

Onderwerp Informerende brief over verkeersveiligheid

Steller W. de Boer

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 86 74 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 5201954

Datum 18-11-2015 Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij doen wij u onze notitie '*Verkeersveiligheid in Groningen*' toekomen. Aanleiding hiervoor is het voornemen in het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2015-2018 om jaarlijks een verkeersveiligheidsprogramma op te stellen.

Bij de voorbereiding van de notitie en het daarin opgenomen 'programma verkeersveiligheid 2016-2020' hebben wij gebruik gemaakt van de verkeersmeldingen en van een prioriteitenlijstje van de Adviescommissie Verkeer en Vervoer.

Dankzij het jarenlang gevoerde verkeersbeleid staat het er goed voor met de verkeersveiligheid in Groningen. Maar de aandacht hiervoor mag niet verslappen. Elk ernstig ongeval is er één teveel. Daarom vinden wij het belangrijk om ons beleid en onze werkwijze voor verkeersveiligheid (opnieuw) te verankeren. Wij doen dit aan de hand van de drie taken die de gemeente op dit terrein heeft, namelijk:

- verkeerseducatie (in provinciaal verband);
- het toepassen van de ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig;
- het signaleren en aanpakken van lokale knelpunten.

In de notitie '*Verkeersveiligheid in Groningen*' staat hoe wij hiermee de verkeersveiligheid in onze gemeente zo goed mogelijk waarborgen.

Samenvatting

In Groningen zijn geen black spots meer, ofwel locaties waar veel ernstige ongevallen plaatsvinden. Toch zijn er sinds 2010 in Groningen 0 tot 6 mensen per jaar in het verkeer om het leven gekomen. De oorzaak hangt bijna altijd samen met verkeersgedrag. Daarom zetten wij sterk in op verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding. Bij verkeersprojecten en wegaanpassingen passen wij zo goed mogelijk de ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig toe. Hoewel er in Groningen geen urgente verkeersonveilige situaties zijn, zijn er nog wel ruim 20 verbeterpunten. Een groot aantal hiervan pakken wij in 2016 aan of lift later mee met de Fietsstrategie, Binnenstadvisie of Aanpak Ring Zuid. Twee grote projecten in 2016 zijn veilige schoolomgevingen (middels gedragsbeïnvloeding) en de aanpak van het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg. Wij blijven alert op eventuele nieuwe onveilige verkeerssituaties door optimaal gebruik te maken van de signaalfunctie van verkeersmeldingen. Het 'programma verkeersveiligheid 2016-2020' gaan we eind 2016 actualiseren en nader invullen. Voor een goed totaalbeeld verwijzen wij graag naar de bijgevoegde notitie. Op twee hoofdpunten gaan we hieronder nader in.

I. Verkeersveiligheidsbeleid

In Nederland en ook in Groningen is veel bereikt met het beleid voor verkeersveiligheid. Gelukkig is het aantal jaarlijkse verkeersdoden sinds 2001 sterk afgenomen. Maar volgens landelijke schattingen doet zo'n afname zich niet voor bij het aantal ongevallen met letselschade. Dit hangt samen met twee ontwikkelingen: meer senioren op de fiets die vaak gebruik maken van e-bikes en fietsers (met name jongeren) die zich laten afleiden door het gebruik van hun smartphone. Deze kwetsbare groepen vragen dus onverminderd onze aandacht. In Fietsstad Groningen betreft dit een groot aantal verkeersdeelnemers. In Groningen komen sinds 2011 geen black spots meer voor. Bijna alle ernstige verkeersongevallen in de stad hangen samen met verkeersgedrag. Daarom zijn verkeerseducatie, voorlichting en gedragsbeïnvloeding zo belangrijk. Via het provinciale Verkeer en Vervoerberaad (VVB) Groningen zetten wij zwaar in op verkeerseducatie. Wij stellen hiervoor jaarlijks € 0,30 per inwoner beschikbaar, ofwel € 60.000,= in 2016. Het VVB richt zich vooral op bewustwording en gedragsbeïnvloeding van jongeren, in veel gevallen via scholen, maar biedt ook enkele projecten aan voor senioren. Wij grijpen nieuwe ontwikkelingen en/of wegaanpassingen zoveel mogelijk aan om wegen in te richten conform de richtlijnen van het CROW voor Duurzaam Veilig. Voor 30 km/u-straten die nog niet optimaal zijn ingericht, hanteren we de volgende werkwijze. Waar mogelijk brengen we hier verbeteringen aan door werk-met-werk te maken, bijv. in combinatie met riolering of groot wegonderhoud. Als dit nodig is voor de verkeersveiligheid gaan we bekijken of we de inrichting van een 30 km/u-sstraat eerder kunnen verbeteren.

Om tijdig zicht te krijgen op eventuele nieuwe (potentieel) onveilige verkeerssituaties kijken we zorgvuldig naar de verkeersmeldingen die we via Meldstat of 14050 ontvangen en maken de politie en wij standaard bij een ernstig ongeval een analyse van de toedracht.

II. Programma verkeersveiligheid 2016-2020

In Groningen komen geen urgente verkeersonveilige situaties voor, die met spoed moeten worden aangepakt. Maar er zijn wel ruim 20 verkeerssituaties die uit oogpunt van verkeersveiligheid beter moeten. Een groot aantal hiervan gaan wij in 2016 aanpakken of lift later mee met de uitvoering van de Fietsstrategie, Binnenstadsvisie of Aanpak Ring Zuid. In aanvulling op reeds geplande projecten gaan wij in 2016 twee andere grote projecten uitvoeren, namelijk:

- ***Veilige schoolomgevingen:***

Met het grootschalige programma 'Veilige schoolomgeving' (uitgevoerd in 2007-2014) zijn nog niet alle problemen opgelost. Omdat we groot belang hechten aan een verkeersveilige schoolomgeving gaan we hiervoor in 2016 een nieuw project uitvoeren. Uit een recent onderzoek van Veilig Verkeer Nederland (waarvoor 2.300 scholen zijn benaderd) blijkt, dat bij 80% van de basisscholen gevaarlijke situaties voorkomen. Ook bij scholen in Groningen doen zich vaak problemen voor als veel kinderen met de auto worden gebracht of gehaald. Dit lossen we niet op zonder gedragsverandering. Eén van de oplossingen kan zijn om verkeersbrigades in te zetten. Maar van de bijna 50 basisscholen in de stad is er slechts bij twee een verkeersbrigade actief. Ook aan andere verkeerseducatieprojecten doen relatief weinig scholen uit de stad mee. Met ons nieuwe project in 2016 willen wij basisscholen stimuleren en ondersteunen om zo goed mogelijk gebruik te maken van lopende of nieuwe verkeerseducatieprojecten.

Tegelijk willen wij samen met de basisscholen in kaart brengen wat er verder nodig is om de verkeersveiligheid blijvend te waarborgen. Zonodig kan dit leiden tot een vervolgproject in 2017. Overigens hebben wij in ons 'Uitvoeringsprogramma toezicht en handhaving in de openbare ruimte door Stadstoezicht' meer capaciteit ingeboekt om naar aanleiding van meldingen/klachten extra toezicht te kunnen houden op de verkeersveiligheid bij basisscholen.

- **Herinrichting van het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg:**
Dit verkeersonveilige kruispunt staat hoog op het prioriteitenlijstje van de Adviescommissie Verkeer en Vervoer en is ook expliciet (maar nog zonder financiële dekking) opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie. Het voornemen is om de verkeersveiligheid van het kruispunt te verbeteren in samenhang met het doortrekken van de Slimme Route naar het Hoofdstation en het tegengaan van het sluipverkeer via de Herman Colleniusstraat.

Een volledig overzicht van het 'programma verkeersveiligheid 2016-2020' staat hieronder. Een nadere toelichting en uitwerking van het programma staat in paragraaf VII van de notitie 'Verkeersveiligheid in Groningen'.

