

# Discussienotitie Verkeersveiligheid

Wim Koks (SP), Sebastiaan Ruddijs (PvdA) en Amrut Sijbolts (Stadspartij)

Zomer 2017

## Inhoud

Bespreekpunten .....	1
Achtergrond / historie.....	2
Expertmeeting .....	3
Hoorzitting.....	4
Bijlagen .....	5

## Bespreekpunten

Naar aanleiding van de in het voorjaar 2017 gehouden expertmeeting en hoorzitting, waarvoor wij als klankbordgroep fungeerden, verzoeken wij de agendacommissie om voor de raadscommissie Beheer en Verkeer van september het onderwerp Verkeersveiligheid te agenderen. Deze discussienotitie is bedoeld om het gewenste debat te faciliteren.

Wat ons betreft zou het debat zich moeten focussen op de volgende vragen:

1. Als het gaat over verkeersonveiligheid wordt de oplossing gezocht langs drie sporen: infrastructurele maatregelen, gedragsbeïnvloeding en handhaving. Gelet op de visie van de experts en de input vanuit de stad: waar dient volgens u de nadruk op gelegd te worden? In hoeverre speelt hierbij het kostenaspect een rol? Welke 'dappere' maatregelen zijn er nodig? Hoe staat u tegenover de 'sociale aanpak'? En in hoeverre is er meer handhaving nodig cq. mogelijk, en wat is dan de rol van politie vs. gemeentelijke handhavers?
2. Zowel via social media als rond/tijdens de hoorzitting is een hele 'waslijst' verkeersonveilige situaties aan u voorgelegd. Hoe beoordeelt u die input, welke prioritering zou de gemeente daarin moeten aanbrengen, en vooral: welke criteria zouden daarbij moeten worden toegepast?

In het vervolg van deze notitie gaan wij nader in op de achtergrond van deze discussie (p. 2) en geven we een korte samenvatting van zowel expertmeeting (p. 3) als hoorzitting (p. 4). In de bijlagen vindt u verdere informatie (p. 5).

## Achtergrond / historie

Al geruime tijd houdt de raad zich bezig met het onderwerp Verkeersveiligheid. In november 2015 verschijnt een informerende collegebrief hierover (bijlage 1) die besproken is in de [raadsvergadering van 16 december 2015](#). Deze brief sorteert met de bijgevoegde notitie 'Verkeersveiligheid in Groningen' voor op het jaarlijks in het MJP Verkeer en Vervoer op te nemen verkeersveiligheidsprogramma. Geconstateerd wordt dat het goed gaat met de verkeersveiligheid in Groningen, dat er geen zgn. black spots meer zijn, maar nog wel een aantal verbeterpunten. De raad is positief over de notitie, maar noteert nog wel een aantal wensen.

Bij het [voorjaarsdebat 2016](#) wordt met algemene stemmen een motie aangenomen 'Verkeersveiligheid vergroten op 30 kilometerwegen door inrichting' (bijlage 2). Daarin wordt het college verzocht meldingen van onveilige situaties in 30km gebieden te registreren en te inventariseren, deze inventarisatie te voegen bij de reeds bestaande knelpuntenlijst uit de notitie verkeersveiligheid en in de begroting aan te geven welke aanpak voor deze knelpunten wordt voorgestaan; verder wordt verzocht om inwoners na meldingen van onveilige situaties in 30km gebieden te attenderen op de gebiedsteams met de wijkbudgetten en te wijzen op het ontwikkelen van bewonersinitiatieven m.b.t. een verkeersveilige inrichting van die 30km gebieden, en de wijkwethouders hier een actieve rol in te laten spelen.

In zijn brief ter reactie op de moties uit het voorjaarsdebat schrijft het college genoemde motie vooral op te pakken in het kader van het eigen beïnvloedbare verkeersgedrag. *"Soms gaat het daarbij ook om fysieke maatregelen, waaronder mogelijk ook aanpassing van bebording. Veel vaker zal communicatie een doorslaggevende rol spelen bij gedragsverandering."* Via de gebiedsteams zullen bewoners worden gestimuleerd om met elkaar aan de slag te gaan. Vanuit kennisinstituten zoals het CROW zijn hiervoor instrumenten beschikbaar die kunnen worden ingezet. Eventueel kunnen kleine fysieke ingrepen via de gebiedsteams worden uitgevoerd.

