

# Impressie Expertmeeting Verkeersveiligheid 4 april 2017

## Aanwezige raadsleden:

*D66: Tom Rustebiel / SP: Wim Koks / PvdA: Jan Pieter Loopstra, Diederik van der Meide, Sebastiaan Ruddijs / GroenLinks: Benni Leemhuis / VVD: Max Blom / CDA: Robert Lamers / Stadspartij: Amrut Sijbolts / ChristenUnie: Inge Jongman / Student & Stad: Robbert Lammers*

Wethouder **Paul de Rook** opent de bijeenkomst en heet iedereen welkom. Hij memoreert het feit dat verkeersveiligheid de laatste tijd vol op de agenda staat, en dat er veel vragen over leven. Verkeersoverlast is momenteel kampioen als het gaat om overlastmeldingen. De vraag is: hoe nu verder? Er is namelijk al veel geïnvesteerd... Het programma biedt de raad een 360° analyse.

Vervolgens neemt **Jasper Groebe** (Sweco) het stokje over en geeft als dagvoorzitter een overzicht van het programma dat de aanwezigen staat te wachten: drie presentaties van 15 minuten + 5 minuten gelegenheid tot vragen, gevolgd door vier pitches van 5 minuten met aansluitende paneldiscussie.

**Dick de Waard**, hoogleraar Verkeerspsychologie en Mobiliteitsbehoud aan de Rijksuniversiteit Groningen, vertelt over het fietsonderzoek dat hij met de vakgroep verkeerspsychologie heeft gedaan, met speciale aandacht voor ouderen en slechtzienden (i.s.m. Visio), infrastructuur en de groene golf voor fietsers. Hij vraagt aandacht voor het zogenoemde Vergevingsgezinde Fietspad: fouten maken in het verkeer gebeurt nu eenmaal, en zou niet meteen tot ongelukken moeten leiden; dus zorg voor fatsoenlijke berm, waar je niet gelijk onderuit gaat, en vermijd onnodige obstakels (zoals paaltjes). Geëxperimenteerd is met optische 3D-illusies in de berm, maar het effect blijkt zeer beperkt. Beter blijken te werken randen met diverse soorten van kunstgras (groen, grijs of streetprint). Wat betreft de (nieuwe) groene golf voor fietsers, die is niet gericht op het prioriteit verlenen aan de individuele fietser, maar op het reguleren van groepen; beoogd wordt om fietsers groepsgewijs snelheid te laten aanpassen om niet te hoeven stoppen. Nog voor de zomer zal aan de Paterswoldseweg hiermee geëxperimenteerd worden.

Gevraagd naar trends noemt de hoogleraar de toenemende hoeveelheid fietsers en de toenemende snelheidsverschillen tussen fietsers. Met betrekking tot 'alle richtingen groen' merkt hij op dat ouderen deze situaties zullen mijden. Gesteld wordt dat soms bewust onduidelijkheid wordt gecreëerd om de snelheid eruit te halen; volgens De Waard kan dat soms werken, maar er zijn ook situaties waar het wel nodig is om voor duidelijkheid te kiezen.

**Rob Eenink** van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) neemt de aanwezigen mee langs de wetenschappelijke gegevens met betrekking tot verkeersveiligheid. Het aantal verkeersdoden is sinds 1950 aanzienlijk gedaald, maar dat betreft m.n. auto's en voetgangers; t.a.v. fietsers blijft het al jaren stabiel. Daarnaast wordt de laatste jaren ook nadrukkelijk gekeken naar ernstige verkeersgewonden (EVG), en daarbij is een stijging waarneembaar (waarbij de betrokkenheid van niet-motorvoertuigen groeit). Verkeersonveiligheid kost veel geld; een dode kost meer dan een EVG, maar de totale kosten aan EVG zijn een veelvoud van die aan verkeersdoden (6 mld t.o. 1,6 mld in 2015). Maatregelen in het kader van duurzaam veilig kosten de overheid veel geld, maar leveren de burger een veelvoud op. In 2006 waren de meeste verkeersdoden jonge mannen in een auto, in 2015 zijn dat oude mannen op een fiets. Dit betekent ook een verschuiving van doden op rijkswegen naar