Programma verkeersveiligheid 2016-2020		
1.	Veilige schoolomgevingen (en –routes): zie hierboven	Uitvoering in 2016, of later als onderdeel van de Fietsstrategie, de Binnenstadsvisie of de Aanpak Ring Zuid
2.	Kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg: zie hierboven	
3.	PM: financiële ruimte voor project(en) n.a.v. ongevallen of meldingen	
4.	Bornholmstraat: ontsluiting Bauhaus/IKEA	
5.	Driebondsweg-Middelberterweg: veiliger fietsoversteek	
6.	Korreweg: voorlopige verbetering van de rotonde	
7.	Diepenring: aanleg fietsstrook Noorderhaven NZ	
8.	Fietsoversteek Eikenlaan (= onderdeel Slimme Route naar Zernike)	
9.	Eemsgolaan-bustunnel (= onderdeel HOV-route Groningen-Leek)	
10.	Aansluiting Noordelijke Ringweg op de Zonnelaan (= onderdeel van de Netwerkanalyse)	
11.	Kruispunt Kamilleweg-Stadsweg (= onderdeel Slimme Route Ten Boer)	
12.	Diverse knelpunten Korreweg: smalle fietspaden, kruispunt Gerrit Krolbrug-Heerdenpad-Ulgersmaweg, kruispunten Korreweg met resp. Oosterhamriklaan, J.C. Kapteynlaan en Rodeweg/Nieuwe Ebbingestraat (= onderdeel van realisatie fietsstraat Korreweg)	
13.	Diepenring: verdere aanleg fietsstrook c.q. inrichting als Slimme Route	
14.	Kruispunt Westerhaven-Westersingel	
15.	Verkeersveiligheid fietspad Helperzoom	
16.	Diverse projecten samen met de Aanpak Ring Zuid	
17.	Kruispunt Aweg-Eendrachtskade	
18.	Fietsoversteken Hoornsedijk	
19.	Fietsvoorzieningen Peizerweg (in-/uitrit bij Tuinland en Gamma)	
20.	Fietsveiligheid Oosterhamriklaan	
21.	Kruispunten aan weerszijden van de Plantsoenbrug	
22.	Kruispunt Friesestraatweg-Hoendiep	
23.	Op- en afrit Westelijke Ringweg (= onderdeel van de Netwerkanalyse/HOV-visie)	

Tot slot

Het 'programma verkeersveiligheid 2016-2020' is voorlopig van aard. Naar aanleiding van verkeersmeldingen of ongevallen kunnen nieuwe verbeterpunten aan het licht komen. Afhankelijk van de urgentie/ernst, eventuele verkeersontwikkelingen en het beschikbare financiële kader zullen wij deze in een later stadium programmeren. Eind 2016 gaan wij het programma actualiseren en nader invullen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

Verkeersveiligheid in Groningen

College van Burgemeester en Wethouders

Nummer: 4860622

Datum: 17 november 2015

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	3
I. Inleiding.....	4
II. Nationale beleidskader voor verkeersveiligheid	5
III. Verkeersveiligheid in Groningen	6
Verkeersongevallen	6
Verkeersmeldingen.....	8
IV. Verkeerseducatie, voorlichting en gedragsbeïnvloeding.....	10
V. Toepassing Duurzaam Veilig in Groningen.....	12
VI. Signaleren en aanpakken van lokale knelpunten	13
Achtergrond en context.....	13
Signaalfunctie van meldingen optimaal benutten	14
Samenwerking met de politie, o.a. over de analyse van ernstige ongevallen	14
Scooters en verkeersveiligheid	15
VII. Programma verkeersveiligheid 2016-2020	17

Samenvatting

In Groningen zijn geen black spots meer, ofwel locaties waar veel ernstige ongevallen plaatsvinden. Toch zijn er sinds 2010 in Groningen 0 tot 6 mensen per jaar in het verkeer om het leven gekomen. Door een gebrekkige registratie in Nederland zijn er sinds 2009 geen betrouwbare cijfers beschikbaar over het aantal verkeersgewonden per gemeente/provincie. Maar volgens landelijke schattingen neemt dit aantal licht toe. Dit hangt samen met twee ontwikkelingen: meer senioren op de fiets die vaak gebruik maken van e-bikes en fietsers (met name jongeren) die zich laten afleiden door het gebruik van hun smartphone.

Bijna alle ernstige verkeersongevallen in de stad hangen samen met verkeersgedrag. Daarom zijn verkeerseducatie, voorlichting en gedragsbeïnvloeding zo belangrijk.

Gemeenten hebben drie taken om de verkeersveiligheid te verbeteren, namelijk:

- verkeerseducatie (in provinciaal verband)
- het toepassen van de ontwerp-principes van Duurzaam Veilig
- het signaleren en aanpakken van lokale knelpunten

Via het provinciale Verkeer en Vervoerberaad (VVB) Groningen zetten wij zwaar in op verkeerseducatie. Wij stellen hiervoor jaarlijks € 0,30 per inwoner beschikbaar, ofwel € 60.000,= in 2016. In totaal beschikt het VVB in 2015 over een budget van bijna € 700.000,= voor campagnes, publieksvoorlichting en andere activiteiten voor verkeerseducatie in de provincie Groningen. Het VVB richt zich vooral op bewustwording en gedragsbeïnvloeding van jongeren, in veel gevallen via scholen, maar biedt ook enkele projecten aan voor senioren.

Bij verkeersprojecten passen wij standaard de richtlijnen toe van het CROW voor Duurzaam Veilig met de mogelijkheid om hiervan gemotiveerd (iets) af te wijken. Voor 30 km/u-straten die nog niet optimaal zijn ingericht, hanteren we de volgende werkwijze. Waar mogelijk brengen we hier verbeteringen aan door werk-met-werk te maken, bijv. in combinatie met riolering of groot wegonderhoud. Als dit nodig is voor de verkeersveiligheid gaan we bekijken of we de inrichting van een 30 km/u-sstraat eerder kunnen verbeteren.

Er zijn geen urgente knelpunten in de stad die met spoed moeten worden aangepakt. Wel zijn er nog ruim 20 verkeerssituaties die uit oogpunt van verkeersveiligheid beter moeten. Dit is uitgewerkt in een 'programma verkeersveiligheid 2016-2020'. Een groot aantal verbeterpunten verkeersveiligheid nemen we mee bij de uitvoering van de Fietsstrategie, de Binnenstadsvisie of de Aanpak Ring Zuid. In aanvulling hierop gaan we in 2016 een project uitvoeren voor verkeersonveilige schoolomgevingen, gaan we het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg aanpakken én verbeterplannen voorbereiden voor diverse andere complexe verkeerssituaties.

Om tijdig zicht te krijgen op eventuele nieuwe (potentieel) onveilige verkeerssituaties kijken we zorgvuldig naar de verkeersmeldingen die we via Meldstat of 14050 ontvangen en maken de politie en wij standaard bij een ernstig ongeval een analyse van de toedracht.

Het 'programma verkeersveiligheid 2016-2020' gaan we eind 2016 actualiseren en nader invullen.

I. Inleiding

In Nederland en ook in Groningen is veel bereikt met het beleid voor verkeersveiligheid. Gelukkig is het aantal jaarlijkse verkeersdoden sinds 2001 sterk afgenomen. Maar zorgelijk is dat zo'n afname zich niet voordoet bij het aantal ongevallen met letselschade. Vooral kwetsbare groepen vragen onverminderd onze aandacht: fietsers en dan in het bijzonder jongeren en senioren. In Fietsstad Groningen betreft dit een groot aantal verkeersdeelnemers.

De aandacht voor verkeersveiligheid mag dus niet verslappen. Elk ernstig verkeersongeval is er één teveel. Daarom willen wij met deze notitie ons beleid en onze werkwijze voor verkeersveiligheid opnieuw verankeren.

Verkeersveiligheid is een zaak voor iedereen. Niet alleen van de verschillende overheden, maar ook van diverse maatschappelijke organisaties en vooral ook van de verkeersdeelnemers zelf. Daarom is een goede taakverdeling en samenwerking op dit terrein belangrijk.

De bijdrage die de gemeente kan en moet leveren aan verkeersveiligheid loopt vooral via de volgende drie sporen:

- verkeerseducatie (in provinciaal verband)
- het toepassen van de ontwerp-principes van Duurzaam Veilig
- het signaleren en aanpakken van lokale knelpunten

Hoe wij bij deze drie sporen te werk gaan, wordt beschreven in de paragrafen IV, V en VI. Maar eerst gaan we in op het landelijke beleidskader voor verkeersveiligheid (zie par. II) en op de situatie in Groningen (zie par. III). We sluiten de notitie af met een 'programma verkeersveiligheid 2016-2020' (zie par. VII).

Leeswijzer

Een aantal paragrafen sluit af met een gekleurd tekstkader met daarin een samenvatting in de vorm van hoofdpunten.

Veiligheid bij spoorwegovergangen

De cijfers over verkeersveiligheid hebben alleen betrekking op weggebruikers. In lijn hiermee wordt in deze notitie niet verder ingegaan op de veiligheid rond spoorwegen. Wel staan er ook wat dit betreft de komende jaren belangrijke verbeteringen op touw, namelijk de afsluiting van de Esperantokruising, de aanleg van de spoortunnel Paterswoldseweg en in algemene zin de reconstructie van het stationsgebied.

II. Nationale beleidskader voor verkeersveiligheid

Nederland is één van de meest verkeersveilige landen. Belangrijke succesfactoren hierbij zijn: samenwerking, een integrale aanpak en toepassing van Duurzaam Veilig.

Verkeersveiligheid is een zaak voor iedereen en heeft met meer te maken dan alleen het verkeersbeleid. Daarom is *samenwerking* zo belangrijk: tussen de diverse overheden, met de politie en het Openbaar Ministerie én met maatschappelijke organisaties zoals de Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland. Hetzelfde geldt voor een *integrale aanpak* met bijvoorbeeld veel aandacht voor voorlichting, verkeerseducatie én verkeershandhaving. De derde succesfactor is *Duurzaam Veilig*. Met behulp van dit concept kunnen wegbeheerders hun wegen op een veilige en vooral eenduidige manier inrichten zodat het voor weggebruikers direct duidelijk is op wat voor soort weg zij rijden en welk rijgedrag daarbij hoort.

