

Rotterdam Veilig Verruit

Proactieve en risicogestuurde
aanpak voor verkeersveiligheid
2019-2023



Gemeente Rotterdam

Voorwoord

Voetgangers en fietsers zijn de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Bij een ongeluk is er geen kreukelzone of airbag die ze beschermt. In dit verkeersveiligheidsplan presenteer ik slimme maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren en om ongelukken te voorkomen, want iedere verkeersdode is er een teveel. Fietsen en lopen zijn belangrijk voor Rotterdammers, van bewegen blijf je gezond. Ook voor de stad is het belangrijk. Zeker met een groeiend aantal inwoners en steeds meer toeristen in de stad, is het van belang fietsen en lopen te stimuleren en de verkeersveiligheid te verbeteren en om de stad beter bereikbaar te houden. We geven meer ruimte aan deelvervoer, fietsen en lopen en minder ruimte voor auto's. Zeker in de binnenstad die met het openbaar vervoer veel beter te bereiken is dan met de auto. En om de verkeersveiligheid van andere verkeersdeelnemers te vergroten, verlagen we waar mogelijk de maximale snelheden voor auto's.

Als iemand zich lopend of op de fiets niet veilig voelt in het verkeer, is de kans groot dat hij of zij de gevaarlijke plek gaat vermijden en zelfs een ander vervoermiddel kiest. Dat willen we voorkomen. Dit voorjaar hebben we Rotterdammers uitgenodigd om aan te geven welke verkeerssituaties zij als onveilig ervaren. Vierduizend plekken in de stad zijn aange-

merkt als 'onveilig aanvoelende' locaties. Op basis van gesprekken met gebiedscommissies, wijkraden en wijkcomités zijn per gebied drie locaties aangewezen die de gemeente als eerste gaat aanpakken.

Wij nemen niet alleen maatregelen op basis van gevoel, maar ook op basis van gedrag. Zo geven slimme verkeerlichten fietsers die van de Erasmusbrug afkomen langer groen licht als het regent. De ervaring leert dat fietsers meer risico's nemen in de regen. Uiteraard gaan we verder met de 'black spot' aanpak van plekken waar regelmatig ongelukken gebeuren. En we gaan verder, met slimme technieken voorstellen we welke plekken in het verkeer gevaarlijk kunnen worden. En daar doen we wat aan, nog voor er ongelukken zijn.

Met het hele pakket aan maatregelen in dit verkeersveiligheidsplan blijft de stad bereikbaar, worden fietsen en lopen aantrekkelijker én maken we het verkeer veiliger.

Wethouder Judith Bokhove
Mobiliteit, jeugd en taal



Inhoudsopgave

1 Verkeersveiligheidsopgave & -ambitie	4
1.1 Verkeersveiligheidsopgave	5
1.2 Een verdergaande ambitie	7
2 Veilige infrastructuur	9
2.1 Aanleiding	10
2.2 Verkeersveiligheidsacties veilige infrastructuur	11
3 Veilige verplaatsingen	14
3.1 Mobiliteitsontwikkelingen	15
3.2 Fiets+	18
3.3 Voetganger	21
4 Veilige verkeersdeelnemers	24
4.1 Kinderen	25
4.2 Jongvolwassenen	27
4.3 Ouderen	29
4.4 Verkeersovertreders	31
5 Onderzoek	34
5.1 Verdiepend onderzoek	35
6 Samenwerking	37
6.1 Samenwerking	38
7 Budget	40
7.1 Financiën op hoofdlijnen	41
8 Bijlagen	42
8.1 Bijlage 1, Top 10 Rotterdams Voorspelmodel Verkeersveiligheid	43
8.2 Bijlage 2, Blackspotlijst	44
8.3 Bijlage 3, Subjectieve top drie onveilig ervaren locaties per gebied - Verkeersveiligheidsprikkers voorjaar 2019	45



1 Verkeersveiligheidsopgave & -ambitie





1.1 Verkeersveiligheidsopgave

De afgelopen vier jaar hebben we onze aanpak gebaseerd op het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2015 – 2018. Geleerde lessen¹ uit deze periode vragen om een deels aangepaste aanpak. Daarnaast vragen ontwikkelingen om ons heen om in te spelen op verkeersveiligheidsbehoefte van dit moment.

De komende vier jaar worden er 18.000 nieuwe woningen bijgebouwd. Het toerisme neemt toe, net als het aantal nieuwe voorzieningen in en om de stad. Deze ontwikkelingen hebben effect op de mobiliteit – hoe mensen zich verplaatsen –

in de gemeente. Er zijn meer mensen op straat en meer verkeersdeelnemers. Er zijn nieuwe manieren om je te verplaatsen: elektrische fietsen, -scooters, -steps en licht-elektrische voertuigen. Dit levert risico's maar ook vooral kansen op voor de verkeersveiligheid.

Gezien de ontwikkelingen, denkt de gemeente op grote schaal na over mobiliteitsoplossingen en circulatie in de gemeente. Verkeersveiligheid is daarbij een belangrijke randvoorwaarde. De Rotterdamse MobiliteitsAanpak³ streeft naar het slimmer organiseren van (auto)

bewegingen in de stad. Minder onnodig autoverkeer door de stad levert ruimte op om veilige routes voor de fiets en de voetganger te creëren, welke beide een belangrijke rol vervullen in de mobiliteits transitie⁴ en het bereikbaarheidsvraagstuk⁵ van Rotterdam. Dit langzame verkeer is bovendien de grootste groep onder de geregistreerde verkeersgewonden. Minder autoverkeer in drukke straten in het centrum of in oude wijken en buurten, reduceert de kans op verkeersongevallen aanzienlijk voor deze groep kwetsbare verkeersdeelnemers.

“Iedere Rotterdammer moet zich veilig voelen en zich vrij kunnen bewegen; dat is het grondbeginsel in onze stad. Verkeersveiligheid draagt hier fundamenteel aan bij.”²

¹ Evaluatie Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2015 - 2018
² Coalitieakkoord Rotterdam 2018 - 2022 ³ Startnotitie Rotterdamse MobiliteitsAanpak ⁴ Fietskoers 2025: 'De fiets als hefboom in de Rotterdamse mobiliteitstransitie'
⁵ Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2016 - 2030+

Rotterdam Veilig Vooruit

Er is een nieuw verkeersveiligheidsbeleid nodig dat eraan bijdraagt dat mensen zich veilig voortbewegen in de gemeente Rotterdam. Verkeersveiligheid mag geen reden zijn voor mensen om niet naar buiten te gaan, het moet juist stimuleren om te lopen of te fietsen. Nadenken over verkeersveiligheid betekent niet alleen het verminderen van verkeersslachtoffers, verkeersveiligheid helpt ook in de overgang naar gezonde en schone mobiliteit. Als mensen zich veilig voelen in het verkeer, zullen ze zich vaker per fiets of te voet verplaatsen om: te sporten, te winkelen, zelfstandig naar school te gaan en vrienden te bezoeken..



1.2 Een verdergaande ambitie

Vroeger keken we bij verkeersongevallen achteraf naar de oorzaken en oplossingen. Maar juist het voorkomen van verkeersongevallen is belangrijk. Daarom gaan we voortaan meer proactief te werk. We onderzoeken waarom bepaalde wegen onveilig zijn en doen meer met informatie van hoe mensen de veiligheid in het verkeer ervaren in Rotterdam. Welke risico's brengt de inrichting van de weg bijvoorbeeld met zich mee? De gemeente heeft daarvoor een vernieuwend verkeersveiligheidsvoorspelmodel in gebruik genomen. Dit model legt verbanden tussen kenmerken van ongevallen en kenmerken van de weg, omgeving en het verkeer. Zo kunnen we voorspellen waar onveilige situaties ontstaan.

Vanuit deze gedachte verbeteren we ook verkeerslocaties waar mensen zich niet veilig voelen. We pakken voortaan dus niet alleen locaties aan waar daadwerkelijk ongevallen gebeuren, we richten ons ook op plekken waar mensen zich onveilig voelen of waar onveiligheid dreigt te ontstaan.

Door verkeersveiligheid op deze manier te benaderen, werkt Rotterdam niet alleen proactief maar ook op basis van risico's. Dat dit belangrijk is, maakt de evaluatie van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2015 – 2018 duidelijk. Ondanks dat de hoeveelheid geregistreerde verkeersgewonden gestaag afneemt⁶, vallen er in Rotterdam

jaarlijks meer dan duizend geregistreerde verkeersgewonden (1.100 in 2018) en meerderde verkeersdoden (11 in 2018). Vooral voetgangers, fietsers, bromfietzers en snorfietzers zijn kwetsbaar en dan met name jongeren en ouderen. Dit accepteren we niet langer. Ieder slachtoffer is er één te veel. Deze boodschap is in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030)⁷ van het ministerie van I&W. Met de nieuwe verkeersveiligheidsaanpak Rotterdam Veilig Vooruit gaan we werken in lijn met het SPV. Daarbij voegt Rotterdam de daad bij het woord door de veiligheid te verbeteren van de infrastructuur, voor bepaalde type verplaatsingen en voor verkeersdeelnemers.