doden op gemeentelijke wegen. Duidelijk is dat ongelukken vrijwel nooit één oorzaak hebben (infra, zicht, gedrag...). In de bestrijding dient de menselijke maat leidend te zijn. Ga niet proberen de mens te veranderen, mensen maken nu eenmaal af en toe fouten, dat moet je accepteren en daar moet je (qua omgeving: weg/voertuig) bij aansluiten. Ongeveer de helft van alle enkelvoudige fietsongevallen wordt mede veroorzaakt door infrastructuur gerelateerde factoren. Hier iets aan doen heeft dus echt zin. Grootste nadeel: de kosten. 'Dappere' maatregelen gevraagd, oftewel maatregelen die niet direct populair zijn, en ook best duur, maar die uiteindelijk het meeste effect hebben. In het verleden: bromfietshelm, autogordel, rotonde etc.. Nu bijv. ontvlechten fiets-auto, veiliger bermen, weghalen obstakels.

Gevraagd wordt naar het gevaar van mobieltjes op de fiets; dit blijkt moeilijk te bewijzen, maar afleiding is waarschijnlijk een belangrijke oorzaak van ongevallen; het is niet zo dat een evt. verbod daadwerkelijk effect zal hebben, maar het kan wel een belangrijk signaal zijn. Een andere vraag is, wie er voorrang zou moeten krijgen als auto en fiets elkaar kruisen; hier is geen onderzoek naar gedaan, het belangrijkste is om de snelheid omlaag te brengen, zowel van de auto als van bijv. speed pedelecs. Tot slot wordt nog gevraagd naar de belangrijkste 'dappere maatregel' die nu genomen kan worden; antwoord: het aanpakken van de fietsinfrastructuur. Hierop geeft de wethouder aan dat elk nieuw fietspad in Groningen in principe 'vergevingsgezind' is.

**Ger Lulofs**, coördinator verkeersveiligheid bij de gemeente Rotterdam, vertelt over de Rotterdamse aanpak van verkeersproblematiek. In het lopende verkeersveiligheidsplan zijn concrete doelen bepaald m.b.t. het terugdringen van het aantal doden en gewonden, het aanpakken van black spots (waar veel ongelukken gebeuren) en het bevorderen van de tevredenheid van burgers m.b.t. verkeersveiligheid. De strategie is gebaseerd op infrastructuur, gedrag, en pas in de laatste plaats handhaving. Er wordt intensief samengewerkt met de politie, bijv. bij de maandelijkse verkeersoverleggen per gebied. Speerpunten zijn: ASO rijders, fietsers, senioren, scholen/scholieren en blackspots. ASO rijden wordt tegengegaan door bijv. het inzetten van snelheidsdisplays (100 locaties per jaar); deze worden ook gebruikt voor de gebiedsoverleggen: aan de hand van metingen blijkt vaak dat het probleem van de snelheid meer beleving is dan realiteit. Verder wordt er een wedstrijd De beste chauffeur van het gebied (en uiteindelijk van heel Rotterdam) georganiseerd. In het kader van 'wat doe je zelf?' (in plaats van altijd maar: 'gemeente, doe er wat aan') worden zgn. 30 km verkeersveiligheidsdozen uitgereikt, met bijv. hesjes en voorlichtingsmateriaal; de boxen worden positief ontvangen en er wordt nagedacht over de invoering van een 50km box. Ook bij de andere speerpunten noemt Lulofs een aantal ingevoerde maatregelen/activiteiten.

**Robert Coffeng** van ingenieursbureau Antea Group schetst in zijn pitch – als een soort paraplu over de voorgaande bijdragen – de context van de bezinning op verkeersveiligheid, aan de hand van het Strategisch plan 2008-2020 van het ministerie. Hij laat zien dat men nu al bezig is bouwstenen te zoeken om dit plan aan te passen, omdat het niet goed gaat. Gelukkig is er steeds meer aandacht voor verkeersveiligheid. In plaats van een reactieve benadering wordt steeds meer gekeken naar hoe je proactief cq. preventief kunt werken (alcohol, snelheid, fietsinfra, weginfra). Er is aandacht zowel voor de *human factors* (handhaving) als ook voor technologische ontwikkelingen en het belang van goede infrastructuur. Steeds meer partijen werken hierin samen, vanuit verschillende rollen. Het gaat om de verbinding tussen overheid, markt en wetenschap, terwijl ook maatschappelijke organisatie hun steentje bijdragen.