Het rijksbeleid voor verkeersveiligheid is vastgelegd in twee documenten:

- het **Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020** (het SPV is vastgesteld in 2008)
- de **Beleidsimpuls verkeersveiligheid** (vastgesteld medio 2012)

In het SPV staan de beleidsdoelen voor 2020. Uit een tussenevaluatie in 2012 bleek, dat de maatregelen in het SPV waarschijnlijk onvoldoende zijn om deze doelen te halen. Daarom heeft het Rijk medio 2012 de '*Beleidsimpuls verkeersveiligheid*' vastgesteld. Hierin staan 23 extra maatregelen om alsnog de doelen van het SPV te realiseren. De Beleidsimpuls richt zich vooral op drie risicogroepen: fietsers, senioren en jonge beginnende bestuurders. Een groot deel van die extra maatregelen richt zich op het terugdringen van fietsongevallen.

Landelijk beleidskader	2001	2008	2013/2014	Doelen SPV voor 2020
Verkeersdoden	1.083	750	570	minder dan 500
Ernstig verkeersgewonden	16.014	17.682	18.800*	minder dan 10.600

Bron: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

* Cijfer voor 2013, het cijfer voor 2014 is nog niet bekend.

Volgens de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) schieten de voorgenomen maatregelen tekort om het aantal ernstig verkeersgewonden volgens plan te verminderen. Daarom doet de SWOV in het rapport '*Opschakelen naar meer Verkeersveiligheid*' suggesties voor aanvullende maatregelen. Minister Schultz van Haegen (IenM) heeft hierop gereageerd bij brief van 24 juni 2015 aan de Tweede Kamer. Hierin schrijft zij onder meer dat ze de Tweede Kamer nader zal informeren over knelpunten die lokale overheden ondervinden vanwege drukke fietspaden en over de motie Hoogland die pleit voor het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan in combinatie met een lokale helmplicht (zie verder paragraaf VI).

Hoofdpunten:

In rijksnota's is vastgelegd wat er van gemeenten wordt verwacht, namelijk:

- a. verkeerseducatie (in provinciaal verband)
- b. het toepassen van de ontwerp-principes van Duurzaam Veilig
- c. het signaleren en aanpakken van lokale knelpunten

De drie taken worden hierna beschreven. Hieruit volgt een beleidsopgave, die is vastgelegd in een programma verkeersveiligheid 2016-2020.

III. Verkeersveiligheid in Groningen

De verkeersveiligheid in Groningen kunnen we aflezen aan ongevallencijfers en verkeersmeldingen. Ongevallencijfers geven een beeld van de **objectieve** verkeersonveiligheid.

Verkeersmeldingen van burgers gaan vaak over **subjectieve** verkeersonveiligheid. In hun ervaring gaat het dan om gevaarlijke situaties bij kruispunten, (fiets)oversteekplaatsen en/of vanwege een te hoge snelheid van het autoverkeer. Maar zolang hier geen feitelijke ongevallen plaatsvinden, komen deze locaties niet in beeld als een objectief verkeersonveilige situatie.

A. *Verkeersongevallen: geen black spots in Groningen, oorzaak ongeval hangt vaak samen met verkeersgedrag*

Vergeleken met het begin van deze eeuw zijn er inmiddels in Groningen jaarlijks aanzienlijk minder doden te betreuren in het verkeer. Maar sinds 2004 is er geen sprake meer van een afnemende trend en zijn hier gemiddeld per jaar bijna vier mensen door een verkeersongeval om het leven gekomen.

Over het aantal (ernstige) verkeersgewonden per gemeente/provincie zijn geen betrouwbare cijfers beschikbaar. De cijfers hieronder uit het programma ViaStat suggereren, dat het aantal (ernstige) verkeersgewonden in de stad Groningen sinds 2009 sterk is afgenomen. Maar dit komt mede door een gebrekkige ongevallenregistratie. Vanwege een lage politieke prioriteit op rijksniveau was de registratie van het aantal verkeersgewonden met name in de jaren 2010 t/m 2013 sterk onder de maat. Met ingang van 2014 is de ongevallenregistratie weer beter geregeld, wat resulteert in een ruime verdubbeling van het aantal 'overige gewonden' ten opzichte van 2013 (zie tabel hiernaast).

Een andere gegevensbron voor ongevallencijfers is de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Aan de hand van ziekenhuis- en politiegegevens kan de SWOV een vrij betrouwbare indicatie geven van het aantal (ernstige) verkeersgewonden op landelijk niveau. Volgens schattingen van de SWOV neemt dit aantal de laatste jaren licht toe (zie par. II). De cijfers van de SWOV kunnen niet worden doorgetrokken naar een gemeente of provincie. Maar volgens de SWOV zal het aantal verkeersgewonden in Groningen in werkelijkheid aanzienlijk hoger zijn dan de (cursieve) cijfers in de nevenstaande tabel en figuur 2 suggereren.

Voor het in kaart brengen van gevaarlijke kruispunten wordt gebruikt gemaakt van het begrip '**black spots**'. Een blackspot is een locatie waar gedurende een recente periode van drie jaar in totaal zes of meer ongevallen met ernstig letsel of dodelijke afloop hebben plaatsgevonden.

In de jaren 2007-2009 waren er in de stad nog diverse black spots, zoals de kruispunten Boterdiep-Korreweg, Atoomweg-Hoendiep, Eemsgolaan-Peizerweg (kruising busbaan) en de A-weg-Friesestraatweg. Met meer of minder vergaande maatregelen (zoals wegmarkering) is het aantal ongevallen op deze kruispunten sterk teruggebracht en staan ze nu niet meer te boek als een black spot. Overigens draagt ook het ongelijkvloers maken van kruispunten op de ringwegen sterk bij aan de verkeersveiligheid. Volgens de cijfers van ViaStat komen er in Groningen sinds 2011 dan ook geen black spots meer voor. Opmerking hierbij: ondanks de onderregistratie worden in ViaStat wel het aantal verkeersdoden en het aantal ongevallen met ernstige letselschade goed bijgehouden.

In de periode 2011-2013 zijn er wel drie kruispunten waar twee ernstige ongevallen zijn gebeurd:

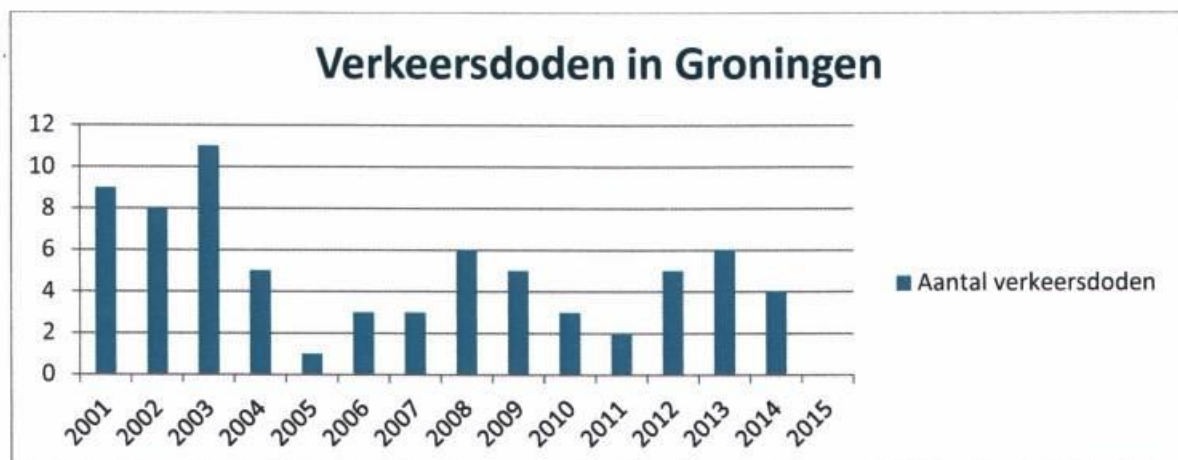
- Eemsgolaan-busbaan: dit fysieke knelpunt wordt opgelost met een bustunnel;
- Peizerweg-Paterswoldseweg: verkeerslichten zijn inmiddels meer uren/dag in werking;
- Kamilleweg-Stadsweg: deze fietsoversteek wordt meegenomen bij het opplussen van de Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer (zie het programma voor 2016 in par. VII).

Aantal (ernstige) verkeersslachtoffers in de gemeente Groningen

Bron: ViaStat

	ernstige verkeersslachtoffers (zie ook de figuren 1 en 2)		overige gewonden	totaal aantal verkeersslachtoffers
	doden	ziekenhuis- gewonden		
2001	9	164	471	644
2002	8	142	412	562
2003	11	159	336	506
2004	5	118	322	445
2005	1	103	342	446
2006	3	112	317	432
2007	3	120	377	500
2008	6	100	275	381
2009	5	78	226	309
2010	3	24	76	103
2011	2	18	20	40
2012	5	30	20	55
2013	6	22	119	147
2014	4	28	246	278
2015*	0	-	-	-
Totalen	71	1.190	3.559	4.848

* Voorlopig cijfer of nog niet bekend.