Hoe graag we het ook willen, we kunnen niet alles voorkomen. Daarom blijven we de komende jaren ook achteraf ingrijpen als er op een kruispunt of in een straat veel ongelukken gebeuren. Waar gebeuren ongevallen en wie zijn daarbij betrokken?

'Monitoring' helpt bij deze vragen: het is belangrijk om goed te kijken naar de toedracht en hoeveelheid en om welke type verkeersongevallen het gaat. We houden voortaan per kwartaal bij hoeveel en welke verkeersslachtoffers er vallen op de Rotterdamse wegen.

⁶ Evaluatie Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2015 - 2018

⁷ Veilig van deur tot deur - SPV 203

We zetten met hulp van monitoring in op proactieve en reactieve maatregelen voor drie pijlers. We houden daarbij rekening met de activiteiten die staan in hoofdstuk 2, 3 en 4. Zo is een verdergaande ambitie mogelijk:



1. Veilige infrastructuur

We zorgen voor een veilige infrastructuur. We verbeteren de locaties met de meeste risico's voor de verkeersveiligheid, met name voor de fiets en voetganger.



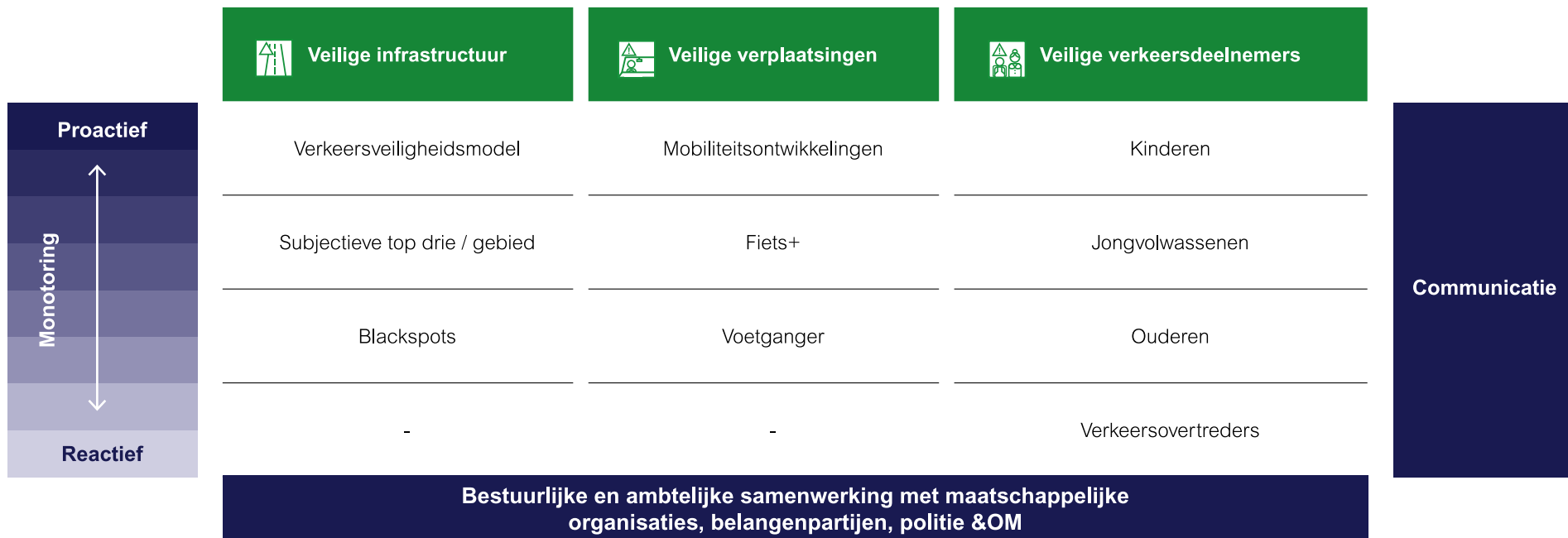
2. Veilige verplaatsingen

We stimuleren meer verplaatsingen van fietsers en voetgangers en minder autoverplaatsingen in de directe leefomgeving. We zorgen ervoor dat dit veilig is. Dit betekent meer fysieke veilige ruimte voor fietsers en voetgangers.



3. Veilige verkeersdeelnemers

Ontstaan er risico's door onervaren of onverantwoordelijke verkeersdeelnemers? Dan zetten we in op educatie, voorlichting of handhaving.



Figuur 1: Pijlers Rotterdam Veilig Vooruit

2 Veilige infrastructuur





2.1 Aanleiding

De gemeente zorgt voor een veilige weginrichting. In Rotterdam werken we volgens het landelijke plan 'Duurzaam Veilig'⁸. Daardoor worden de Rotterdamse wegen en straten herkenbaar en logisch. Voor alle mensen in het verkeer.

Wij leggen wegen veilig aan. In een drukke straat hebben fietsers bijvoorbeeld een veilige fietsstrook op de rijbaan naast het autoverkeer. Voetgangers lopen op de stoep en er liggen zebrapaden op logische plekken. Toch kunnen er dan verkeers-ongevallige situaties ontstaan. Bijvoorbeeld door het verkeerd gebruik van de wegen. Als het druk is, krijgen mensen veel prikkels te verwerken. Dat lukt niet altijd. Denk aan een druk kruispunt: je moet snel alle kanten op kijken om op het juiste moment door te rijden. Hoe meer verkeersdeelnemers, hoe lastiger dit wordt. Op deze drukke plekken zijn fietsers en voetgangers kwetsbaar tegenover het autoverkeer. In een steeds drukker en voller Rotterdam brengt dit knelpunten met zich mee.

Het gebruik van de wegen en het bijbehorende verkeersgedrag heeft invloed op de verkeersonveiligheid. Een verkeersveiligheidsenquête uit het voorjaar van 2019 – de Verkeersveiligheidsprikker – maakt dit duidelijk: bij 38% van de circa 4.000 aangedragen onveilige locaties is verkeersgedrag van anderen de oorzaak voor de ervaren onveiligheid. Inrichting

van de weg en omgeving iets minder vaak: namelijk bij 35% van de doorgegeven locaties. Bij de overige 27% wordt zowel gedrag als inrichting als oorzaak genoemd.

De afgelopen jaren hebben wij vooral plekken waar veel ongevallen plaatsvonden – 'blackspots' – veiliger gemaakt. Maar het liefst willen we niet achteraf ingrijpen, we willen ongevallen voorkomen. Daarom gaan we voortaan voorspellen wat onveilige plekken zijn, zodat we kunnen ingrijpen voordat er ongelukken gebeuren. Ook focussen we ons veel meer op de subjectief ervaren onveiligheid, om zo het verkeersveiligheidsgevoel te verbeteren. Samen met de blackspot-aanpak, pakken we op deze manier de verkeersveiligheid vanuit drie kanten aan.

⁸ Duurzaam Veilig 3: Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030





2.2 Verkeersveiligheidsacties veilige infrastructuur

1. Rotterdamse Mobiliteitsaanpak

Rotterdam wordt steeds drukker en voller hierdoor is er soms beperkte ruimte, met name in en rondom het centrum of in oude wijken en buurten. Dit kan spanning geven tussen functies en verkeersstromen van een gebied. De drukte wordt voor een deel veroorzaakt door organische groei en aantrekkelijkheid van opkomende straten en stadsdelen. De stad bruist, groeit en bouwt! Deze constante stroom ontwikkelingen heeft direct effect op bijvoorbeeld de luchtkwaliteit en buitenruimte, maar ook op mobiliteit en verkeersveiligheid. Daarom werkt de gemeente aan de Rotterdamse MobiliteitsAanpak (RMA)⁹. Met de RMA wordt uitwerking gegeven aan het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam, dat in 2017 door de gemeenteraad is vastgesteld.

In de RMA staan drie hoofdpogaven centraal:

1. Groei van de stad –
Welke keuzes zijn nodig om de groei van de stad te ondersteunen.

2. Mobiliteitstransitie –
Hoe geven we meer ruimte aan de voetganger, fietser en het openbaar vervoer en wie krijgt waar voorrang?