Bij de behandeling van het programma Verkeer uit de begroting 2017 [behandeling van het programma Verkeer uit de begroting 2017](#) komt het onderwerp verkeersveiligheid opnieuw aan de orde. De nadruk zou te veel gelegd worden op educatie en te weinig op fysieke ingrepen en handhaving. 40% van de stadjes zou ontevreden zijn over verkeersveiligheid en het aantal slachtoffers zou stijgen. Een effectieve aanpak van knelpunten in 30km-zones n.a.v. de eerdergenoemde motie zou nog ontbreken. De wethouder is het hier niet mee eens, en stelt voor om over dit onderwerp een expertmeeting te organiseren. Daar gaat de commissie mee akkoord, en ondergetekenden melden zich voor een klankbordgroep.

In het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2017-2020 (bijlage 3) wordt uitgebreid in gegaan op Verkeersveiligheid, mede n.a.v. de genoemde motie. Grote fysieke ingrepen in 30km gebieden zijn niet voorzien: *"een optimale inrichting volgens de richtlijnen is voorwaarde voor handhaving, maar niet kostenefficiënt. Dit vergt grote investeringen (...) waarvoor binnen de gemeentebegroting geen dekking bestaat."* Gekozen wordt voor een werkwijze volgens vier sporen: het hanteren van de richtlijnen bij nieuwe situaties, gedragsbeïnvloeding via de sociale aanpak, werk met werk maken, en in beperkte gevallen een gerichte maatregel. Als basis voor beleid geldt de registratie van ongevallen (nauwelijks knelpunten in 30-km gebieden) en bewonersmeldingen (vier aandachtspunten in MJP). Verder geeft de gebiedsgerichte aanpak gelegenheid om middelen in te zetten voor specifieke wensen uit de wijk.

Begin 2017 wordt de organisatie van de afgesproken expertmeeting opgepakt. Al snel duikt de vraag op in hoeverre bewoners bij die expertmeeting welkom zijn en daar het woord mogen voeren. Voor

een besloten sessie is geen enkele grond, maar er blijkt wel behoefte om eerst door experts te worden bijgepraat alvorens in gesprek te gaan met bewoners. Daarom wordt gekozen voor een 'tweetrapsraket': eerst een expertmeeting, die passief openbaar is, en vervolgens een hoorzitting. Om al wel vast input te ontvangen vanuit de stad wordt in februari via Twitter en Facebook gevraagd om onveilige situaties aan te dragen. En ook de raadsfracties wordt hiernaar gevraagd. Dit levert een enorme hoeveelheid respons op, die door de griffie per stadsdeel wordt geordend en (letterlijk) in kaart gebracht (bijlage 4 – 10).

Op 4 april 2017 vindt de door het college van B&W georganiseerde expertmeeting plaats, met medewerking van de RuG, de SWOV, de Gemeente Rotterdam, de Antea Group, het CROW, de politie, VVN en het OM (bijlage 11 – 12). Vervolgens vindt op 23 mei 2017 de door de gemeenteraad georganiseerde [hoorzitting](#) plaats, met medewerking van zo'n vijftien bewonersorganisaties, alsmede de Adviescommissie Verkeer en Vervoer, de Fietzersbond en (opnieuw) VVN (bijlage 13 – 14). De raad belooft om aan de hand van de ontvangen input in het najaar van 2017 een politiek debat over verkeersveiligheid te organiseren. Als opmaat naar dat debat wordt tijdens het [Voorjaarsdebat 2017](#) opnieuw met algemene stemmen een motie over dit onderwerp aangenomen: 'Verhoging van de verkeersveiligheid in de wijken'. Het college wordt gevraagd om indien mogelijk in de begroting van 2018 financiële ruimte vrij te maken voor het versneld uitvoeren van verkeersveiligheid bevorderende maatregelen (bijlage 15).