Figuur 1: ontwikkeling van het aantal verkeersdoden in Groningen (bron: ViaStat)



Figuur 2: ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden in Groningen (bron: ViaStat)

Conform landelijke analyses vallen er ook in Groningen relatief veel slachtoffers onder fietsers. Bij ongevallen met ernstige afloop gaat het vaak om jongeren (tot 17 jaar) en fietsers van 60 jaar of ouder. Op basis van de beschikbare cijfers voor Groningen is het niet mogelijk om een goede analyse te maken van het aantal verkeersgewonden in de stad. De SWOV kan dit wel doen voor ontwikkelingen op landelijk niveau. Volgens de SWOV hangt de toename van het aantal (ernstige) verkeersgewonden samen met de volgende twee factoren:

- dankzij de e-bike blijven senioren langer fietsen en neemt hun snelheid toe; bij een ongeval lopen senioren een aanzienlijk groter risico op letselschade dan jongeren;
- afleiding door het gebruik van de smartphone tijdens het fietsen, met name bij de jeugd.

Aannemelijk is dat deze ontwikkelingen ook hier in Groningen hun sporen nalaten. De beschikbare cijfers voor de stad Groningen bevestigen in ieder geval dat de oorzaak van ernstige ongevallen bij jongeren bijna altijd samenhangt met verkeersgedrag, zoals voorrangsfouten, het niet goed inschatten van de verkeerssituatie ter plekke, onoplettendheid en/of afleiding. Dit soort ongevallen zijn niet te voorkomen met inrichtingsmaatregelen, maar geven het grote belang aan van verkeerseducatie, voorlichtingscampagnes en gedragsbeïnvloeding (zie par. IV).

B. Verkeersmeldingen: wel verbeterpunten, geen urgente verkeersonveilige situaties

Via MeldStad of 14050 kunnen burgers op een laagdrempelige manier meldingen doen over verkeerssituaties die volgens hen onveilig zijn.

Van begin 2014 t/m juli 2015 zijn hierover in totaal 554 meldingen binnen gekomen. We hebben deze meldingen onder de loep genomen om te achterhalen in hoeverre deze duiden op (potentieel) onveilige verkeerssituaties.

De meldingen laten een heel diffuus beeld zien:

- 407 meldingen gaan over gevaarlijke situaties en 147 over te hard rijden;
- Er zijn relatief weinig wegen/situaties met twee of meer meldingen. Ook de meldingen over een hoge snelheid hebben betrekking op veel verschillende wegen, zowel 30 als 50 km/uur-wegen;

Meldingen over verkeersonveiligheid			
	2014	jan. t/m juli 2015	Totaal
gevaarlijke situaties	282	125	407
te hoge snelheid	84	63	147
Totaal	366	188	554

- De aard van de meldingen over gevaarlijke knelpunten/situaties is zeer divers. Veel meldingen zijn eigenlijk vragen, die met een nadere uitleg of toelichting (kunnen) worden beantwoord. Van de meer relevante meldingen gaan er veel over situaties die reeds onze aandacht hebben, zoals smalle en drukke fietspaden, alle richtingen tegelijk groen of bepaalde fietsoversteekplaatsen. Ook gaat het vaak over kleine 'problemen' die met eenvoudige aanpassingen kunnen en inmiddels ook zijn verbeterd, zoals een betere wegmarkering, een verkeersbord en/of een kleine fysieke aanpassing.

Samenvattend leveren de meldingen het volgende beeld op:

- Enerzijds blijkt dat er in onze stad nog veel verbeterpunten zijn, ofwel situaties waar de fysieke inrichting uit oogpunt van verkeersveiligheid niet optimaal is;
- Anderzijds komen uit de meldingen geen knelpunten naar voren die nog niet onze aandacht hebben én als een reëel verkeersonveilige situatie moeten worden beschouwd waar dringend actie nodig is.

In paragraaf VI (Signaleren en aanpakken van lokale knelpunten) staat hoe we omgaan met meldingen over verkeersonveilige situaties.

Paragraaf VII bevat een programma verkeersveiligheid 2016-2020. Hierin zijn o.a. enkele wegen/kruispunten opgenomen naar aanleiding van de meldingen.

Stadspanelonderzoek en wijkenquête

Bijna 4.000 stadjsers hebben in maart 2015 meegedaan aan een onderzoek van O&S Groningen over het fietsen in Groningen. Circa 70% van hen voelt zich veilig in het stadsverkeer en steekt bijvoorbeeld op zijn/haar gemak een kruispunt over waar alle fietsers tegelijk groen hebben. Maar uit het onderzoek blijkt ook, dat maar 25-40% van de respondenten hun kind met een gerust hart naar school laat fietsen. Op schoolroutes komen dus nog veel verkeerssituaties voor die voor kinderen niet zondermeer als veilig worden ervaren. Vandaar dat wij in ons 'Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie Groningen' veel aandacht besteden aan veilige (hoofd)fietsroutes.

Ook in de Wijkenquête leefbaarheid en veiligheid 2015 is een vraag opgenomen over verkeersveiligheid. Op deze vraag antwoordt 60% van de respondenten dat hij/zij zich veilig voelt in het verkeer.

Hoofdpunten:

- Sinds 2010 zijn in Groningen 0 tot 6 mensen per jaar in het verkeer om het leven gekomen.
- Door een gebrekkige registratie in Nederland zijn er geen betrouwbare cijfers beschikbaar over het aantal (ernstige) verkeersgewonden per gemeente/provincie.
- Volgens schattingen van de SWOV neemt het aantal (ernstig) verkeersgewonden op landelijk niveau licht toe. Dit hangt samen met twee ontwikkelingen: meer senioren op de fiets in combinatie met het toenemende gebruik van e-bikes én fietsers die zich laten afleiden door hun smartphone. Deze ontwikkelingen spelen ook in de stad Groningen. Het is dan ook aannemelijk dat het aantal verkeersgewonden in Groningen (aanzienlijk) hoger is dan de beschikbare cijfers laten zien.
- In de stad Groningen komen sinds 2011 geen black spots meer voor. Wel zijn er drie kruispunten waar sinds 2011 twee ernstige ongevallen zijn gebeurd. Op deze drie kruispunten zijn inmiddels maatregelen genomen of in voorbereiding.
- Uit de verkeersmeldingen komt naar voren dat er in onze stad nog veel verbeterpunten zijn (ofwel situaties waar de verkeersveiligheid niet optimaal is gewaarborgd), maar dat er geen knelpunten zijn die nog niet onze aandacht hebben én zodanig urgent zijn dat dringend actie nodig is.
- Bijna alle ernstige verkeersongevallen in de stad hangen samen met verkeersgedrag.
- Eén en ander betekent dat niet zozeer inrichtingsmaatregelen maar vooral verkeerseducatie, voorlichting en gedragsbeïnvloeding veel perspectief bieden om het aantal ernstige verkeersslachtoffers te verminderen.

IV. Verkeerseducatie, voorlichting en gedragsbeïnvloeding

Uit oogpunt van kennisbundeling, kwaliteit en efficiency worden de taken op het vlak van verkeerseducatie uitgevoerd door het Verkeer- en Vervoerberaad Groningen (VVB). Hierin participeren de provincie Groningen (regisseur), gemeenten, politie en maatschappelijke organisaties zoals de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland (VVN). Het VVB fungeert als het regionale platform voor verkeersveiligheid in de provincie Groningen. De aansturing ligt in handen van de Stuurgroep VVB met daarin o.a. de gedeputeerde voor verkeer (voorzitter) en de verkeerswethouders.

Vanwege het grote belang van verkeerseducatie leveren wij een heel actieve bijdrage aan het VVB en stellen wij hiervoor jaarlijks € 0,30/inwoner beschikbaar, ofwel € 55.000,= in 2015 en € 60.000,= in 2016. Naast de gemeenten stelt ook de provincie hiervoor eigen middelen en BDU-gelden beschikbaar. Hiermee beschikt het VVB in 2015 over een budget van bijna € 700.000,= voor campagnes, publieksvoorlichting en andere activiteiten voor verkeerseducatie in de provincie.

Het VVB voert zijn taken uit op basis van het Beleidskader verkeerseducatie. De partners van het VVB hebben dit uitgewerkt in het 'Maatregelenpakket Verkeersveiligheid Groningen 2011-2020: Samen Veilig op Weg'. De aanpak en werkwijze van het VVB zijn gebaseerd op de drie "E's" van:

- Engineering: de wegbeheerder is verantwoordelijk voor de infrastructuur;
- Education: vindt plaats onder regie van het VVB;
- Enforcement: de politie is verantwoordelijk voor de verkeershandhaving (waarover afstemming plaatsvindt in het VVB).