3. Schone lucht –
Welke ingrepen dragen bij aan het verminderen van fijnstof, stikstof en CO₂?

Binnen de RMA wordt toegewerkt naar keuzes over vorm en gebruik van het verkeersnetwerk. We willen slimmer omgaan met de auto (bewegingen) in de stad, door minder autoverkeer toe te laten. Tegelijkertijd geleiden we autoverkeer over de juiste routes de stad in- en uit. Er blijft meer ruimte over voor de voetganger, fiets en OV, wat de automobilist tot andere keuzes aanzet. Dit vermindert de kans op ernstige verkeersongevallen. De auto met vaak een hoge snelheid is op veel locaties in en rondom het centrum en in wijken en buurten namelijk de oorzaak van verkeersonveiligheid. We kiezen daarom welke verkeersdeelnemers we waar willen hebben en laten niet overal alles toe. Hierdoor worden de

verkeerssituaties in de drukste straten eenvoudiger, duidelijker en veiliger!

In 2019 – 2020 start de gemeente onder andere met het experimenteel verbeteren van:

- Fiets- en voetgangersroutes op het Erasmusbrugtracé
- Luchtknelpunten Maastunnelcorridor
- Verkeerscirculatie Oude Westen
- Stadslab Hoogkwartier, inclusief oversteekbaarheid omliggende boulevards
- Veilige schoolomgevingen in Bloemhof en 's-Gravenland.

Op basis van de experimenten kijkt de gemeente of er structurele keuzes voor ingrepen in het verkeersnetwerk kunnen worden gemaakt.

2. Rotterdams Verkeersveiligheidsmodel

Risicolocaties voorspellen

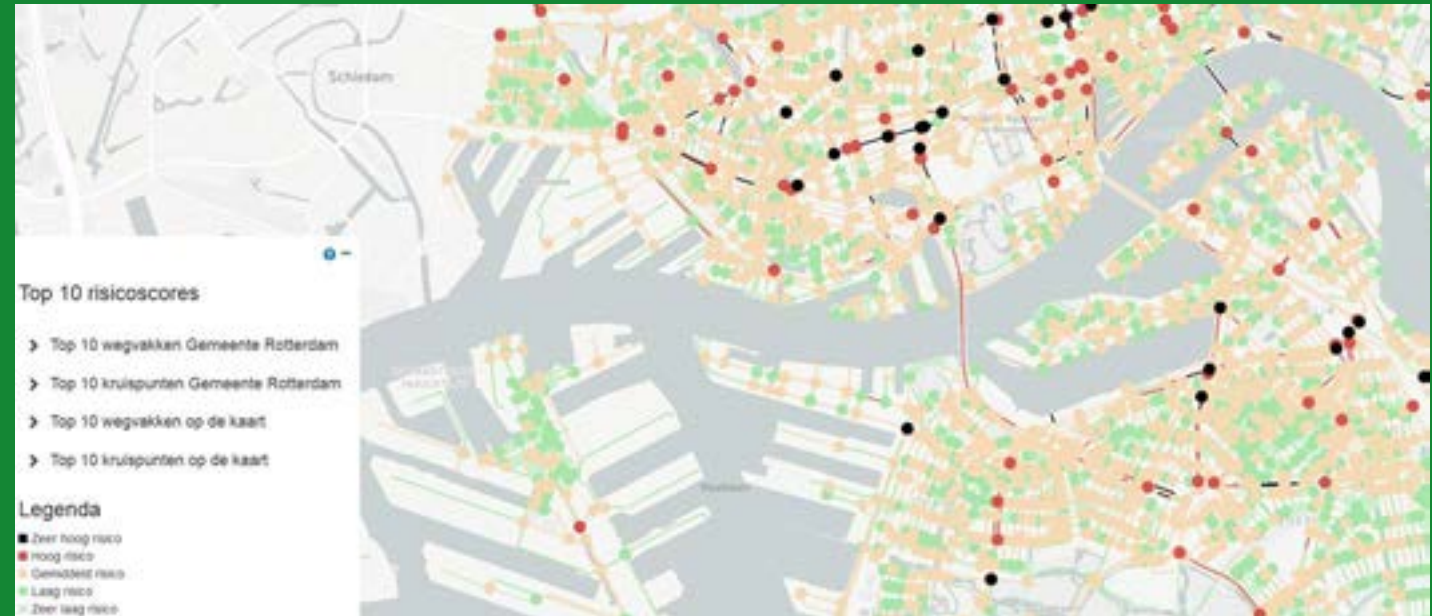
Rotterdam gebruikt als eerste wegbeheerder in Nederland een nieuw instrument: hiermee is het mogelijk om verkeersonveilige locaties te rangschikken. Het werkt op basis van risico-aanwijzingen. Dit instrument is het Rotterdamse Verkeersveiligheidsmodel. Gegevens van verkeersongevallen zijn in dit model gekoppeld aan informatie over de hoeveelheid verkeer, verkeerssnelheid en kenmerken van de weginrichting en omgevingsobjecten rondom de weg.

Op deze manier ontstaat een voorspelling met een risicoscore per wegvak en kruispunt. In Figuur 2 zie je dat verschillende kleuren een risico aangeven (van licht naar donker). Vervolgens kan je zien welke risico's de score bepalen. Draagt bijvoorbeeld de snelheid van het verkeer bij aan het feit dat een weg een hoge risicoscore heeft of is dat de aanwezigheid van de tram op de weg?

⁹ Startnotitie Rotterdamse MobiliteitsAanpak

Het Rotterdamse Verkeersveiligheidsmodel geeft op een vroeg moment aan waar de verkeersveiligheid onder druk staat. Het model helpt ook in het zoeken naar oplossingen. Hierdoor kan de gemeente verkeersonveilige locaties op tijd aanwijzen en oplossen. Dit is een belangrijke verandering in de benadering van verkeersonveilige locaties. Rotterdam Veilig Vooruit zet hiermee een grote stap naar het voorkomen van ongevallen en het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers! Het model helpt met:

- Proactief aanwijzen van mogelijk onveilige locaties.
- Rangschikken van kruispunten en wegvakken qua onveiligheid.
- Analyseren van de belangrijkste Safety Performance Indicators (SPI's).
- Het berekenen van het effect van verkeerskundige ingrepen op de verkeersveiligheidsscore.



In bijlage 1 is de lijst met de meest onveilige straten en kruispunten op basis van het verkeersveiligheidsmodel opgenomen. Deze locaties die specifiek op basis van het model als onveilig worden gekenmerkt, pakken we aan wanneer er overlap is met de blackspotlijst (zie bijlage 2) en/ of met de lijst met de subjectieve top drie per gebied (zie bijlage 3) of wanneer er slim werk met werk

kan worden gemaakt. Bijvoorbeeld met bestaande uitvoerings- en onderhoudsprogramma's voor de fiets, verkeerslichten, openbaar vervoer, beheer en onderhoud en ontwikkellocaties. Zo proberen we efficiënt complexe en ingrijpende verbeteringen financieel mogelijk te maken onder Rotterdam Veilig Vooruit.

Wij denken dat de blackspotlijst en de subjectieve locaties na verloop van tijd 'opdrogen' en grotendeels veiliger zijn gemaakt. Daarbij zullen we richting 2023 vooral uitvoering geven aan locaties die het model specifiek aangeeft. Deze rangschikking maken we ieder jaar opnieuw op basis van de meest actuele inzichten.

Blackspots in het verkeersveiligheidsmodel

Blackspots zijn opgenomen in het verkeersveiligheidsmodel. Daarmee stimuleert het model om ook door te blijven gaan met het aanpakken van plekken waar de meeste ongelukken gebeuren. Dit zijn de locaties waar zes of meer letselongevallen in drie aaneengesloten jaren hebben plaatsgevonden.



Het kan zo zijn dat een blackspot bij toeval of doordat de plek is verbeterd niet meer voldoet aan de definitie. Hierdoor kunnen blackspots 'ontstaan' en 'spontaan' verdwijnen. Elk half jaar analyseert de gemeente Rotterdam de ongevalsconcentraties. Wanneer een locatie op basis van de ongevalsregistratie als blackspot is aangewezen, dan doen wij onderzoek naar de oplossingsrichtingen. De lijst wordt in het begin van ieder nieuw kalenderjaar opnieuw bekeken. Daarom is de gemeentelijke lijst met blackspots (zie bijlage 2) deels flexibel en kunnen we inspelen op veranderingen in het ongevalbeeld.