## Expertmeeting

Tijdens de expertmeeting op 4 april worden drie uitgebreide presentaties gehouden, namelijk door Dick de Waard (verkeerspsycholoog RuG), Rob Eenink (SWOV) en Ger Lulofs (gemeente Rotterdam). Daarna volgen vier kortere pitches door achtereenvolgens Robert Coffeng (Antea Group), Hans Voerknecht (CROW), Douwe Dirk van Dijken (Politie) en Margot Blaauw (VVN). Aan de slotbespreking neemt ook Esther Veldkamp (OM) deel. De belangrijkste statements:

- Richt fietspaden 'vergevingsgezind' in, zodat fouten niet gelijk tot ongelukken leiden.
- Onduidelijkheid creëren om snelheid eruit te halen kan helpen, maar er zijn situaties waar duidelijkheid wel degelijk nodig is.
- Veiligheidsmaatregelen kosten geld, verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden kosten een veelvoud.
- Niet proberen mensen te veranderen, maar qua inrichting aansluiten bij menselijke gedrag
- 'Dappere' maatregelen gevraagd, m.n. aanpakken fietsinfrastructuur.
- Zet in op combinatie van infrastructuur en gedrag, en pas in de laatste plaats handhaving
- Zoek i.p.v. reactieve meer naar proactieve / preventieve benadering
- Naast duurzaam veilige inrichting is sociale aanpak nodig, gericht op intrinsieke motivatie
- Belangrijk dat politie meer zichtbaar optreedt d.m.v. staandehoudingen
- Zet in op veilige schoolomgeving, verkeerseducatie en gesprek met ouders
- Aan inzet van BOA's t.b.v. verkeersveiligheid zitten nog veel juridische haken en ogen
- Heb vooral aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemer

## Hoorzitting

Voor de hoorzitting van 23 mei worden alle bij ons bekende bewonersorganisaties uitgenodigd. Via hen wil de raad horen wat er t.a.v. verkeersveiligheid bij de inwoners leeft. Gevraagd wordt in hoeverre zij het via Facebook en Twitter geschetste beeld over hun wijk herkennen, wat naar hun oordeel de drie meest onveilige situaties in hun wijk zijn, en in welke richting volgens hen de oplossing van genoemde problemen gezocht zou moeten worden (gelet ook op de beperkte financiële middelen). Gevraagd wordt de drie knelpunten van te voren alvast toe te sturen, zodat de woordvoering zich vooral kan richten op oorzaken en oplossingsrichtingen (bijlage 16 – 27). Daarnaast wordt de Adviescommissie Verkeer en Vervoer, de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland gevraagd om hun beeld van de veiligheidssituatie in de stad te delen.

In totaal leveren 19 wijkorganisaties een bijdrage, waarvan 9 zowel schriftelijk als mondeling, 3 alleen schriftelijk, en 7 alleen mondeling. Uit stadsdeel Zuid gaat het om 6 organisaties, uit NoordWest ook om 6, uit Centrum om 2, en uit Oost om 5. Opvallend is dat uit het stadsdeel Oude Wijken zich geen enkele wijkorganisatie heeft gemeld. Een overzicht van de reacties:

