit de ongevallenanalyse. Opvallend in de ongevallencijfers is het aantal bromfietsongevallen onder 16 en 17-jarigen. Daarnaast zijn er 2 zgn. dodehoekongevallen met dodelijke afloop te betreuren.

In 2010 is een dodehoek-project aangeboden aan de basisscholen. Op de Brederoschool is naar aanleiding van het ongeval op de kruising Vestdijklaan-van

Ketwich Verschuurlaan op 2 september 2009 direct een dodehoek-praktijk instructie gegeven aan alle leerlingen van de school.

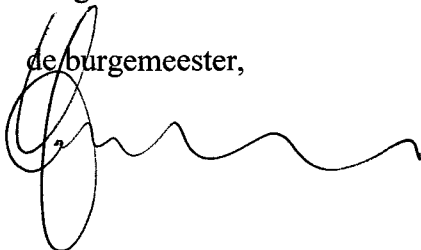
Aan jongeren van 16 en 17 wordt een specifiek educatieproject aangeboden om veilig om te gaan in het verkeer met de bromfiets: *Veilig Uitgaan is Veilig Thuis Komen*, specifiek gericht op alcohol en scooter/bromfiets. Dit project heeft de verkeersveiligheidsprijs gewonnen in 2009. Daarnaast is voor deze categorie verkeersdeelnemers in 2010 gestart met een pilotproject *50ccScooterSchoolEvent*, waarin jongeren worden aangesproken op hun gedrag op de scooter/bromfiets.

Tot slot

Hoewel de cijfers aangeven dat Groningen ruimschoots binnen de kaders blijft die landelijk voor onze stad zijn vastgesteld, zien wij de jaarlijkse ongevallenanalyse als een goed ijkpunt voor effectieve maatregelen op het gebied van de verkeersveiligheid. Zo willen we bereiken dat de daling van het aantal verkeersongevallen doorzet.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Groningen

de burgemeester,



de secretaris,