Subjectieve top drie onveilig ervaren locaties per gebied in het verkeersveiligheidsmodel

In het verkeersveiligheidsmodel is ook de informatie over onveilig ervaren locaties opgenomen zoals opgehaald via de Verkeersveiligheidsprikker, een enquête over de subjectieve verkeersveiligheid onder Rotterdammers. Als mensen zich niet veilig voelen op een bepaalde plek in het gebied, dan is dit gevoel ook een belangrijke reden om het daar veiliger te maken. Daarom breiden we onze inzet op het verbeteren van het verkeersveiligheidsgevoel uit. Bewoners heb-

ben in de verkeersveiligheidsprikker van het voorjaar van 2019 circa 4.000 locaties doorgegeven. Ook gaven zij aan waarom en voor wie de plekken verkeersonveilig zijn. Uit de antwoorden en door gesprekken met de gebiedscommissies, wijkraden en wijkcomités hebben wij een top drie verkeersonveilige locaties per gebied gemaakt.

In 2019 kijkt de gemeente welke onveilige verkeerslocaties uit de top drie (zie bijlage 3) in aanmerking komen voor verbeteringen. Dit doet de gemeente samen met de gebiedsorganisatie van elk van de veertien gebieden in Rotterdam. We starten in 2019 - 2020 met één locatie in ieder gebied. De komende jaren kijken we wat we kunnen doen aan de andere locaties uit de top drie per gebied. Het kan zijn dat we de hele top drie in een bepaald gebied kunnen aapakken in de periode tot en met 2023. Of we houden het om bepaalde redenen bij minimaal één of maximaal twee. Dit is mede afhankelijk van de kosten voor de oplossingsrichting. Als de inrichting van de weg de oorzaak is, dan kunnen hier aanpassingen gedaan worden binnen het budget. Maar het gaat vaak ook over gedrag: we onderzoeken daarom ook

locaties op effectieve gedragsmaatregelen. Uitgangspunt is dat we in de oplossingsrichtingen rekening houden met de door bewoners benoemde oorzaken. We geven voorrang aan locaties waar de noodzaak het grootst is.

3. Maatwerk in de gebieden

Staat de verkeersveiligheid onder druk door onjuist verkeersgedrag en bereiken deze berichten de gemeente? Dan zullen we zeker kijken of door het aanpassen van de infrastructuur kleine gebiedsgerichte verbeteringen kunnen worden bereikt. Denk aan kleine maatregelen zoals het aanleggen van verkeersdrempels, weghalen van obstakels op fietspaden of het wijzen op oversteekplaatsen. De aanvraag en eventuele toekenning van zulke maatregelen die goed zijn voor de verkeersveiligheid verloopt via het verkeersoverleg (zie hoofdstuk 6.1.1).

3 Veilige verplaatsingen





3.1 Mobiliteitsontwikkelingen

Het traditionele verkeer met auto's, fietsers en voetgangers wordt dynamischer door nieuwe mobiliteitsvormen zoals:

- Elektrische step.
- Licht elektrisch voertuig (LEV): Biro, Stint, Segways.
- E-bikes en speed pedelecs.
- (Elektrische)snor- en bromfietsen.
- Bakfietsen en cargobikes.
- Gehandicaptervoertuigen.

Er zijn ook nieuwe mobiliteitsdiensten en technologische ontwikkelingen zoals:

- Deelmobiliteit.
- Slimme regelinstallaties voor verkeerslichten.
- (Semi) Autonome voertuigen.
- Duurzame brandstoffen (elektrisch en waterstof).

3.1.1 Aanleiding

Rotterdam loopt voorop als het gaat om nieuwe ideeën en innovaties. In en rond de stad zijn meer dan vijftig mobiliteitgerelateerde initiatieven te vinden. Van zelfrijdende shuttles van en naar Rotterdam The Hague Airport komend jaar, tot ver-

nieuwende pilots met licht elektrische deelvoertuigen. De nieuwe mobiliteitsvormen en technologische ontwikkelingen bieden kansen voor de verkeersveiligheid. Zo kunnen moderne voertuigen bijvoorbeeld zelf op tijd reageren op overstekende voetgangers. Maar onze bestaande infrastructuur is niet altijd geschikt voor nieuwe mobiliteit. En verkeersdeelnemers weten niet altijd hoe deze nieuwe vormen van vervoer te gebruiken zijn en waar ze mogen rijden. Hoe gaan we daar als gemeente voortaan mee om?



3.1.2 Verkeersveiligheidsacties bij mobiliteitsontwikkelingen

1. Invoering nieuwe mobiliteitsvormen en -diensten

Landelijke wet- en regelgeving is leidend en geeft de gemeente een kader mee. Binnen dit kader kan de gemeente zelf meer specifieke randvoorwaarden bepalen. Als voorbeeld nemen we de elektrisch aangedreven Biro (zie afbeelding). In Rotterdam heeft een nieuwe mobiliteitsaanbieder het initiatief genomen de elektrische Biro's via een deelsysteem op straat aan te bieden. De Biro is door de Rijksdienst voor Wegverkeer (RDW) goedgekeurd. Binnen de landelijke wet- en regelgeving valt de Biro in de categorie brommobiel. Daarom moet je met de Biro op de weg rijden en in autoparkeervakken parkeren.

Je mag met een bromfietsrijbewijs een Biro besturen. Wij als gemeente hebben bij de mobiliteitsaanbieder aangegeven dat gebruikers een volledig autorijbewijs (B) moeten hebben. En de gebruikers moet duidelijk worden gemaakt dat er alleen op de weg gereden mag worden. Dus niet op het fietspad.

Ondanks de status van brommobiel kunnen privégebruikers het voertuig namelijk als gehandicaptenuvoertuig aanmerken. Dan mogen ze wel op het fietspad rijden en op het trottoir parkeren. Zo kan landelijk onduidelijkheid ontstaan over waar het voertuig hoort te rijden.

Op deze manier geven we de komende jaren als gemeente randvoorwaarden mee aan nieuwe mobiliteitsvormen en diensten, wanneer dit goed is voor de duidelijkheid en veiligheid in het verkeer.

2. Stimuleren en benutten (technologische) ontwikkelingen

De opkomst van verschillende nieuwe mobiliteitsvormen en technologische ontwikkelingen die invloed hebben op de verkeersveiligheid spelen niet alleen in Rotterdam. Deze trends zijn er ook in het binnen- en buitenland. Rotterdam wacht daarbij niet af, maar heeft invloed in het gesprek met de verantwoordelijke overheden en partijen (zie hoofdstuk 6.1.4).

Vanuit verkeersveiligheid stimuleren en benutten we de volgende (technologische) ontwikkelingen:

Invoering helmplicht snorfietsers

De Tweede Kamer heeft in 2019 een motie aangenomen met het verzoek om naast de bromfiets een landelijke helmplicht voor snorfietsers (25 km/u) in te voeren. Rotterdam steunt de invoering: rijden zonder hoofdbescherming is gevaarlijk. Je hoeft alleen maar te kijken naar de vele verkeersgewonden onder snorfietsers (zie hoofdstuk 3.2.1). Het onderzoek naar invoering helmplicht loopt en de helmplicht kan met een overgangperiode in 2020 worden ingevoerd. Rotterdam heeft daarbij meegegeven in het onderzoek rekening te houden met het effect dat door de helmplicht snelle fietsen zoals de elektrische fiets mogelijk populairder worden. Dan kan het probleem dat zich nu onder snorfietsers voordoet naar deze groep gebruikers verschuiven.

Plek op de weg (snor)fietsers en speed-pedelecs

De snelheidsverschillen op fietspaden nemen toe. Als het gaat om elektrische fietsen, speed-pedelecs en snor- en bromfietsers, nemen we deel aan de landelijke discussie over de plek op de weg.

Wij hebben de bromfiets (45 km/u) en-

kele jaren geleden verwezen naar de rijbaan. Je mag in Rotterdam - in tegenstelling tot Amsterdam - voorlopig nog wel met je snorfiets (25 km/u) op het fietspad. Het verschil in massa en snelheid op de rijbaan tussen snorfietsers en (vracht)auto's is te groot door de aanwezigheid van relatief veel 50 km/u-wegen. Afhankelijk van de ervaringen in Amsterdam en toekomstige mogelijkheden voor aanpassing van de weginrichting, kunnen aanpassingen en regels hier later ook worden doorgevoerd.

Als het gaat over de snelle fiets, de speed-pedelec (max. 45 km/u), lobbyen we met andere (semi)overheden voor aanpassing van de regels. Wij willen bijvoorbeeld dat het op plekken waar het op de weg onveilig is, toegestaan wordt om van het fietspad gebruik te maken.



We kijken de komende jaren waar technologische ontwikkelingen rondom verkeerslichten de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. Dit in samenhang met het verkeersmanagement-programma van de gemeente.