Het VVB biedt een breed scala aan van verkeerseducatieprojecten en -activiteiten. Deelname hieraan is bijna altijd gratis. De meeste projecten richten zich op scholieren/jongeren, maar ook voor senioren zijn diverse activiteiten beschikbaar. Zie voor meer informatie:

www.verkeerswijzergroningen.nl

Voorbeelden van verkeerseducatieprojecten in de stad Groningen	
Schoolroute.nl	Met www.schoolroute.nl kunnen leerlingen eenvoudig hun school-thuis route vastleggen en voor hen moeilijke (gevaarlijke) punten aangeven. De gescande route en gevaarlijke punten worden doorgestuurd naar de website schoolroute.nl . De school krijgt inzicht in deze gegevens, zodat de docent de verkeerslessen kan baseren op de routes en gevaarlijke punten. Ook de gemeente krijgt inzicht in alle school-thuis routes en gevaarlijke punten.
FietsAlert	FietsAlert is een project over afleiding op de fiets en fietsverlichting waarbij jongeren hun gewoontes in het verkeer verbeteren door een goed voornemen op te schrijven. Zij gaan dan met hun goede voornemen op de foto als reminder.
Verkeersles 'fiets zonder beats'	De risico's van het gebruik van muziekdragers en/of telefoons in het verkeer zijn de verminderde oplettendheid en het verminderde gehoor. De verkeersles wordt gegeven op middelbare scholen door gastdocenten van VVN (leeftijdscategorie 12-16 jaar).
Verkeersouders	Verkeersouders letten op de verkeersveiligheid van de schoolomgeving en zorgen voor praktische verkeerslessen. Oefenen is dé manier om kinderen voor te bereiden op een veilige deelname aan het verkeer. VVN helpt verkeersouders met tips en trucs op het digitale VVN Verkeersouderplein. Iedere school met een verkeersouder krijgt jaarlijks vier kant en klare acties aangeboden in de vorm van een productpakket. Met dit actiemateriaal kunnen in ieder geval honderd leerlingen meedoen.
Veilig uitgaan = Veilig thuiskomen	Alcoholgebruik en verkeer is een bijzonder riskante combinatie. Voor jeugdige weggebruikers en keet-, horeca- of sportkantinebezoekers in dorp of stad, is een theatervoorstelling en workshop 'veilig uitgaan = veilig thuiskomen' opgezet. Hiermee worden zij face-to-face en op directe wijze gewezen op de risico's en gevaren van alcoholconsumptie en verkeersdeelname.

<i>Verkeerskar</i>	Met de verkeerskar kunnen scholen leerzame, leuke en praktische lessen op touw zetten. Voor het organiseren van een projectweek tot losse lessen voor groepen, met een ruim aanbod voor binnen- én buitenlessen. Gericht op jongeren van 14-17 jaar.
<i>Verkeersmarkten</i>	De verkeersmarkt is speciaal ontwikkeld voor de leerlingen van de eerste klassen van het voortgezet (speciaal) onderwijs. De verkeersmarkt is afgestemd op de beleving van het verkeer van de leerlingen, hun gedrag en concrete verkeerssituaties waarmee zij te maken hebben. Gericht op jongeren van 12-16 jaar.
<i>Verkeers-examens</i>	Met het VVN schriftelijk Verkeersexamen wordt getoetst of leerlingen de verkeerskennis beheersen en voldoende inzicht hebben in verkeerssituaties. In het VVN praktisch Verkeersexamen wordt getoetst of leerlingen de opgedane verkeerskennis goed kunnen toepassen in het echte verkeer. Zij kunnen zich hierop voorbereiden met de VVN verkeersexamen app.
<i>Verkeers-veiligheidslabel</i>	Scholen kunnen door deelname aan het project in bezit komen van het Verkeersveiligheidslabel Groningen (VVL-G). Scholen laten met het VVL-G zien dat ze het onderwerp verkeersveiligheid serieus nemen. Leeftijdscategorie: 4-12 jaar.
<i>Burgerparticipatie: meldpunt, buurtacties en buurtlabel</i>	Dit project mobiliseert en ondersteunt wijken en buurten om zelf verkeersonveilige situaties aan te pakken. VVN biedt hiervoor kennis, een netwerk en best practices aan. Samenwerkingspartners zijn: welzijnsorganisaties, wijk/buurtverenigingen, scholen, ouderenbonden en lokale afdelingen van de VVN.
<i>Scootervrienden</i>	Op de site www.scootervrienden.nl staan persoonlijke verhalen van verkeersslachtoffers en handige tips voor scooterrijders.

Daarnaast levert het VVB ook diverse producten voor senioren. Een voorbeeld hiervan is het aanbieden van een 'fietswijsparcours' aan senioren om te stimuleren dat zij veilig en gezond met de fiets op pad gaan: zie www.fietswijs.nl

Ook worden er regelmatig landelijke voorlichtingscampagnes of acties gehouden gericht op gedragsbeïnvloeding. Een goed voorbeeld is de campagne 'Aandacht op de weg' van het ministerie van IenM en telecomproviders. Een belangrijk onderdeel hiervan is om scholieren te stimuleren hun mobiel tijdens het fietsen in de Fietsmodus te zetten (en daarmee punten te verzamelen voor het winnen van mooie prijzen).

Zoals aangegeven nemen ook de politie en het Openbaar Ministerie deel aan het VVB. Dit biedt de mogelijkheid om verkeerseducatie en -handhaving goed op elkaar af te stemmen en gerichte handhavingsacties in te zetten. Overigens heeft ook de gemeente (i.c. het Turboteam) regulier overleg met de politie over verkeersveiligheid wat in voorkomende gevallen kan leiden tot specifieke politiecontroles (zie par. VI). Duidelijk mag zijn dat handhaving een zeer probaat middel is om het verkeersgedrag en daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren.

Hoofdpunten:

- Via het provinciale Verkeer en Vervoerberaad (VVB) Groningen zetten wij zwaar in op verkeers-educatie. Wij stellen hiervoor jaarlijks € 0,30 per inwoner beschikbaar (€ 55.000 à 60.000 per jaar).
- Het VVB biedt een groot aantal projecten en activiteiten aan, met name gericht op bewustwording en gedragsbeïnvloeding van jongeren, bijv. om geen smartphone te gebruiken tijdens het fietsen.
- De politie is verantwoordelijk voor de verkeershandhaving. Via het VVB maar soms ook naar aanleiding van regulier ambtelijk overleg met de gemeente voert de politie gerichte handhavings-acties uit die – samen met verkeerseducatie en voorlichtingscampagnes – bijdragen aan een veiliger verkeersgedrag.

V. Toepassing Duurzaam Veilig in Groningen

Rond het jaar 2000 hebben de vier wegbeheerders (rijk, provincies, gemeenten en waterschappen) het 'Convenant Duurzaam Veilig' gesloten. Duurzaam Veilig houdt in dat functie, inrichting en gebruik van de weg met elkaar in overeenstemming zijn. De inrichting van de weg moet dus passen bij de functie van die weg, zodat het voor de weggebruiker direct duidelijk is welk verkeersgedrag hier van hem/haar wordt verwacht. De gemeente Groningen heeft hier veel werk van gemaakt, vooral door de aanleg van fietspaden of –stroken langs/op 50 km/u-wegen en de herinrichting tot 30 km/u-gebieden. Hiermee is een grote bijdrage geleverd aan een Duurzaam Veilige inrichting van ons wegennet. Voor verkeersveiligheid is met name de scheiding van fiets- en autoverkeer van groot belang geweest. Dit doen we ook op veel kruispunten door toepassing van de regel 'alle richtingen tegelijk groen voor fietsers'. Dit is tevens een effectieve maatregel om dodehoek-ongevallen te voorkomen.

Wij grijpen nieuwe ontwikkelingen en/of wegaanpassingen zoveel mogelijk aan om wegen in te richten conform de richtlijnen van het CROW voor Duurzaam Veilig. Zo geldt verkeersveiligheid als een vanzelfsprekende en essentiële randvoorwaarde bij maatregelen in het kader van Groningen Bereikbaar! Ook bij onderhoudswerkzaamheden aan wegen en tijdelijke wegaanpassingen is er nadrukkelijk aandacht voor een verkeersveilige infrastructuur. Duurzaam Veilig is voor ons dus een belangrijk uitgangspunt. Het maken van een verkeersontwerp is echter vaak bij uitstek een kwestie van maatwerk. Hierbij kunnen er redenen zijn, soms juist ook ten behoeve van de verkeersveiligheid, om niet strikt de CROW-richtlijnen voor Duurzaam Veilig op te volgen. In zo'n geval kiezen wij ervoor om hiervan gemotiveerd (iets) af te wijken.

Vooraf in bestaande situaties is Duurzaam Veilig een ideaalbeeld, dat nooit overal of volledig kan worden bereikt. Zo zijn er soms fysieke of andere beperkingen om een 50 km/u-weg te voorzien van een fietsstrook (bijv. de Kraneweg), is er een compromis nodig als een busroute loopt via een 30 km/u-weg of is er onevenredig veel geld nodig om 30 km/u-straten geheel volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig in te richten.

