



DTV Consultants

driven by mobility

Subjectieve verkeersveiligheid objectief in beeld – Rotterdam Centrum

Mark van Schuylenburg
(Auteur is werkzaam bij DTV Consultants)

Ger Lulofs
(Auteur is werkzaam bij gemeente Rotterdam)

1. INLEIDING

Bij het ontwikkelen van het beleid is de rol van de subjectieve verkeersveiligheid, ofwel de gevoelens van verkeersonveiligheid, steeds meer aanwezig. Inzicht in subjectieve verkeersonveiligheid is van toegevoegde waarde, omdat objectieve gegevens vaak incompleet zijn. Ook komen de objectieve gegevens niet altijd overeen met locaties waar verkeersonveiligheid ervaren wordt. Zo ontvangt de gemeente Rotterdam regelmatig signalen van verkeersonveiligheid die gebruikers in het centrum ervaren. Deze signalen krijgt zij van de bewoners, ondernemers en andere gebruikers van het gebied. Meldingen gaan over onder andere hardrijden, asociaal gedrag, verkeersdrukte en inrichting.

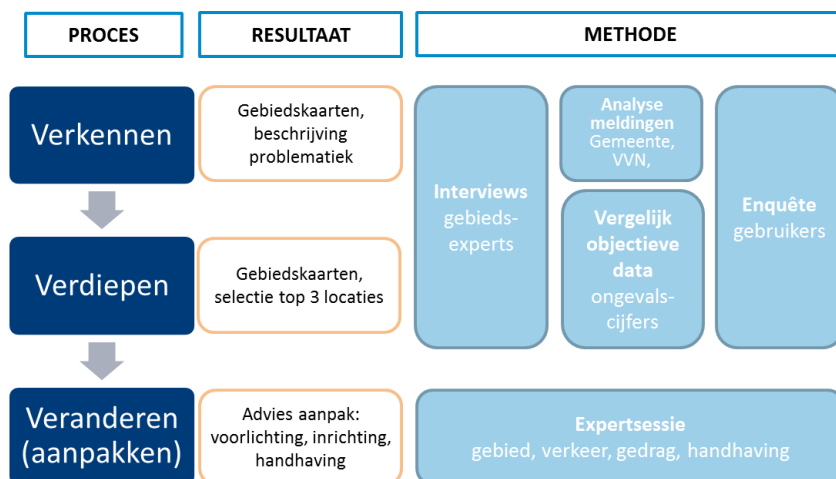
Er is op dit moment geen gestructureerd en duidelijk overzicht van de concrete locaties en kenmerken van deze meldingen. Op basis van een gestructureerd overzicht kan worden besloten welke locaties de hoogste prioriteit hebben om geschikte maatregelen te treffen, om de ervaren verkeersonveiligheid aan te pakken.

Om tot een dergelijk overzicht te komen heeft de Gebiedscommissie Centrum van gemeente Rotterdam aan DTV Consultants gevraagd een onderzoek uit te voeren om na te gaan wat er leeft onder bewoners, bezoekers en ondernemers van het centrum. Dit onderzoek heeft:

- in kaart gebracht wat de belangrijkste locaties zijn waar bewoners, bezoekers en ondernemers verkeersonveiligheid ervaren;
- in kaart gebracht wat de kenmerken van verkeersonveiligheid per locatie zijn (denk hierbij aan te hard rijden, asociaal gedrag, bijna aanrijdingen, parkeren, opstoppingen, niet gezien worden als voetganger, etc);
- inzicht ontwikkeld in de mogelijkheden van de aanpak voor de probleemlocaties.

2. ONDERZOEKSOPZET

In het onderstaande schema ziet u de gehanteerde aanpak van het onderzoek. Hieronder worden de methoden toegelicht die toegepast zijn in het onderzoek.



Figuur 1: onderzoeks aanpak

2.1 Interviews gebiedsexperts

Voor een verkenning van en een verdieping in problemen die in het centrum van Rotterdam spelen op het gebied van verkeersveiligheid, zijn interviews gehouden met gebiedsexperts. De gebiedsexperts staan in contact met de gebruikers en hebben veel (lokale) kennis op het gebied van verkeer en vervoer. Deze interviews hebben ons in staat gesteld de problemen te verkennen en daarin te verdiepen. Verder gaven de interviews belangrijke input voor het opstellen van een enquête onder gebruikers van het centrum van Rotterdam.