Benutten kansen autonoom rijden

De opkomst van zelfrijdende en slimme voertuigen heeft invloed op de verkeersveiligheid. Dit soort voertuigen kan bijvoorbeeld inspelen op andere verkeersdeelnemers. Een nieuwe experimenteerwet maakt het in de Wegenverkeerswet mogelijk om te experimenteren (hier is wel een vergunning voor nodig) met een 'zelfrijdend voertuig'. We noemen dat ook wel 'autonoom rijden'. De gemeente Rotterdam moet als wegbeheerder toestemming geven, maar stimuleert deze ontwikkeling zeker. Zo gaat er in 2020 een elektrische, zelfrijdende minibus tussen metrostation Meijersplein en Rotterdam The Hague Airport rijden, gewoon tussen het normale verkeer.

¹⁰ Lisa2 is een dode hoek-assistent met geluid- en lichtsignalen voor groot (vracht)verkeer

Invoering dodehoek-waarschuwingssystemen

In Rotterdam vinden helaas nog steeds dodehoek-ongevallen plaats, met vaak een ernstige afloop. Rotterdam heeft samen met andere wegbeheerders en belangenpartijen het ministerie gevraagd om bij te dragen aan het voorkomen van zulke ongevallen. Het ministerie kan de toepassing van extra waarschuwingssystemen op vrachtwagens (LISA2+ systeem¹⁰) extra stimuleren in Nationale en Europese regelgeving. Eventueel met een subsidieregeling.

Benutten slimme regelinstallaties voor verkeerslichten

Om de doorstroming in het verkeer te verbeteren, plaatste de gemeente Rotterdam de afgelopen jaren op gerichte plekken slimme verkeerslichten. Zo krijgen bijvoorbeeld fietsers die van de Erasmusbrug afkomen langer groen. Ook werken we met wachttijdvoorspellers of krijgen fietsers op bepaalde plekken langer groen als het regent. Zo rijden er minder fietsers door rood. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid. Daarnaast zal de komende jaren het 'Play Attention ver-

keerslicht' op verschillende plekken in de gemeente staan. Dit interactieve verkeerslicht maakt fietsers er bewust van hoe gevaarlijk het gebruik van je telefoon in het verkeer is. De installatie vertelt over het tragische ongeluk van Tommy-Boy Kulkens en speelt zijn playlist op Spotify af. Als een fietser op de fietsersknop bij het verkeerslicht drukt, gaat de playlist van Tommy-Boy spelen. Er licht een tekst op: 'Druk op de knop voor het volgende nummer'. Tommy-Boy Kulkens overleed op de fiets. Hij was bezig met muziek op zijn telefoon.



3.2 Fiets+

3.2.1 Aanleiding

De snelle opkomst van nieuwe soorten fietsen is opvallend. Daarom houden we in Rotterdam Veilig Vooruit, naast de conventionele fiets, ook rekening met andere fietstypen. We noemen die Fiets+: deel-fiets, E-bike en speed-pedelec, sportieve fietsen, (elektrische)snor- en bromfietsen, bakfiets, cargo-bike, (gehandicapten)voertuigen en de elektrische step.

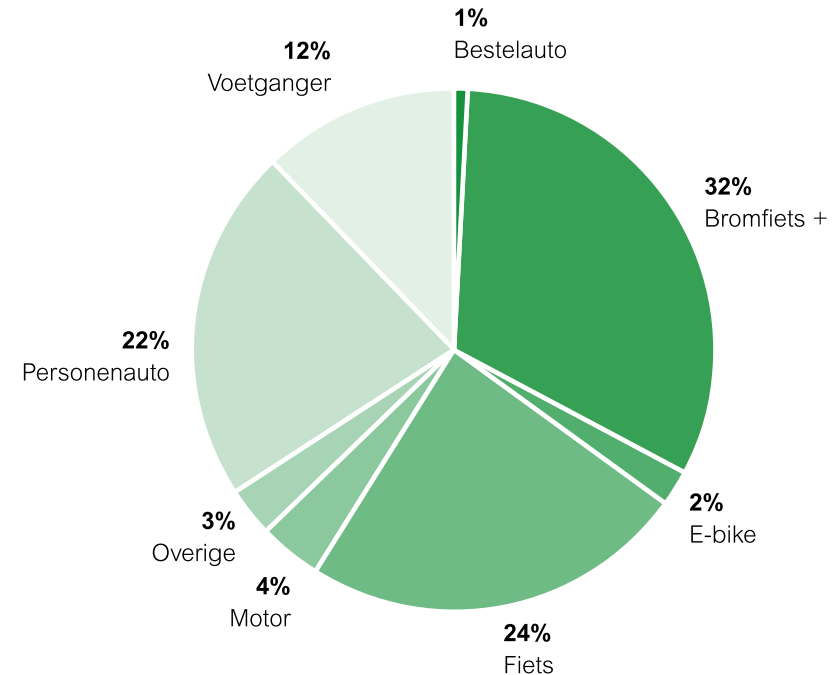
Het aantal fietsers in Rotterdam is tussen 2006 en 2016 met 60% gegroeid. Daar zijn we trots op, maar de druk op de fietspaden neemt toe en de snelheidsverschillen tussen verschillende typen fietsers worden steeds groter.

De afgelopen jaren zien we onder de geregistreerde fietsgewonden geen groei in ongevallen waar de politie ter plaatse kwam. In 2018 was 24% van de geregistreerde verkeersgewonden een fietser, 2% een E-bike-gebruiker en 32% een bromfiets+ gebruiker op een snor- of bromfiets of scootmobiel (zie figuur 3). Wel ziet de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) op basis van de Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiszorg (LBZ) een verdubbeling van de hoeveelheid ernstige verkeersgewonden¹¹ bij het aantal fietsongevallen waarbij geen motorvoertuig betrokken was (in de tien jaar tot 2017). Het gaat dan om eenzijdige fietsongevallen of ongevallen

tussen fietsers onderling. Door de opkomst van diverse nieuwe soorten 'fiets+', nemen de risico's verder toe omdat in Rotterdam minder dan 60% van de fietspaden voldoet aan de veiligheidsnorm die het CROW voorschrijft voor de breedte. In een aantal gebieden, waaronder het centrum, zijn de fietspaden gemiddeld zo'n 0,75 tot 1 meter te smal¹². In de overige gebieden zijn de fietspaden gemiddeld 0,5 tot 0,75 meter te smal.

Snor- en bromfietsen brengen vanwege de hogere snelheid meer risico met zich mee dan de normale fiets. 32% van de Rotterdamse verkeersgewonden betreft een snor- en bromfietsgebruiker. Dit terwijl maar een klein deel van alle verplaatsingen in Rotterdam plaatsvinden met deze vervoermiddelen.

In de Verkeersveiligheidsprikker is in het voorjaar van 2019 aan bewoners gevraagd om een top drie met onveilig ervaren locaties door te geven. Daarbij zijn circa 4.000 locaties aangekaart. Ook is aangegeven voor wie het verkeersonveilig is. Opvallend is dat met 78% het overgrote deel van de meldingen over verkeersonveilige situaties bestaat uit 'langzaam verkeer'. In 35% van de gevallen is het onveilig voor fietsers: fietsers voelen zich kwetsbaar ten opzichte van het autoverkeer. In 16% van de gevallen voor bromfietsers.



Figuur 3: Geregistreerde verkeersgewonden 2018 naar vervoerwijze

¹¹ Ernstig verkeersgewonden in Rotterdam 2000 - 2017 (SWOV, 2019) ¹² Fietskoers 2025: 'De fiets als hefboom in de Rotterdamse mobiliteitstransitie'



3.2.2 Verkeersveiligheidsacties fiets+

1. Fietsroutes veiliger maken

We gaan verkeersveilige verbeteringen op fietsroutes uitvoeren. We verwijderen obstakels op en langs fietspaden, zoals fietspaaltjes. Daarnaast maken we fietspaden breder op plekken waar dat nodig is. We beginnen daar waar de meeste winst te boeken is voor het veiliger en aantrekkelijker maken van fietsroutes (zie hoofdstuk 5.1.1). In lijn met de Fietskoers 2025 werken we aan het veiliger maken van de belangrijkste stedelijke en regionale fietsroutes door:

- Creëren van meer ruimte voor fietsers in stadsstraten en verblijfsstraten door het invoeren van een snelheidsregime van 30 of 15 km/u voor de auto's en snelle fietsers.
- Vrijliggende fietspaden aanleggen die breed genoeg zijn om veilig de toekomstige drukte te verwerken.
- Fiets-oversteekplaatsen veiliger maken en meer opstel- en oversteekruimte op drukke fietsroutes.