Tegen deze achtergrond hanteren wij voor 30 km/u-straten die nog niet optimaal zijn ingericht, de volgende werkwijze:

- **Werk-met-werk maken**
Het vervangen van de riolering, groot wegonderhoud of andere wegwerkzaamheden bieden bij uitstek kansen om werk-met-werk te maken. Daarom gaan wij systematisch na of in combinatie hiermee ook de inrichting van 30 km/u-straten kan worden verbeterd in het licht van Duurzaam Veilig. Wij betrekken hierbij eventuele verkeersmeldingen en wensen van buurtbewoners. Twee voorbeelden waarbij deze werkwijze in 2016 zal worden toegepast, zijn de herinrichting van de Bloemstraat en een deel van het Hoendiep/Kerkstraat tot 30 km/u-zones. Omdat dit een effectieve maatregel is om het verkeerslawaaï te verminderen, wordt voor de herinrichting van beide straten mede gebruik gemaakt van een subsidie van het ministerie van IenM voor geluidsanering.
- **Signaleren en aanpakken van knelpunten verkeersveiligheid**
Als uit verkeersmeldingen en zeker als uit ongevallencijfers blijkt, dat de inrichting van een 30 km/u-weg verkeersonveilig is, dan kan dat aanleiding zijn om hier met voorrang (verkeers- of snelheidsbeperkende) maatregelen te treffen. Op dit moment zijn er geen signalen dat dergelijke, urgente situaties zich binnen onze gemeente voordoen. Maar wij houden wat dit betreft de vinger aan de pols. Zie verder paragraaf IV over lokale knelpunten.

VI. Signaleren en aanpakken van lokale knelpunten

Hier ligt een belangrijke taak voor gemeenten (zie punt A). Als ‘ogen en oren van de stad’ vervullen verkeersmeldingen een belangrijke functie om tijdig zicht te krijgen op (potentiële) verkeersonveilige situaties (zie punt B). Hiervoor is het ook essentieel om de toedracht van ernstige verkeersongevallen zorgvuldig te analyseren in nauwe samenwerking met de politie (zie punt C). Een specifieke categorie meldingen gaat over scooters (zie punt D).

A. Achtergrond en context

In de nationale *‘Beleidsimpuls verkeersveiligheid’* is voor gemeenten het volgende actiepoint vastgelegd (zie par. II):

“Gemeenten brengen lokale verkeersveiligheidsknelpunten voor fietsers in kaart en stellen een verbeteraanpak op met gedrags- en/of infrastructurele maatregelen (gereed in 2013)”.

Wij zien het tijdig signaleren en aanpakken van lokale knelpunten als een essentiële verkeerstaak. Daarom is dit voor ons niet een éénmalig, maar een permanent actiepoint. Zo kunnen Stadgers op een laagdrempelige manier verkeersonveilige situaties melden via MeldStad of 14050. Daarnaast maken wij samen met de politie standaard een zorgvuldige analyse van ernstige verkeersongevallen.

Op grond van de ongevallencijfers komen momenteel in de stad geen kruispunten of andere specifieke wegsituaties voor die als objectief verkeersonveilig moeten worden aangemerkt. Maar dit neemt niet weg dat er in Groningen toch diverse verkeerssituaties zijn die algemeen als complex, onoverzichtelijk en/of als onveilig worden ervaren. Dit gevoel van onveiligheid heeft vaak alles te maken met de fysieke inrichting ter plekke. Het gaat dan bijvoorbeeld om drukke en complexe verkeerssituaties waar fietsers, auto’s en/of bussen elkaar kruisen. Dergelijke situaties zijn niet makkelijk oplosbaar: vaak ontbreekt de fysieke ruimte voor een Duurzaam Veilige inrichting en/of kunnen alleen tegen zeer hoge kosten structurele verbeteringen worden gerealiseerd. Daarom nemen we de aanpak van deze situaties zo veel mogelijk mee bij grootschalige ontwikkelingen of wegconstructies, zoals de Aanpak Ring Zuid of de toekomstige realisatie van de Korreweg als fietsstraat.

Hoewel er vaak op korte termijn geen panklare oplossingen mogelijk zijn voor dergelijke knel- of verbeterpunten, hebben ze wel nadrukkelijk onze aandacht. Allereerst uit preventief oogpunt, want voorkomen moet worden dat er op zo’n punt daadwerkelijk een ernstig ongeval plaatsvindt waardoor het een reëel objectief verkeersonveilige situatie wordt. Bovendien hoort bij Fietsstad Groningen dat het niet alleen objectief veilig is, maar dat fietsers zich ook veilig voelen. We moeten zoveel mogelijk voorkomen dat Stadgers sommige routes gaan mijden of de fiets helemaal laten staan omdat men zich niet veilig voelt vanwege de fysieke wegsituatie. Daarom hebben wij de betrokken knelpunten expliciet benoemd in het Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie en aangegeven hoe en wanneer deze kunnen worden aangepakt.

Overigens zitten er uit oogpunt van verkeersveiligheid twee kanten aan complexe verkeerssituaties die door velen als onveilig worden ervaren. Weliswaar moet het streven altijd zijn om drukke kruispunten en andere complexe verkeerssituaties zo eenvoudig en duidelijk mogelijk in te richten. Maar de praktijk leert dat verkeersdeelnemers in een situatie die ze als onoverzichtelijk en onveilig ervaren, juist extra voorzichtig worden en dus goed uitkijken en/of afremmen. Hierdoor neemt het risico op een ongeval sterk af. De kruispunten aan de kop van de Korreweg zijn hiervan een goed voorbeeld. Daarentegen kan een situatie die (ten onrechte) als heel duidelijk en veilig wordt ervaren, er toe leiden dat men zelf niet meer goed oplet met alle risico’s vandien. Het gaat dus steeds om het vinden van een goede balans: wel streven naar een overzichtelijke en duidelijke inrichting, maar het verkeersontwerp moet wel logisch zijn én de verkeersdeelnemers alert houden.

B. Signaalfunctie van meldingen optimaal benutten

In paragraaf III is ingegaan op het aantal meldingen over verkeersonveilige situaties. Deze vervullen een belangrijke functie om (potentiële) knelpunten tijdig in beeld te krijgen en zo nodig aan te pakken. Een groot aantal meldingen kan trouwens worden afgewikkeld aan de hand van de lijst van 'veel gestelde vragen'. Bij relevante meldingen kan de situatie vaak al met kleinschalige aanpassingen worden verbeterd, zoals een betere wegmarkering, een verkeersbord of een andere kleine fysieke ingreep. Maar er komen soms ook meldingen binnen over (potentieel) verkeersonveilige situaties die nog niet onze aandacht hebben en niet kunnen worden verholpen met kleine, goedkope aanpassingen. Het zijn juist deze signalen die we beslist niet mogen missen. Mede daarom gaan wij bij verkeersmeldingen als volgt te werk:

- **Algemeen**

Burgers en ook organisaties zoals de Fietzersbond kunnen heel makkelijk via MeldStad of 14050 een verkeersonveilige situatie aankaarten bij de gemeente. Elke melder krijgt van de gemeente terstond een ontvangstbericht en zo spoedig mogelijk een inhoudelijk antwoord. Het Turboteam beoordeelt elke melding. Als de situatie uit verkeerskundig oogpunt niet optimaal is, zoekt het Turboteam naar een fysieke maatregel om de situatie te verbeteren. Vaak bieden kleine aanpassingen al soelaas met een bijdrage uit het budget voor kleine verkeersmaatregelen c.q. Gebiedsteams.

- **Meldingen over relevante (potentieel) verkeersonveilige situaties**

Soms komt er een melding binnen (bijv. van een organisatie of een groep bewoners) over een verkeerssituatie die volgens onze verkeerskundigen inderdaad als (potentieel) onveilig moet worden aangemerkt en waarbij eenvoudige ingrepen niet volstaan. Deze casussen worden opgeschaald en via het reguliere politieke besluitvormingsproces beoordeeld en afgewikkeld. Recente voorbeelden hiervan zijn de VOP Siersteenlaan, de gehandicaptenparkeerplaats Martiniplaza en de ontsluiting van de Leon van Gelderschool. Bij de VOP en de parkeerplaats zijn reeds maatregelen getroffen, bij de school zal dat nog gebeuren.

- **Meldingen over snelheidsovertredingen**

De gemeente beschikt over drie sets van snelheidsdisplays, waarmee de snelheid van het verkeer wordt gemeten en geregistreerd. Door het tonen van de actuele rijsnelheid op een display wordt de weggebruiker bewust gemaakt van zijn/haar rijsnelheid. Een display wordt in principe gedurende zes weken ingezet langs een bepaalde weg (drie weken per rijrichting). Snelheidsdisplays zijn effectief gebleken: gemiddeld mindert 70% van de automobilisten die te hard rijden, bij het display hun snelheid.

De meldingen over snelheidsovertredingen bepalen in sterke mate op welke locaties de displays worden ingezet. Soms voeren we eerst een radarmeting uit om een beter beeld te krijgen van de situatie. Met de politie wordt besproken welke locaties in aanmerking komen voor een snelheidsdisplay en in overleg met wijkverenigingen wordt de exacte locatie voor de displays bepaald. De wijkverenigingen communiceren hierover naar de bewoners. Naderhand worden uit de data van de displays gegevens gehaald over o.a. de gemiddelde snelheid, de V85 snelheid en het minderen van snelheid nadat het display is gepasseerd. Deze gegevens worden besproken met de politie. Als ergens vaak (veel) te hard wordt gereden, kan dat voor de politie aanleiding zijn om gerichte snelheidscontroles uit te voeren waarbij geverbaliseerd wordt. Dit is bijvoorbeeld al gedaan aan de Rodewolderdijk.