2.2 Enquête

Centraal in het onderzoek staan de gebruikers van het centrum van Rotterdam. Dit zijn de bewoners, bezoekers en ondernemers van het centrum. Om deze gebruikers aan het woord te laten, is een digitale enquête opgesteld. Het doel van de enquête was het in kaart brengen van concrete locaties en daarbij behorende oorzaken van de ervaren verkeersonveiligheid. Aan het begin van de enquête kregen de respondenten de mogelijkheid om een prikker op een Google Maps kaart te plaatsen op een locatie die zij als onveilig ervaren. Vervolgens konden de respondenten aangeven of de prikker van toepassing was voor de locatie of voor de straat/omgeving van de prikker. Om meer inzicht te krijgen op de problematieken op de locaties van de prikkers, is gevraagd waarom de locatie verkeersonveilig is. Heeft dit te maken met de weginrichting? Of met het gedrag van verkeersdeelnemers, zoals het overtreden van regels, hinderlijk gedrag en afleiding? Verder hebben respondenten per locatie aangegeven wie de verkeersonveiligheid veroorzaken en wie de gedupeerden ervan zijn.

Met een geografische analyse zijn de punten die over dezelfde locaties gaan gebundeld. Hiermee kon inzichtelijk gemaakt worden wat de frequentie is van het aantal meldingen op dezelfde plek. Op basis van deze bundeling zijn ook de 'toplocaties' vastgesteld, waar de meeste verkeersonveiligheid wordt ervaren.

2.3 Objectieve ongevallendata en meldingen

Aan de hand van objectieve ongevallendata van Viastat en de resultaten uit de enquête is een vergelijking gemaakt tussen de objectieve- en subjectieve verkeersveiligheid. Dit kan resulteren in een bevestiging van locaties die als verkeersonveilig worden ervaren. Echter, ook kan hieruit blijken dat ten opzichte van de objectieve data nieuwe knelpunten aan het licht zijn gekomen door onderzoek naar de subjectieve verkeersonveiligheid. Daarnaast zijn meldingen ook de meldingen die bij de gemeente Rotterdam en Veilig Verkeer Nederlands binnen zijn gekomen geanalyseerd.

2.4 Expertsessie

In een expertsessie zijn de resultaten van de interviews en enquête gedeeld. Doel van deze expertsessie was om te komen tot oplossingsrichtingen om de ervaren verkeersonveiligheid op concrete locaties aan te pakken

3. ENQUETE RESULTATEN

Gedurende een periode van 2 weken in juni 2017 is de enquête voor gebruikers van het centrum van Rotterdam online geweest. Via het burgerpanel, ondernemersvereniging en scholen is bekendheid gegeven aan de enquête. Van deze respondenten gaf 71% aan één of meerdere plekken als verkeersonveilig te ervaren. Deze respondenten kregen de mogelijkheid om maximaal twee prikkers op een Google Maps kaart aan te brengen. Prikkers die op hetzelfde kruispunt of in dezelfde straat zijn geplaatst, zijn gebundeld in een overzichtskaart. De onderstaande overzichtskaart laat zien waar de prikkers zijn geplaatst. De 3 locaties met de meeste prikkers zijn omcirkeld.



Figuur 2 overzichtskaart prikkers verkeersonveilige locaties volgens respondenten

3.1 Oorzaken verkeersonveiligheid

Oorzaken van de ervaren verkeersonveiligheid zijn volgens iets meer dan de helft van de respondenten (52%) te vinden in het gedrag van weggebruikers. De andere 48% van de respondenten geeft aan de weginrichting als belangrijkste oorzaak te zien. Verkeersonveiligheid door gedragsoorzaken is vervolgens verder opgesplitst in onveiligheid door: overtreden van regels, hinderlijk gedrag en afleiding. Het overtreden van de regels blijkt de belangrijkste gedragsoorzaak te zijn voor de ervaren verkeersonveiligheid. Oorzaken op het gebied van weginrichting is zijn niet verder opgesplitst, omdat deze sterker aan de locatie gebonden zijn. Hieronder zijn de belangrijkste oorzaken weergegeven.