2. Gedragmaatregelen fiets

De gemeente heeft gedragsexperimenten uitgevoerd om risicovol gedrag dat je vaak tegenkomt bij fietsers te onderzoeken. Deze zogenaamde Safety Performance Indicators (SPI's) zijn bijvoorbeeld spookfietsen, het negeren van rood licht, smartphone-gebruik en fietsen zonder licht. Hier hebben we veel van geleerd.

Deze ervaringen passen we de komende jaren toe op straat. Zo leggen we meer richtingspijlen aan op fietspaden, om zo spookfietsen tegen te gaan. Daarnaast staat een digitaal gedragsbord op wisselende locaties in de stad om boodschappen te communiceren naar fietsers. Door eerdere experimenten weten wij welke locaties hiervoor geschikt zijn. Ook verschijnt de komende jaren het Play Attention verkeerslicht op verschillende plekken in de gemeente. Dit interactieve verkeerslicht doorbreekt de routine van de fietser door het afspelen van de 'playlist' van een overleden fietser. De fietser wordt bewust gemaakt van (de gevolgen van) het gebruik van de smartphone op de fiets.





3. Educatie en voorlichting

We breiden de activiteiten op het gebied van educatie en voorlichting uit voor onervaren en oudere verkeersdeelnemers. Voor schoolgaande kinderen, jongeren en ouderen worden trainingen en activiteiten georganiseerd om vaardigheden op de fiets te vergroten (zie hoofdstuk 4). Daarnaast gaan we aan de slag met overlastgevende groepen. Voor maaltijdbezorgdiensten op de snor- en bromfiets starten we in 2019 met een verantwoordelijkheidsaanpak tegen asociaal verkeersgedrag (zie hoofdstuk 4.4.2).





3.3 Voetganger

3.3.1 Aanleiding

Bijna iedereen loopt, vanuit verschillende motieven: utilitair van A naar B, recreatief en sportief, of om te ontmoeten en te verblijven. Voor wie de keuze heeft, is verkeersveiligheid een belangrijk onderdeel van de overweging om wel of niet te gaan lopen, en waarheen.

De Gemeente Rotterdam werkt aan voetgangersbeleid. Daarbinnen geven we ruim baan aan de voetganger zodat meer Rotterdammers en bezoekers meer gaan lopen. Dit draagt onder meer bij aan een gezonde, toegankelijke en leefbare stad. Er

is sprake van een wisselwerking tussen de ontwikkeling van het voetgangersbeleid en het verkeersveiligheidsprogramma: inzichten over de voetganger worden gebruikt in het verkeersveiligheidsprogramma, en omgekeerd.

Zoals gezegd, bijna iedereen loopt. Kinderen spelen vanaf jonge leeftijd op straat, voor ouderen die niet zelf (meer) kunnen fietsen of autorijden is lopen een belangrijke manier om zich te verplaatsen en voor toeristen is lopen een goedkope en leuke manier om de stad te ontdekken. Bij

die doelgroepen spelen echter ook extra verkeersveiligheidsrisico's. Kinderen zijn onervaren en kunnen in hun spel vergeten om op het verkeer te letten. Ouderen zijn fysiek kwetsbaarder en raken bij ongevallen ernstiger gewond. En toeristen kennen de stad en de Nederlandse verkeersregels soms niet, waardoor ze zich onvoorspelbaar kunnen gedragen.

Het aandeel voetgangers onder de geregistreeerde verkeersgewonden in Rotterdam ligt de laatste jaren tussen de 12% en 16% van het totaal. Daarnaast zien

we een opvallende groei van het aandeel voetgangers in verkeersongevallen met autoverkeer met dodelijke afloop. Ook klagen bewoners in de voor Rotterdam Veilig Vooruit gehouden verkeersveiligheid-enquête over onveilige locaties voor de voetganger. Van circa 4.000 doorgekregen onveilig ervaren locaties is het in 27% van de gevallen onveilig voor voetgangers. Na fietsers is de voetganger daarmee de grootste groep die aangeeft onveiligheid te ervaren. Daarom heeft de gemeente in verkeersveiligheidsbeleid voor het eerst expliciet aandacht voor de voetganger.

3.3.2 Verkeersveiligheidsacties voetganger

1. *Veilige inrichting van oversteeklocaties*

Veel klachten en meldingen van de voetganger gaan over onveilige oversteekplaatsen. We verbeteren op aanvraag van bewoners of gebiedsorganisaties (zie hoofdstuk 6.1.1) het zicht op en rond de oversteek. Ook plaatsen we attentieverhogende borden. Daarbij kijken we de komende jaren niet alleen naar de oversteek op zich, maar ook of die op een logische plek ligt in de route van A naar B. Om zo looproutes te verbeteren en aantrekkelijker maken.

Maar dit is reactief. Proactief gaan we oversteekplaatsen veiliger inrichten door in samenhang met het voetgangersbeleid binnen de gemeente een ontwerpchecklist toe te passen die de voetganger centraal stelt in inrichtingskeuzes. Ook ontwikkelen we vanuit Rotterdam Veilig Vooruit een beslisboom voor wanneer en waar welk type oversteek gewenst is. Onder andere in samenwerking met politie (zie 6.1.2). In de tussentijd experimenteren we met innovatieve oversteekplaatsen. Eind 2019 bijvoorbeeld al met een fluorescerend zebra-pad in het Hoogkwartier.

De ervaringen uit dit experiment nemen we mee in hoe we omgaan met oversteekplaatsen voor de voetganger.

2. *Gedragsmaatregelen voetganger*

Over het gedrag van de voetganger is weinig bekend. Wel krijgt de gemeente regelmatig klachten over de verkeersveiligheid van voetgangers. Om meer inzicht te krijgen in de risico's van en voor de voetganger, start de gemeente met experimenten op locaties waar klachten vandaan komen. Hierdoor leren wij meer over het gedrag van de voetganger. Daar heeft ook het te ontwikkelen voetgangersbeleid baat bij. Daarnaast maakt het duidelijk welke (gedrags)maatregelen de komende jaren kunnen worden toegepast.

In 2019 doet de gemeente in eerste instantie ervaring op met twee gedragsexperimenten. Om de verkeersveiligheid voor de voetganger te verbeteren. Op het Stationsplein en het Oostplein zijn tijdens het experiment materialen en boodschappen aangebracht die voetgangers (bewust en onbewust) wijzen op de plek waar zij kunnen oversteken. Daarbij



test de gemeente ook een digitaal gedragsbord dat de komende jaren op wisselende locaties kan worden ingezet. Enerzijds leren we tijdens dit soort experimenten over het gedrag van de voetganger en welke gevaren ze ondervinden op straat. Anderzijds leren we effectieve en nieuwe maatregelen toe te passen die zorgen voor bijvoorbeeld een veilige oversteek.

3. *Verbeteren comfort en veiligheid van looproutes*

Wij verbeteren het comfort en de veiligheid van looproutes voor ouderen, mensen met een beperking en mindervaliden. Binnen Stadsontwikkeling zoekt de afdeling Mobiliteit met de afdeling Ruimte & Wonen de samenwerking met Stadsbeheer. We willen zo looproutes voor ouderen in de wijk verbeteren. We kijken dan niet alleen specifiek

naar de voetgangersoversteekplaats, maar naar de hele looproute van A naar B: zo pakken we de barrières¹³ in wijken en buurten aan (zie hoofdstuk 4.3.2). Zien we obstakels? Dan halen we die weg. We starten met minimaal twee routes per jaar. Ouderen en mensen met een beperking kunnen zo veilig en zelfstandig naar buiten.

Op aanvraag van scholen werken we aan het verbeteren van herkenbare en veilige schoolroutes voor kinderen. In lijn met de Rotterdamse Stijl voor inrichtingsmaterialen in de buitenruimte, hanteren we een Rotterdamse schoolroutetegel. Ook werken we met attentieverhogende kleuren om schoolroutes te accentueren. Het veiliger maken van schoolomgevingen en routes pakken we de komende jaren meer proactief aan (zie 4.1.2).

¹³ Atlas Langer Thuis Rotterdam



4 Veilige verkeersdeelnemers





4.1 Kinderen

4.1.1 Aanleiding

Kinderen zijn speels en onervaren in het verkeer. Gevaren kunnen ze nog niet altijd goed inschatten. Dit brengt risico's met zich mee voor de verkeersveiligheid. In het kader van 'jong geleerd, oud gedaan' heeft de gemeente blijvende aandacht voor kinderen in het verkeer.