**Hans Voerknecht** van het kennisplatform CROW (voor verkeer, vervoer en infrastructuur) bespreekt de sociale aanpak van 30 km-wegen. Te hard rijden in 30 km gebieden staat in veel gemeenten hoog op de klachtenlijst. Alleen een duurzaam veilige inrichting blijkt duidelijk effect te hebben op naleving, maar zelfs dan wordt er vaak nog te hard gereden. Daarom wordt er gezocht naar een

andere benadering, namelijk starten bij intrinsieke motivatie (als buurt samen besluiten om niet harder dan 30 te rijden). Je moet dan het gesprek organiseren in de buurt en zorgen voor bewustwording (enorme toename van de kans op dodelijk ongeval tussen 30 en 50 km/h). Een proef met de sociale benadering in Zeeland heeft uitgewezen dat intrinsieke motivatie erg veel effect heeft (gemeten: minder snelheid? minder ervaren problematiek?). Aan de pilots doen al zeven gemeenten mee, en Groningen wordt bij dezen uitgenodigd om aan te sluiten.

**Douwe Dirk van Dijken** van de Politie-eenheid Noord Nederland vertelt over de werkzaamheden van het team verkeer, en de noodzaak om de handhaving te versterken. Belangrijk dat de politie meer zichtbaar optreedt d.m.v. staandhoudingen. Handelingsperspectief wordt o.a.: een dag op straat is minstens één staandhouding. Meeste staandhoudingen gericht op VARAS-feiten: veelplegers, aandachtsafleiding, roodlicht negatie, alcohol en snelheid. Staandhouding leidt altijd tot goed gesprek, dus effectief. Preventie ter voorkoming van curatie.

**Margot Blaauw** van Veilig Verkeer Nederland vertelt op verkeerseducatie op scholen, en benoemt problemen met verkeersveiligheid voor kinderen. Scholen worden steeds groter, autogebruik neemt toe waardoor kinderen minder verkeerservaring opdoen, auto's worden groter/hoger waardoor kinderen er niet overheen kunnen kijken. Bedenk: alles verandert om het kind heen, maar het kind zelf verandert niet, blijft klein, snel afgeleid, met beperkt besef van gevaar en slechte inschatting. Hoe maak je de schoolomgeving en de route school - huis veiliger? Richting ouders: oefen met je kinderen, en bedenk dat jullie zelf met jullie auto's de schoolomgeving bepalen. Wat helpt is om zo weinig mogelijk van bovenaf regels te stellen, maar zoveel mogelijk als ouders met elkaar afspraken te maken en elkaar daaraan te houden. Tips voor de wegbeheerder: ontwerp vanuit het kind, leg bij verkeersveiligheid prioriteit bij het faciliteren van fietsers en voetgangers, houdt de snelheid laag, zorg voor veilige overstekmogelijkheden, en verwijder obstakels die het zicht belemmeren.

Uit de bespreking die volgt de volgende punten:

- **Esther Veldkamp** van het Openbaar Ministerie geeft desgevraagd aan dat er juridisch nog te veel haken en ogen blijken te zijn om t.b.v. verkeersveiligheid BOA's structureel in te zetten in plaats van politie (om zo de handhavingsdruk te verlichten); t.a.v. lichtere verkeersovertredingen kan hier wel een begin mee gemaakt worden.
- Wethouder **Paul de Rook** geeft aan enthousiast te zijn over een evt. deelname van Groningen aan de CROW-pilot m.b.t. de sociale aanpak 30 km gebieden.
- Het meest effectief is een integrale aanpak: sociaal i.c.m. fysiek. Begin met de mens (intrinsieke motivatie), kom dan evt. met aanpassingen m.b.t. de inrichting (dit voelt dan als een soort beloning), en het zal blijken dat handhaving nauwelijks meer nodig is.

Voorzitter **Jasper Groebe** trekt de volgende conclusies:

- We halen onze doelen m.b.t. verkeersveiligheid niet
- Dit betekent nog niet dat er sprake is van een doemscenario
- De overheid moet wel de portemonnee trekken
- De sociale kant van het verhaal is erg belangrijk.
- Veel aandacht voor de fiets; dit past bij de schets van het SWOV; belangrijk om dit gemeentelijk op te pakken; heb aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemer

Wethouder **Paul de Rook** sluit af. Hij ziet verkeer toch vooral als een sociaal proces. Gemeente en inwoners moeten niet naar elkaar wijzen als het gaat om het oplossen van problemen, maar samen daar naar op zoek.