C. Samenwerking met de politie, o.a. over de analyse van ernstige ongevallen

De politie heeft een wettelijke adviestaak bij de voorbereiding van verkeersbesluiten. Onze lijn is, dat wij deze adviezen in principe standaard overnemen. Soms kunnen er echter zwaarwegende redenen zijn (van financiële, verkeerskundige of stedenbouwkundige aard) om gemotiveerd af te wijken van

het advies van de politie. Uiteraard komt dit dan expliciet aan de orde in het reguliere overleg van de gemeente met de politie.

Bij ernstige verkeersongevallen wordt er standaard een analyse gemaakt van de precieze toedracht. De politie heeft hierbij het voortouw. De gemeente wordt er nauw bij betrokken, vooral als het ongeval (mogelijk) mede te maken heeft met de fysieke wegsituatie ter plekke. De uitkomst van zo'n analyse kan aanleiding zijn voor de politie om gerichte handhavingsacties uit te voeren en/of voor ons om fysieke inrichtingsmaatregelen te treffen.

D. Scooters en verkeersveiligheid

Het sterk toenemende gebruik van snorscooters levert problemen op voor de verkeersveiligheid. Vaak rijden deze harder dan is toegestaan. Dit brengt niet alleen risico's met zich mee voor de scooterrijder zelf, maar vooral óók voor de verkeersveiligheid van fietsers op drukke en/of relatief smalle fietspaden. Door de hoge snelheid en/of slecht rijgedrag van opgevoerde snorscooters komen fietsers regelmatig letterlijk en figuurlijk in de verdrukking en soms erger.

De beschikbare cijfers geven niet een goed beeld van de ongevallen in Groningen met brom- en snorscooters en de betrokkenheid hierbij van fietsers. Wel zijn er landelijk maar bijvoorbeeld ook vanuit het UMCG signalen dat er zich in toenemende mate ongevallen voordoen met of vanwege snorscooters met vaak zeer ernstige letselschade als gevolg.

Onderscheid brom- en snorscooters

- Een **bromscooter** (ofwel een bromfiets) heeft een **geel** kenteken, mag maximaal 45 km/uur en maakt in de bebouwde kom in principe gebruik van de rijbaan.
- Een **snorscooter** (ook wel snorfiets genoemd) heeft een **blauw** kenteken en mag maximaal 25 km/uur. Voor snorscooters geldt geen helmplicht. Ze moeten gebruik maken van fietspaden.

De vier grote steden (de G4) hebben eind 2013 een brandbrief aan het Rijk gestuurd waarin zij aandringen op betere instrumenten om dit probleem aan te pakken. Om te beginnen is een betere handhaving op hardrijders nodig. Daarom vragen de G4 in hun brandbrief aan de betrokken ministers het mogelijk te maken om het kentekenbewijs van een scooter in te nemen op basis van een snelheidsmeting met radar- of laserapparatuur. Nu is hiervoor een rollerbankcontrole voorgeschreven, die voor de politie nogal bewerkelijk is en door scootergebruikers makkelijk kan worden omzeild. Daarnaast dringen de G4 in hun brandbrief aan op het invoeren van een helmplicht voor snorscooters zodat deze waar nodig en mogelijk gebruik kunnen/moeten maken van de rijbaan.

Mede door de brandbrief van de G4 staat dit onderwerp sinds vorig jaar hoog op de politieke agenda van de Tweede Kamer. De voorstellen van de G4 vereisen een zorgvuldige afweging en besluitvorming op nationaal niveau. De discussie hierover in de Tweede Kamer is nog gaande.

Het gaat hier om een landelijk probleem dat vraagt om nationale maatregelen. De G4 hebben hiervoor goede voorstellen ingediend. In lijn hiermee hebben wij op 30 oktober 2015 een brief gestuurd aan de VNG met het verzoek om het Rijk aan te sporen het scooterprobleem met spoed aan te pakken.

Hoofdpunten:

- a. Via Meldstad of 14050 kunnen Stadgers heel makkelijk een melding doen over een verkeersonveilige situatie. Meldingen kunnen een belangrijke signaalfunctie vervullen. Daarom worden deze standaard zorgvuldig bekeken en afgewikkeld.
- b. Soms komt er een melding binnen over een (potentieel) verkeersonveilige situatie, die nog niet onze aandacht heeft én niet met eenvoudige aanpassingen kan worden verholpen. Deze casussen worden opgeschaald en via het reguliere politieke besluitvormingsproces beoordeeld en afgewikkeld. Zo nodig zoeken we extra budget om urgente knelpunten aan te pakken.
- c. Bij ernstige verkeersongevallen voert de politie in overleg met de gemeente standaard een analyse uit van de precieze toedracht. Als het verkeersontwerp mede een factor is, doen we onderzoek naar mogelijke fysieke verbetermaatregelen en zoeken we hiervoor zo nodig extra budget.
- d. Meldingen over snelheidsovertredingen kunnen voor ons aanleiding zijn om tijdelijk een snelheidsdisplay te plaatsen. De exacte locatie hiervoor bepalen we in overleg met wijkverenigingen. De resultaten van het display worden besproken met de politie die vervolgens zo nodig gerichte snelheidscontroles kan uitvoeren met verbalisering.
- e. Door het toenemende gebruik van (opgevoerde) snorscooters komen fietsers op drukke en/of smalle fietspaden steeds vaker in de verdrukking met alle risico's vandien voor de verkeersveiligheid. Dit is een landelijk probleem dat vraagt om nationale maatregelen. We zullen de verdere besluitvorming hierover in de Tweede Kamer moeten afwachten.

VII. Programma verkeersveiligheid 2016-2020

Hieronder staat een overzicht van ruim 20 verkeerssituaties die uit oogpunt van verkeersveiligheid beter moeten. Een groot aantal hiervan zal worden meegenomen bij de uitvoering van de Fietsstrategie, de Binnenstadsvisie of de Aanpak Ring Zuid.

In tabel I staan 11 projecten die we in 2016 gaan uitvoeren.

In tabel II staan 12 andere 'verbeterpunten verkeersveiligheid' die eerst nog nader moeten worden uitgewerkt en/of later tot uitvoering komen.

De verbeterpunten in ROOD staan op de prioriteitenlijst van de Adviescommissie Verkeer en Vervoer (AVV).

Tabel I			
Programma verkeersveiligheid: projecten voor 2016			
project	toelichting		kosten en/of planning
1.	Veilige school-omgevingen (en -routes)	<p>Met het grootschalige programma 'Veilige schoolomgeving' (uitgevoerd in 2007-2014) zijn nog niet alle problemen opgelost. Daarom gaan we hiervoor in 2016 een nieuw project uitvoeren. Dit zal worden gericht op gedragsbeïnvloeding, zo veel mogelijk in aansluiting op lopende verkeers-educatieprojecten (zie par. IV). Voor de uitvoering ervan is € 50.000,= beschikbaar. Tegelijk gaan we samen met basisscholen in kaart brengen wat er verder nodig is om de verkeersveiligheid blijvend te waarborgen. Overigens gaan wij naar aanleiding van meldingen/klachten extra toezicht houden op de verkeersveiligheid bij basisscholen.</p> <p><i>Nadere motivering:</i> <i>Uit een onderzoek van Veilig Verkeer Nederland (waarvoor 2.300 scholen zijn benaderd) blijkt, dat bij 80% van de basisscholen gevaarlijke situaties voorkomen. Ook bij scholen in Groningen doen zich vaak problemen voor als veel kinderen met de auto worden gebracht of gehaald. Dit lossen we niet op zonder gedragsverandering. Eén van de oplossingen kan zijn om verkeersbrigades in te zetten. Maar van de bijna 50 basisscholen in de stad is er slechts bij twee een verkeersbrigade actief. Ook aan andere verkeerseducatieprojecten doen relatief weinig scholen uit de stad mee. Daarom zal het nieuwe project in 2016 zo veel mogelijk aanhaken bij projecten waarmee scholen zelf de verkeersveiligheid kunnen verbeteren.</i></p>	<p>Uitvoeringskosten: € 50.000,=</p> <p>Uitvoering in 2016</p> <p>Zo nodig een vervolgproject in 2017</p>
2.	Kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg	<p>Verbeteren verkeersveiligheid in samenhang met het doortrekken van de Slimme Route naar het Hoofdstation en het tegengaan van sluipverkeer via de Herman Colleniusstraat. Voor de herinrichting van het kruispunt is hiernaast een bedrag gereserveerd voor de kapitaallasten.</p> <p><i>Nadere motivering:</i> <i>Voor de fietsinfrastructuur (i.c. Slimme Route naar Zernike) is dit een belangrijk knelpunt. Vandaar dat de aanpak van dit kruispunt expliciet is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie (maar nog zonder financiële dekking). Ook bij de Adviescommissie Verkeer en Vervoer krijgt dit kruispunt een hoge prioriteit.</i></p>	<p>Kapitaallasten: € 20.000,=</p> <p>Uitvoering in 2016</p>
3.	Nader te selecteren project(en)	<p>Voor de aanpak van (grotere) verkeersknelpunten is in principe een structureel budget beschikbaar van € 100.000,= per jaar. Met de uitvoering van de twee bovenstaande projecten is in 2016 een bedrag gemoeid van € 70.000,=. In 2016 is dus nog € 30.000,= beschikbaar voor onverwachte, incidentele verkeersknelpunten. Eventueel kan hiervoor in de loop van 2016 ook een project worden geselecteerd uit de onderstaande groslijst (zie tabel II, punt 8, 9 of 11).</p>	<p>Nog beschikbaar in 2016: € 30.000,=</p>
			<p>Totaal: € 100.000,=</p>

