

8. Verkeersveiligheid

In de duurzaamste stad van Nederland voelen de bewoners zich veilig, zo ook in het verkeer. Verkeersveiligheid staat voor ons hoog op de agenda. Wij zetten in op een mix van maatregelen in de infrastructuur, educatie en handhaving. Bij alle verkeersveiligheidsprojecten komen deze onderdelen integraal tot hun recht.

8.1 Verkeersveiligheid hoge prioriteit

In de afgelopen decennia is de verkeersveiligheid fors toegenomen. Er vallen minder slachtoffers in het verkeer, terwijl het aantal autokilometers alsmede het fietsgebruik explosief is gegroeid. Gezien het maatschappelijk belang van verkeersveiligheid is voortdurende en structurele aandacht nodig en elke verbetering welkom.

Verkeersveiligheid heeft ook alles te maken met het niet belemmerd worden in bewegingsvrijheid. Dit geldt vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers (kinderen, ouderen), voetgangers en fietsers. Het onderwerp staat dicht bij de Stadgers, de wijken en de scholen. Daarom vraagt het om een zorgvuldige communicatie en samenspraak met de direct belanghebbenden.

Verder is het van belang verkeersveiligheid direct te betrekken in het proces van nieuwbouwplannen (denk aan Meerstad), vooral wanneer het gaat om scholen. Dit kan veelal lastige en kostbare ingrepen achteraf voorkomen om te kunnen spreken over een duurzame inrichting.

Om verkeersveiligheid succesvol te bevorderen is een optimale afstemming van maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie en handhaving nodig. Deze integrale benadering vraagt om een nauwere samenwerking met de politie maar ook met bijvoorbeeld scholen (ouders en leerkrachten).

8.2 Infrastructuur

Verkeersongevallen worden geregistreerd, zodat inzichtelijk wordt op welke locaties zich veel ongevallen voordoen (de zogenoemde blackspots). Locaties waar opvallend veel ongevallen gebeuren, worden kritisch bekeken. De infrastructuur wordt hier aangepast als de verkeersveiligheid daarbij gebaat is. De afgelopen beleidsperiode zijn diverse blackspots aangepakt. Verschillende kruispunten zijn in dit kader gereconstrueerd tot een rotonde (zoals de rotonde Korreweg/Sumatralaan/J.C. Kapteijnlaan).

De afgelopen jaren is invulling gegeven aan het landelijke beleid 'Duurzaam Veilig' met het inrichten van 30 km/h gebieden in de woonwijken, de inrichting van gebiedsontsluitingswegen en de inrichting van 60 km/h gebieden buiten de bebouwde kom. Op enkele locaties in de stad na (waar nog aanpassingen noodzakelijk zijn en die de komende tijd worden aangepakt) is dit traject afgerond. Daarnaast wordt bekeken of de huidige inrichting voldoet en waar nodig worden aanvullende maatregelen getroffen. Engelbert, Middelbert en Dorkwerd worden in ieder geval ingericht als 30 km/h gebieden.

In sommige situaties is het maximaal scheiden van voetgangers, fietsers en auto's niet de beste methode om de verkeersveiligheid te vergroten. Ook daar waar sprake is van grote verkeersdruk kan menging resultaten opleveren waarbij zowel de verkeersafwikkeling van alle verkeersdeelnemers als de verkeersveiligheid verbeterd. Bovendien biedt dit ook kansen om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Voor het toepassen van dit shared space principe staan wij open. Tenslotte willen we in een woonwijk een experiment starten met een speelstraat. In een speelstraat is de auto te gast en staat het spelende kind centraal. Hierbij wordt aansluiting gezocht met de reconstructie van woonstraten in het kader van wijkvernieuwing of beheer en onderhoud.

8.3 Verkeerseducatie

In de afgelopen periode is jaarlijks € 90.000 aan een min of meer vast pakket aan educatieprojecten besteed. Vorig jaar is deze aanpak geëvalueerd. Gebleken is dat het aanbod van educatieprojecten een vernieuwende impuls kon gebruiken, omdat inzichten over gedragsbeïnvloeding in het verkeer veranderen. Besloten is weer meer regie op dit aspect van het beleid te zetten en daarnaast op zoek te gaan naar aansprekende educatieprojecten om te komen tot een leuk en uitdagend programma. Zo is voor basisschoolkinderen het ANWB Streetwise-project toegevoegd en voor jongeren in het voortgezet onderwijs clinics over veilig uitgaan. Overigens wordt in het programma aansluiting gezocht bij de provinciale doelstellingen. Er is daarom onder meer aandacht voor jonge automobilisten met Trials, een rijvaardigheidstraining voor jongeren tussen de 18 en 24 jaar.