Oorzaken gedrag

#	Overtreden van regels (47%)	#	Hinderlijk gedrag (39%)	#	Afleiding (14%)
1	Te hard rijden	1	Agressief en sociaal gedrag	1	Oorzaken gerelateerd aan smartphonegebruik (bellen/appen, muziek luisteren, etc.)
2	Geen voorrang verlenen	2	Inhalen waar het niet kan		
3	Negeren van oversteekplaats	3	Hinderlijk parkeren		

Oorzaken weginrichting

#	Overtreden van regels
1	Onoverzichtelijke situaties
2	Moeilijke oversteekplaats
3	Onduidelijke voorrangssituatie

3.2 Veroorzakers en gedupeerden

Ook is de vraag voorgelegd wie verkeersonveiligheid ervaren en wie dit veroorzaken. Volgens 68% van de respondenten ervaren fietsers of voetgangers de meeste onveiligheid. Deze overlast wordt volgens

42% van de respondenten veroorzaakt door auto's. Daarnaast hebben bromfietzers (22%) en fietsers (20%) ook een behoorlijk aandeel als veroorzaker van verkeersonveiligheidsgevoelens.

3.3 Vergelijking objectieve data

De kaart in figuur 2 is vergeleken met locaties waar objectieve ongevalldata. Opvallend is dat het Stationsplein, die als meest verkeersonveilige locatie ervaren wordt, in de ongevalldata niet of nauwelijks naar voren komt. Overigens is dit geen onbekend knelpunt voor de gemeente Rotterdam. Er komen regelmatig meldingen binnen over deze locatie. In tegenstelling tot het Stationsplein bevestigt de objectieve ongevalldata voor de nummer 2 locatie, Coolsingel, wél het beeld dat verkeersonveiligheid ervaren wordt. Op meerdere locaties in de Coolsingel zijn concentraties van ongevallen geregistreerd.

4. EXPERTSESSIE

In een expertsessie zijn de resultaten met gebiedsexperts gedeeld, is gediscussieerd over de oorzaken ervan en heeft een brainstorm naar oplossingsrichtingen plaatsgevonden om verkeersonveiligheid aan te pakken. Vertegenwoordigers van onderstaande disciplines waren uitgenodigd voor deze sessie:

- 1) experts/ervaringsdeskundige verkeersveiligheid (gemeente Rotterdam);
- 2) ontwerper (gemeente Rotterdam);
- 3) vertegenwoordiger van handhavende diensten (Politie Rotterdam centrum en Toezicht en Handhaving);
- 4) leden van de Gebiedscommissie Centrum;
- 5) gedragsdeskundige en verkeerskundigen (DTV Consultants).

4.1 Opzet expertsessie

Voor aanvang van de expertsessie is voor elk van de onderstaande thema's een top 3 van meest genoemde locaties opgesteld. Onderscheid is gemaakt naar de thema's:

- inrichting;
- negeren van regels;
- hinderlijk gedrag;
- afleiding.

Vervolgens is per locatie gediscussieerd over de oorzaak van de ervaren onveiligheid en is gevraagd welk soort maatregel het best toegepast kon worden. Hierbij is een globaal onderscheid gemaakt in maatregelen op het gebied van *handhaving*, *campagne* en *inrichting*. Per locatie is de deelnemers gevraagd de maatregelsoorten ook te prioriteren en zo concreet mogelijk in te vullen.

Tijdens de sessie is gebleken dat de oorzaken van subjectieve verkeersonveiligheid in het centrum van Rotterdam samengevat kunnen worden in 3 categorieën:

- **Gedrag van andere verkeersdeelnemers:** (te) hard rijden, asociaal rijgedrag en negeren van voorrangssituaties (inclusief oversteekplaatsen);
- **Drukke en inrichting:** grote hoeveelheid verkeer (fiets, auto, tram, etc.), breedte van fietspaden, onlogische inrichting;
- **(On)zichtbaarheid van maatregelen:** beleving is dat geen/onvoldoende actie wordt ondernomen om de problemen aan te pakken.