(Start) uitvoering van andere projecten in 2016		
4.	Bornholmstraat: ontsluiting Bauhaus/IKEA	Uit oogpunt van verkeersveiligheid zijn hier (kleinschalige) fysieke verbeteringen nodig. Voorlopige kostenraming: € 20.000,= Eventuele gemeentelijke bijdrage komt ten laste van het verkeersbudget voor 2015.
5.	Driebondsweg- Middelberterweg	Buurtbewoners vragen dringend om een veiliger fietsoversteek. Kostenraming: € 10.000,= Dekking komt ten laste van het verkeersbudget voor 2015.
6.	Korreweg: rotonde	Voorlopige verbetering rotonde Korreweg-J.C. Kapteynlaan. Hiervoor is een bedrag van € 50.000,= gereserveerd (zie Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie).
7.	Diepenring	In 2016 start met aanleg van fietsstrook in combinatie met onderhoudswerkzaamheden aan riolering en wegverharding.
8.	Fietsoversteek Eikenlaan	Is onderdeel van de Slimme Route naar Zernike.
9.	Eemsgolaan- bustunnel	Project is onderdeel van de HOV-route Groningen-Leek
10.	Aansluiting Noordelijke Ringweg op de Zonnelaan	In het kader van de Netwerkanalyse zal hier een beperkte reconstructie plaatsvinden en verkeerslichten worden geplaatst, wat bijdraagt aan een betere verkeersveiligheid voor fietsers.
11.	Kruispunt Kamilleweg- Stadsweg	Hier zijn in 2011-2013 twee ernstige ongevallen voorgekomen (zie par. III). Aanpak kruispunt wordt meegenomen bij uitrollen Slimme Route naar Ten Boer (zie Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie).

De financiering van deze projecten is of wordt reeds in ander verband geregeld.

De groslijst met de overige 'verbeterpunten verkeersveiligheid' staat hiernaast.

Voor een aantal is de financiering al geregeld doordat ze kunnen meeliften met de Fietsstrategie, de Binnenstadsvisie of de Aanpak Ring Zuid. Voor de aanpak van zeven andere verbeterpunten moet nog financiering worden gevonden. Dit zijn met name projecten uit de Fietsstrategie (waarvoor nog geen dekking beschikbaar is) en/of verbeterpunten die zijn aangedragen door de Adviescommissie Verkeer en Vervoer.

Overigens gaat het hier om een voorlopige groslijst met verkeersonveilige situaties. Naar aanleiding van verkeersmeldingen of ongevallen kunnen gaandeweg nieuwe verbeterpunten aan het licht komen. Afhankelijk van de urgentie/ernst, eventuele verkeersontwikkelingen en het beschikbare financiële kader zullen deze in een later stadium worden geprogrammeerd.

Tabel II Groslijst verbeterpunten verkeersveiligheid

Projecten waarvan financiering in principe is geregeld

	verbeterpunten	toelichting	planning
1.	Diverse knelpunten Korreweg : smalle fietspaden, kruispunt Gerrit Krolbrug-Heerdenpad-Ulgersmaweg , kruispunten Korreweg met resp. Oosterhamriklaan, J.C. Kapteynlaan en Rodeweg/Nieuwe Ebbingestraat	Een voorlopige verbetering rotonde Korreweg-J.C. Kapteynlaan is gepland in 2016 (zie tabel I, project 6). Andere knelpunten worden meegenomen bij realisatie fietsstraat Korreweg. Hiervoor is in principe € 5 mln. beschikbaar. Mogelijk een fietsrotonde op kruising met de J.C. Kapteynlaan.	Vorbereiding fietsstraat Korreweg in 2017 Uitvoering start in 2018
2.	Diepenring: aanleg fietsstrook c.q. inrichting als Slimme Route	Dit project start in 2016 (zie tabel 1, project 7). Vervolg aanpak Diepenring lift mee met uitvoering van de Binnenstadsvisie.	2016-2018
3.	Kruispunt Westerhaven-Westersingel	Wordt meegenomen bij uitvoering Binnenstadsvisie. Vanaf 2017 is hiervoor structureel € 1 mln. beschikbaar.	Start in 2016/2017
4.	Verkeersveiligheid fietspad Helperzoom	Wordt meegenomen bij Fietsroute Plus Groningen-Haren. Kostenraming: ca. € 1,8 mln. Dekking uit Beter Benutten en Fietsstrategie.	2017
5.	Diverse projecten samen met de Aanpak Ring Zuid	Zie Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie.	Vanaf 2017

Projecten uit de Fietsstrategie, maar nog zonder financiële dekking

	verbeterpunten	toelichting	planning
6.	Kruispunt Aweg-Eendrachtskade	Dit kruispunt is al eerder verbeterd. Door wijziging van busroutes zal dit kruispunt drukker worden. In samenhang hiermee nader bekijken of de inrichting van dit kruispunt verdere verbetering behoeft en zo ja hoe?	Nadere analyse en zonodig planvoorbereiding in 2016
7.	Fietsoversteken Hoornsedijk	Verbetering fietsoversteken bij de Laan Corpus den Hoorn en de Van Iddekingeweg, bijv. door aanleg 'middensteunpunt' voor fietsers. Afhankelijk van de kosten en dekking zal uitvoering wellicht in 2016 kunnen plaatsvinden.	Planvoorbereiding en zo mogelijk uitvoering in 2016
8.	Fietsvoorzieningen Peizerweg (in-/uitrit bij Tuinland en Gamma)	Op drukke winkeltijden problemen voor verkeersveiligheid fietsers op dubbelzijdige fietspad. Nader onderzoek nodig naar een oplossing. Afhankelijk van de kosten en dekking zal uitvoering wellicht in 2016 kunnen plaatsvinden.	Planvoorbereiding en zo mogelijk uitvoering in 2016
9.	Fietsveiligheid Oosterhamriklaan	Opties zijn een aparte fietsvoorziening (fietsstrook) of een snelheidsverlaging naar 30 km/uur.	Planvoorbereiding in 2016

Overige verbeterpunten			
	knelpunten	toelichting	planning
10.	Kruispunten aan weerszijden van de Plantsoenbrug en fietsroute via de smalle Visserbrug	Mogelijk kan verkeersveiligheid fietsers hier worden verbeterd door wijziging voorrangssituatie. Afhankelijk van de kosten en dekking zal uitvoering wellicht in 2016 kunnen plaatsvinden.	Planvoorbereiding en zo mogelijk uitvoering in 2016
11.	Kruispunt Friesestraatweg-Hoendiep	Dit kruispunt ligt op de belangrijke fietsroute naar Hoogkerk. Eind 2016 start opwaardering ventweg langs Hoendiep. In samenhang hiermee onderzoeken hoe veiligheid van dit kruispunt kan worden verbeterd.	Planvoorbereiding in 2016
12.	Op- en afrit Westelijke Ringweg	Aanpak van dit project vindt plaats in het kader van de Netwerkanalyse, onderdeel HOV-visie.	Onderzoek is klaar in voorjaar 2016. Daarna vervolgstappen.

Hoofdpunten:

- a. Hoewel er geen urgente knelpunten voorkomen in de stad, zijn er nog wel ruim 20 (grotere en kleinere) verkeerssituaties die uit oogpunt van verkeersveiligheid verbetering behoeven.
- b. In 2016 gaan wij aan de slag met ruim 10 projecten waaronder twee grote projecten, namelijk: veilige schoolomgevingen en de herinrichting van het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg. Uit een recent onderzoek van VVN blijkt, dat op veel basisscholen verkeersonveilige situaties voorkomen. Daarom gaan wij hiervoor een nieuw project uitvoeren, gericht op gedragsbeïnvloeding in aansluiting op lopende verkeerseducatieprojecten. Het verkeersonveilige kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg staat hoog op de prioriteitenlijst van de Adviescommissie Verkeer en Vervoer en is ook expliciet (maar nog zonder financiële dekking) opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie.
- c. Op de groslijst staan nog 12 andere 'verbeterpunten verkeersveiligheid'. Hiervan kunnen er (later) vijf meeliften met o.a. de uitvoering van de Fietsstrategie, de Binnenstadsvisie of de Aanpak Ring Zuid.
- d. Er resteren dan nog zeven andere (grotere of kleinere) verbeterpunten. Wij gaan in 2016 onderzoeken hoe deze verkeersonveilige situaties kunnen worden verbeterd, deels in samenhang met andere verkeersontwikkelingen. Afhankelijk van de kosten en dekking kunnen wellicht drie (kleinere) verbeterpunten al in 2016 worden uitgevoerd.
- e. Eind 2016 gaan we de groslijst 'verbeterpunten verkeersveiligheid' actualiseren en het meerjarige programma nader invullen.