- Zuid: Paterswoldsewegtunnel, Eeldersingel, fietsroute naar Zernike tussen CS en Paterswoldseweg, Meeuwerderweg, Verlengde Lodewijkstraat, Palmslag rond Oosterpoort, Vestdijklaan / Bordewijklaan (sluipverkeer), kruising P.C. Hooflaan / Spieghestraat, rotonde Vondellaan / Van Iddekingeweg, Savornin Lohmanlaan, Goeman Borgesuslaan, Verlengde Hereweg / oversteek Helperplein, Beethovenlaan bij GSV, Helperzoom, Paterwoldseweg bij Piccardthofplas, fietspad langs Paterswoldseweg richting Eelderwolde, Ter Borchlaan
- NoordWest: Leegeweg bij 'De jonge Held', kruising Leegeweg / De Held / James Baldwinstraat, zijstraten James Baldwinstraat, Kerkstraat / Zuiderweg (sluipverkeer), Reitdiephaven, oversteek Bessemoerstraat / Wilgenlaan, kruispunten Eikenlaan met Slimme Fietsroute, Kastanjelaan, Iepenlaan, Eikenlaan als geheel, Veiligheid fietsers op Iepenlaan, oversteek Eikenlaan bij Winkelcentrum Paddepoel, Sluipverkeer Paddepoel richting Selwerd
- Centrum: Nieuwe Ebbingestraat, Nieuwe Boteringestraat, Botermolendrift, kruispunt Boterdiep – Bloemsingel, uitgang Parkeergarage Boterdiep, slechte toegankelijkheid voor bewoners in rolstoel of met kinderwagen vanwege geparkeerde auto's en fietsen, Damsterdiep / Oostersingel / Nieuweweg, Damsterplein, Petrus Campersingel
- Oost: kruising Garsthuizenmaar met rijbanen parkeerplaats Kardinging, wijkring Beijum, kruising fietspad Huizingermaar met Kardingingeweg, gevaarlijke situaties rond scholen in Lewenborg, vrachtwagens en bussen in doodlopende Sloep, winkelcentrum Lijzijde, Rijksweg / Leeuwenburgstraat / Pop Dijkemaweg, Stadsweg tussen Ulgersmaborg en Oosterhoogbrug, Akeleiweg / Melisseweg / Lavendelweg, Engelberterweg, Middelberterweg, ontsluitingsweg naar Meerstad, bocht Driebondsweg naar Hoofdweg, kruispunt bij Borgbrug
- Adviescommissie Verkeer en Vervoer: Gerrit Krolbrug, Noord- en zuidzijde Plantsoenbrug, Herman Colleniusbrug, Westersingel, fietspaden langs Van Iddekingeweg, voorrangregeling fietspad Van Swietenlaan-Paterswoldseweg
- Fietsersbond: lange wachttijden bij rood licht zetten aan tot door rood rijden fietsers, geef fietsers bij tegelijk groen 2x per cyclus groen
- VVN: hardrijders in wijken meestal wijkbewoners, daarom inzetten op gedragsbeïnvloeding en betrekken bewoners; gaat om combi van infrastructuur en gedrag; handhaving kan pas als inrichting is aangepast

## Bijlagen

1. Collegebrief d.d. 18/11/15 'Informerende brief over verkeersveiligheid'
2. Motie d.d. 6/7/16 'Verkeersveiligheid vergroten op 30 kilometerwegen door inrichting'
3. Raadsvoorstel d.d. 24/11/16 'Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2017-2020'
4. Document 'Onveilige verkeerssituaties (raadsfracties, twitter, facebook)'
5. Kaart onveilige verkeerssituaties – stadsdeel Zuid
6. Kaart onveilige verkeerssituaties – stadsdeel (Noord)West – noordelijk deel
7. Kaart onveilige verkeerssituaties – stadsdeel (Noord)West – zuidelijk deel
8. Kaart onveilige verkeerssituaties – stadsdeel Centrum
9. Kaart onveilige verkeerssituaties – stadsdeel Oost
10. Kaart onveilige verkeerssituaties – stadsdeel Oude Wijken
11. Impressie Expertmeeting Verkeersveiligheid 4 april 2017
12. Presentatie Expert Meeting verkeersveiligheid
13. Verslag Hoorzitting Verkeersveiligheid 23 mei 2017
14. Presentatie Hoorzitting Verkeersveiligheid
15. Motie 19/7/17 'Verhoging van de verkeersveiligheid in de wijken'
16. Input wijkorganisaties: knelpunten verkeersveiligheid
17. Input Oosterpoort Palmslag
18. Brief Helpman over 30km zones
19. Reactie B&W op brief Helpman
20. Brief Piccardthofplas
21. Inspraak HortusEbbinghe
22. Input Binnenstad-Oost
23. Input Binnenstad-Oost bijlage 1
24. Input Binnenstad-Oost bijlage 2
25. Input Binnenstad-Oost bijlage 3
26. Input Beijum
27. Input Lewenborg