Daarnaast willen we de communicatie over infrastructurele maatregelen niet meer beperken tot inspraak op het ontwerp en werk in uitvoering. Ook het inbedden van een nieuwe verkeerssituatie in het verkeersgedrag verdient verbetering. Bijvoorbeeld een infrastructurele ingreep nabij een school vraagt om communicatie met de school en de kinderen over hoe zij kunnen omgaan met de veranderde verkeerssituatie.

8.4 Handhaving

Samen met de politie wordt gezocht naar mogelijkheden om handhaving in het verkeer zo effectief mogelijk te laten zijn. Zo is onlangs gestart met een project om subjectieve verkeersonveiligheid tegen te gaan in 30 en 60 km/h gebieden én in schoolomgevingen. De eerste stap is dat bewoners zich melden met een 'probleemweg', waardoor gevoelens van subjectieve onveiligheid aanwezig zijn (bijvoorbeeld door te hard rijden). De tweede stap is dat de gemeente een nulmeting houdt (objectivering van de klachten). Tegelijkertijd wordt een enquête onder de bewoners verspreid. Vervolgens gaat de politie (die voor het project meer middelen beschikbaar heeft gesteld) over op handhaving van de snelheid. Deze aanpak biedt de mogelijkheid om ook op het gebied van handhaving tegemoet te komen aan klachten van bewoners en ouders over verkeersonveiligheid in de straat en in de schoolomgeving. Tot voor kort kon dat alleen met infrastructurele maatregelen en educatie/communicatie.

8.5 Speerpunt: schoolomgevingen

Kinderen worden steeds vaker met de auto naar school gebracht, waardoor hun zelfstandige mobiliteit afneemt. Dit terwijl schoolomgevingen veelal niet zijn ontworpen op veel autoverkeer. Het gevolg is een verkeerschaos rondom de openings- en sluitingstijden van de school.

Uit landelijke cijfers blijkt dat het aantal ongevallen waarbij kinderen zijn betrokken jaarlijks afneemt, uitgezonderd de kinderen in de leeftijdscategorie 12-14 jaar.

Beide trends hangen nauw met elkaar samen. Een gevolg van het afnemen van zelfstandige mobiliteit van kinderen is dat ze minder verkeerservaring opdoen, wat zich wreekt op het moment dat ze zelfstandig met de fiets naar het voortgezet onderwijs gaan.

De afgelopen jaren heeft de herinrichting van alle 30 km/h-gebieden veel inzet gevergd. Nu heeft de verkeersveiligheid rond basisscholen en veilige school-thuisroutes dé prioriteit in ons beleid. De komende periode wordt ruim € 9 ton besteed aan het verkeersveiliger maken van de schoolomgevingen van alle 54 basisscholen. Dat gebeurt in nauwe samenspraak met de scholen, kinderen, ouders en politie. In de projecten wordt een koppeling gemaakt met het verkeersonderwijs, het gedrag van ouders en indien nodig ook met handhaving. Een voorbeeld van een dergelijk project is de herinrichting van de schoolomgeving van de Nassauschool en de herinrichting van de Nieuwe Sint Jansstraat tot fietsstraat ter hoogte van het H.N. Werkmancollege.

Daarnaast start een experiment met zogenaamde school-thuisroutes. Dit zijn kindvriendelijke routes door de wijk die kinderen uitnodigen zelfstandig naar school te gaan. Zo doen ze ervaring op in het verkeer. Voor het inrichten van twee routes is € 200.000 beschikbaar.

Projecten Verkeersveiligheid	2007	2008	2009	2010	2011 <
30 km/h Engelbert, Middelbert en Dorkwerd	□□□□	■ ■ ■ ■			
Afronden 30 km/h gebieden stad	□□□□	■ ■ ■ ■			
Schoolomgevingen	□ ■ □ ■	□ ■ □ ■	□ ■ □ ■	□ ■ □ ■	□ ■ □ ■
Schoolthuisroute	□ □	■ ■			
Week van de vooruitgang (4 jaar)	□ ■	□ ■	□ ■	□ ■	□ ■
Verkeerseducatie (4 jaar)	□ ■ □ ■	□ ■ □ ■	□ ■ □ ■	□ ■ □ ■	□ ■ □ ■
Kleine verkeersprojecten	□ ■ □ ■	□ ■ □ ■	□ ■ □ ■	□ ■ □ ■	□ ■ □ ■
Studies / verkenningen Verkeersveiligheid	2007	2008	2009	2010	2011 <
nvt					