De gemeente stimuleert ouders om hun kinderen (zelfstandig) lopend of fietsend naar school te brengen. Mensen doen dit pas als de schoolomgeving veilig is. Kinderen, ouders, omwonenden, leerkrachten en schooldirecteuren maken zich vaak ongerust over de verkeersveiligheid bij hun basisschool. Uit contact met de scholen blijkt dat de belangrijkste problemen bij scholen gaan over: chaos in de schoolspits, parkeerproblemen, onvoldoende praktijkervaring, gevaarlijke oversteeklocaties en snelheid voor de school. Daarmee is verkeersveiligheid rond scholen een zorg en belangrijke taak van de gemeente. Daarom is er al jaren veel inzet bij scholen.

Gelukkig zien we dat in de directe omgeving van scholen vaak relatief weinig ongevallen gebeuren. Ook ligt het aantal gewonden onder kinderen van 0 t/m 11 jaar lager dan het aantal gewonden in andere leeftijdscategorieën¹⁴ in Rotterdam. Toch nemen wij

de signalen en het gevoel van onveiligheid in de schoolomgeving erg serieus. Als kinderen en ouders zich veilig voelen, is (zelfstandig) lopen en fietsen een aantrekkelijk alternatief. En dan is (zelfstandig) lopen en fietsen een aantrekkelijk alternatief. Zo doen kinderen bovendien ervaring op in het verkeer, waar ze later profijt van hebben.

¹⁴ Evaluatie Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2015 - 2018





4.1.2 Verkeersveiligheidsacties kinderen

De komende jaren gaan we onverminderd door met de scholenaanpak in het onderwijs. Belangrijkste verandering is dat we proactief scholen langsgaan die niet (willen) deelnemen aan verkeerseducatieprogramma's of waar er veel auto's zijn in het haal- en brengverkeer rond de school. Ook breiden we onze inzet uit naar kinderdagverblijven. Met verkeersleerkrachten speelt de gemeente bovendien in op de capaciteitsproblemen in het onderwijs. Door de inzet van verkeersleerkrachten ondersteunen we de scholen met 'eigen' mensen. We benaderen scholen voortaan op een moderne en aansprekende manier, zo sturen we een filmpje rond van onze aanpak voor scholen met instructie hoe ze kunnen meedoen.

Voor de inrichting van schoolomgevingen doen we in het kader van de Rotterdamse MobiliteitsAanpak ervaring op met het autoluw (er rijden weinig auto's) of auto-vrij maken van deze omgevingen. Deze ervaringen nemen we mee in de afweging hoe we de komende jaren met schoolomgevingen omgaan.

1. Schoolscan

De gemeente start in 2019 met het proactief uitvoeren van een schoolscan voor alle Rotterdamse basisscholen. De schoolscan bevat in ieder geval een vervoerwijze-onderzoek en het verzoek of de betreffende school wil deelnemen aan verkeerseducatieprogramma's van de gemeente. Op beide sporen onderneemt de gemeente proactief actie als:

- De scan uitwijst dat er veel auto's zijn in het school-breng-verkeer voor een specifieke school. We zoeken dan de samenwerking met de school om dit beeld te veranderen. Zo stimuleren we het (zelfstandig) lopend of fietsend naar school komen van kinderen.
- Blijkt dat de school niet mee wil doen aan verkeersonderwijs vanuit de gemeente. Dan komen we graag op gesprek om te achterhalen waarom niet en of we tegemoet kunnen komen aan eventuele bezwaren. Wij willen ieder kind vanaf jongs af aan door verkeersonderwijs kennis laten maken met het verkeer. Hier hebben ze later profijt van.

2. Verkeerseducatie

Basisscholen kunnen kiezen uit de mid-delen die School Op Seef (SOS) aanbiedt. In samenwerking met het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV) kunnen basisscholen een verkeersleerkracht inzetten via het School Op Seef 010-programma. Deze verkeersleerkracht organiseert dan het eerste jaar alle verkeerslessen. Daarnaast werkt hij of zij in de school aan het verankeren van verkeerslessen op de school. Na drie jaar heeft de school een stevig programma verkeerslessen. De organisatiestructuur waarborgt dat de lessen onderdeel blijven van het onderwijsaanbod.

De verkeersleerkrachten van het SOS-programma kunnen ook kiezen uit de lessen uit het Verkeersmenu Veilige Scholen. Dit is een door de gemeente aangeboden menu met uiteenlopende leerzame lessen. Scholen kunnen binnen het Verkeersmenu voor verschillende groepen en voor ouders lesmodules aanvragen. Binnen het verkeersmenu ontwikkelen we ook een programma voor kinderdagverblijven en speciaal onderwijs. De gemeente bestelt de door de school gewenste verkeersveiligheidsmodules. Daarna neemt de aanbieder van die activiteit direct contact op met de school of organisatie.

3. Fietsexamen

Ruim tweeduizend leerlingen in Rotterdam hebben in de zomer van 2019 het praktisch fietsexamen afgelegd. In totaal deden 53 van de 178 basisscholen in Rotterdam mee. Het streven is dat de komende jaren meer scholen gaan mee doen en dat alle kinderen uit groep 7 praktisch fietsexamen doen. In samenwerking met R4R willen de hoeveelheid deelnemende scholen per jaar vergroten.

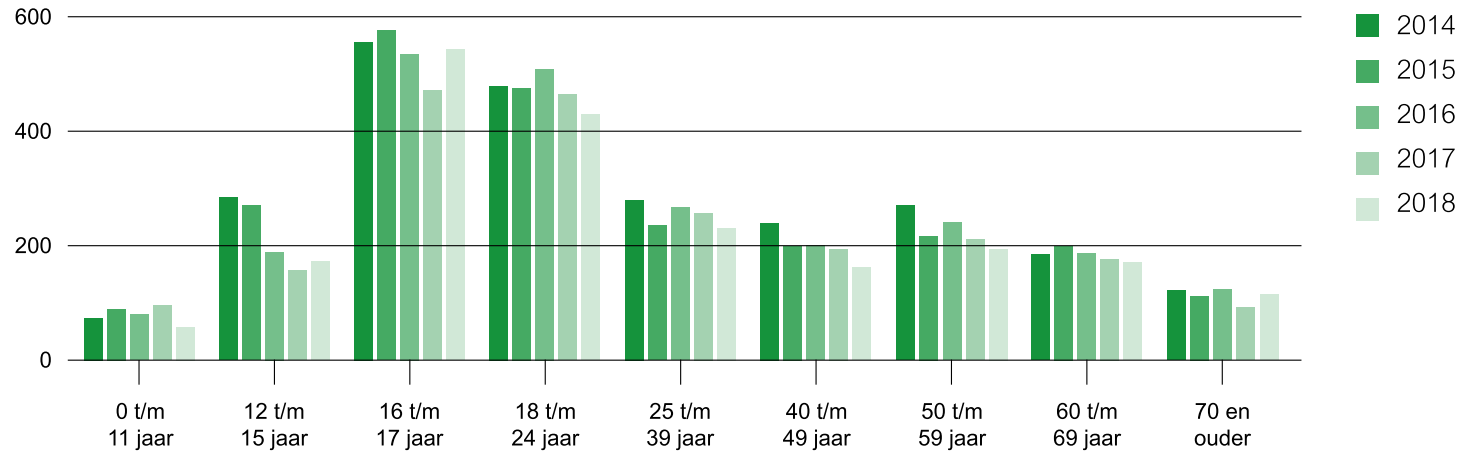
4. Veilige 'autoluwe' schoolomgeving

In 2019 / 2020 starten we met het experimenteren met autoluwe/autovrije schoolomgevingen in de wijken Bloemhof (Theresiaschool) en 's Gravenland (OBS het Pluspunt). Doel van de experimenten is om schoolomgevingen veiliger te maken door een autoluwe inrichting. Zo ontstaan veilige routes rond de school en kunnen meer ouders en kinderen lopend of per fiets naar school.

De lessen van deze twee experimenten passen we bij succes de komende jaren toe op locaties waar autoverkeer in de directe omgeving van de school verkeersveiligheidsproblemen geeft.



4.2 Jongvolwassenen



Figuur 4: geregistreerde verkeersgewonden Rotterdam naar leeftijd; per 100.000 personen

4.2.1 Aanleiding

Jongeren en jongvolwassenen krijgen door hun leeftijd voor het eerst toegang tot de snor- en bromfiets en later de auto. Ze zijn onervaren met deze vervoermiddelen. En misschien nog wel belangrijker: afleiding in het verkeer door smartphone- en drank- of drugsgebruik speelt duidelijk een rol voor deze leeftijdsgroep.