5. ZO GAAN WE DE (SUBJECTIEVE) VERKEERSVEILIGHEID VERBETEREN

De uitwerking van maatregelen moet worden geplaatst in de context van een grote stad. Het centrum van een stad zoals Rotterdam kenmerkt zich door drukte en schaarse ruimte. De aanwezigheid van de tram is een complicerende factor. Echter drukte en daaraan gerelateerde zaken als vertraging, verkeersgeluid, drukke kruispunten etc. zijn inherent aan verplaatsen en verblijven in een grote stad. Van verkeersdeelnemers, bewoners en belanghebbenden mag tot op zekere hoogte verwacht worden dat zij dit accepteren en hiermee weten om te gaan.

Door respondenten geconstateerde problemen vragen naast oplossingen in de sfeer van handhaving en/of inrichting ook inzet van communicatie en campagnes gericht op 'acceptatie van verkeersdrukke'.

Een *mix* van maatregelen – *handhaving*, *campagne* en *inrichting* - is dus nodig om de subjectieve verkeersveiligheid aan te pakken.

5.1 Handhaving

De belangrijkste oorzaak van het gevoel voor verkeersonveiligheid ligt in verkeersdeelnemers die structureel verkeersregels negeren en/of asociaal rijgedrag vertonen. Dit vraagt om maatregelen die de (ervaren) pakkans van overtreders vergroot. Dit geldt in het bijzonder voor aso-gedrag, snelheid en negeren van oversteekplaatsen. Verder verdient het ‘tegen de richting in fietsen’ aandacht in de handhaving (en campagnes).

5.2 Campagne

Campagnes (doorgaans een combinatie van communicatie en bijhorende acties/maatregelen) worden gericht op een specifieke doelgroep en hebben als doel bewustwording vergroten, gedragsverandering en educatie. Specifieke doelgroepen in Rotterdam-centrum zijn de verkeersdeelnemers die aso-gedrag vertonen (bewustwording negatieve effecten van hun gedrag en de ontoelaatbaarheid) en kwetsbare verkeersdeelnemers (bewustwording van potentieel gevaarlijke locaties en hoe daarmee om te gaan). Meer generiek zijn de verkeersdeelnemers van het centrum een doelgroep (verkeersdruk is inherent aan een centrum van een grote stad, maar we kunnen het wel samen prettiger maken) en omwonenden/ondernemers/bezoekers van het centrum (laten zien wat de gemeente doet en bereikt).

5.3 Inrichting

Op locaties waar de weginrichting gevoel van verkeersonveiligheid veroorzaakt, zijn maatregelen in het ontwerp mogelijk. Enerzijds gericht op het vergroten van het overzicht en het beter/logischer geleiden van de verkeersstroom. Anderzijds gericht op het beïnvloeden of aanpassen van de infrastructuur aan de verkeersvraag. Voorbeelden zijn een weg autoluw maken door middel van fysieke afsluiting al dan niet permanent of met venstertijden en het verbreden van fietspaden, vergroten/aanpassen opstelruimte voor fietsers bij kruisingen aanpassen instellingen verkeerslichten. Maatregelen ten aanzien van de inrichting vragen doorgaans grote(re) investeringen en goede inpassing in het bestaande ontwerp. Een afweging blijft dus nodig: wat is de aard en omvang van het probleem, en is een infrastructurele maatregel daadwerkelijk nodig/überhaupt mogelijk? Dit in het licht van de eerdere geschetste context, waarbij ook zelfredzaamheid van verkeersdeelnemers in het centrum van een grote stad verwacht mag worden.

6. IMPLEMENTATIE – PROGRAMMA SUBJECTIEVE VERKEERSVEILIGHEID

Dit najaar gaat Gemeente Rotterdam aan de slag met een actieplan subjectieve verkeersveiligheid. In het kader daarvan neemt de gemeente maatregelen voor het centrum. De resultaten van het onderzoek worden gebruikt bij het selecteren van een maatregelmix van handhaving, campagne en inrichting. Concreet wordt hierbij gefocust op de drie oorzaken:

- Gedrag van andere verkeersdeelnemers;
- Drukke en inrichting;
- (On)zichtbaarheid van maatregelen.

Het opstellen van de maatregelmix gebeurt in nauwe samenwerking tussen gemeente, handhavingsdiensten en politie.