In de leeftijdscategorieën 16 t/m 17- en 18 t/m 24 jaar vallen in Rotterdam, ge-

corrigeerd naar het aantal inwoners, de meeste verkeersgewonden (zie figuur 4). De grootste veroorzaker van verwondingen onder deze leeftijdsgroep is de snor- en bromfiets met (ca. 50%), gevolgd door de personenauto (ca. 25%)¹⁵.

Het hoge aantal gewonden onder jongeren en jongvolwassenen is waarschijnlijk het gevolg van gebrek aan ervaring en andere factoren die horen bij deze leeftijd. We hebben het dan bijvoorbeeld over

hersenenontwikkeling en extra gevoeligheid voor de sociale omgeving. Het effect van factoren als alcohol, drugs en afleiding (SWOV)¹⁶ valt daar ook onder.

¹⁵ Evaluatie Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2015 - 2018 ¹⁶ SWOV (2016). 18- tot en met 24-jarigen: jonge automobilisten, SWOV-factsheet



4.2.2 Verkeersveiligheidsacties jongvolwassenen

1. Verkeerseducatie

Op de middelbare school zijn verkeerslessen geen verplicht onderdeel meer van het lesprogramma. De Gemeente Rotterdam vindt het echter belangrijk dat middelbare scholieren hun verkeerskennis bijhouden en vergroten. Jongeren op het voortgezet onderwijs lijken verkeersonderwijs nogal eens overbodig te vinden. In samenwerking met het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV) brengen we hier met Totally Traffic verandering in. Het programma bestaat uit een mix van gastlessen op school door een externe partij. Het programma heeft ook doe-het-zelf-lessen die de eigen docent op aanvraag in de klas kan geven. De interactie met de jongeren staat centraal, want het doel is dat de jongeren zich bewust worden van hun eigen rol, de mogelijke gevaren en risico's in het verkeer.

2. Voorlichting over alcohol, drugs, afleiding en roekeloos rijgedrag

In samenwerking met TeamAlert¹⁷ staan we jaarlijks op circa 20 – 25 festivals en hogescholen in Rotterdam. TeamAlert zorgt tijdens festivals of rond hogescholen voor voorlichtingen. Zo maken we jongeren bewust van de gevaren in het verkeer. Er zijn ook 'scooter-trainingen' in een simulatie, gespreksrondes over gewenst verkeersgedrag en verschillende leerzame spellen die gaan over bijvoorbeeld afleiding door smartphonegebruik.

In 2019 staat TeamAlert op 23 wisselende locaties in Rotterdam. We verwachten hiermee op basis van eerdere ervaringen dat 6.500 jongvolwassenen zullen deelnemen aan een activiteit. In 2020 en de jaren daarna zetten we dit door.

3. Campagnes risico's voor jongeren in het verkeer

We zetten landelijke campagnes in zoals bijvoorbeeld de BOB-campagne (tegen alcohol in het verkeer) en de MONO-campagne (tegen smartphonegebruik in het verkeer).

4. Integrale aanpak maaltijdbezorgers

Asociale maaltijdbezorgers zijn een ergernis in het Rotterdamse verkeer. De gemeente start in het najaar van 2019 met het geven van trainingen voor de jonge bezorgers en het organiseren van een bijeenkomst voor de werkgevers. Wij wijzen de maaltijdbezorgers en hun werkgevers op hun verantwoordelijkheid. De bijeenkomsten en trainingen worden opgezet in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland en de Nederlandse Vereniging Van Maaltijdbezorgers (NLVVM).

¹⁷ TeamAlert: organisatie voor en door jongeren gericht op gezondheid en veiligheid



4.3 Ouderen

4.3.1 Aanleiding

Ouderen zijn steeds langer zelfstandig mobiel, maar kunnen er last van krijgen dat ze bepaalde taken minder goed kunnen uitvoeren. Het zicht gaat vaak achteruit en het inspelen op risico's kan lastiger worden als je ouder wordt.

In de gemeente Rotterdam was in de periode 2015 t/m 2018 bijna de helft¹⁸ van de verkeersdoden 70 jaar of ouder. Al is het aandeel ouderen onder de geregistreerde verkeersgewonden aanzienlijk lager, ongeveer 6% van het totaal. Gelukkig is er ook een grote groep vitale ouderen. We hebben volop aandacht voor alle ouderen in het verkeer, in samenwerking met het cluster Maatschappelijke Ontwikkeling zoekt de afdeling Mobiliteit verbinding met het uitvoeringsprogramma: 'Rotterdam, ouder en wijzer'. We stimuleren het zo lang mogelijk veilig en zelfstandig naar buiten gaan.



¹⁸ Evaluatie Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2015 - 2018



4.3.2 Verkeersveiligheidsacties ouderen

1. Veilig Doortrappen

We sluiten aan bij het landelijke programma 'Veilig Doortrappen'. Een initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Met medewerking van partners als Veilig Verkeer Nederland, VeiligheidNL, BOVAG en de Fietsersbond. Het programma 'Doortrappen' heeft de ambitie dat ouderen zo lang mogelijk veilig kunnen blijven fietsen. Doortrappen motiveert hen zelf maatregelen te nemen om veilig te blijven fietsen. Dit helpt ouderen hun beweegnorm¹⁹ te halen om zo gezond en actief te blijven. Het lokale netwerk rondom de oudere in elke gemeente helpt daarbij. De komende jaren gaat de gemeente dit netwerk aanspreken om veilige fietstips voor ouderen te communiceren, fietscontroles te houden en materialen zoals fietslampen en antislip-fietspedalen te verspreiden.

2. Verkeersveilige voorwaarden toekenning scootmobiel

Uit wetenschappelijk onderzoek van SWOV²⁰ blijkt dat de risico's voor

oudere scootmobielgebruikers verder toenemen. Scootmobielen met vier of vijf wielen zijn stabielere dan scootmobielen met drie wielen. Vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) worden scootmobielen met minstens vier wielen niet altijd als reële mogelijkheid gezien. Maar, met vier wielen is een scootmobiel misschien minder wendbaar, het risico op een te grote stuuruitslag is ook kleiner: door een te grote stuuruitslag op hoge snelheid kan de scootmobiel omvallen. In samenwerking met de afdeling Maatschappelijke Ontwikkeling bekijken we of verkeersveiligheid een belangrijker plek kan krijgen bij het toekennen van scootmobielen aan burgers.

3. Bijeenkomst ouderen

Jaarlijks gaan we één of meerdere grote themabijeenkomsten organiseren over 'veiligheid' voor ouderen. Binnen de gemeente wordt de samenwerking gezocht met onder andere Maatschappelijke Ontwikkeling, Directie Veiligheid en Stadsbeheer. Samen gaan we op deze bijeenkomst met ouderen in gesprek over sociale

veiligheid, loopcomfort en verkeer. Dit doen we in samenwerking met de Rotterdamse ouderenbonden (stichting OSO-Rotterdam). Ook kijken we of we aansluiting kunnen vinden bij FitFestivals, georganiseerd door Maatschappelijke Ontwikkeling in elk van de veertien Rotterdamse gebieden. Dit zijn laagdrempelige evenementen waar ouderen informatie en advies krijgen over gezondheid en vitaliteit en waar verkeersveiligheid ook een onderdeel zal zijn.

4. Huis-aan-huisbladen

In samenwerking met de Rotterdamse ouderenbonden (stichting OSO-Rotterdam) roepen we in huis-aan-huisbladen jaarlijks op om rekening te houden met gevaarlijke verkeerssituaties. Zo bereiken we ouderen die geen toegang hebben tot digitale informatie. We delen ook praktische informatie zodat ouderen beter opletten in het verkeer.

5. Opfriscursus rijvaardigheid voor scootmobiel en elektrische fiets in de wijk

We gaan met onze maatschappelijke partner Veilig Verkeer Nederland gericht de wijk in; naar plekken waar veel ouderen wonen. We organiseren jaarlijks minimaal vier opfriscursussen voor de rijvaardigheid en scootmobiel- en e-bike-trainingen.

6. Verbeteren comfort en veiligheid van looproutes voor ouderen

Binnen Stadsontwikkeling zoekt de afdeling Mobiliteit met de afdeling Ruimte & Wonen de samenwerking met Stadsbeheer. Dit doen wij voor het verbeteren van looproutes voor ouderen in de wijk. We onderzoeken knelpunten op looproutes om zo de barrières²¹ in wijken en buurten aan te pakken. Komen we obstakels tegen? Dan halen we die weg. Ons doel is minimaal twee routes per jaar verbeteren.

¹⁹ Uitvoeringsprogramma Rotterdam, ouder en wijzer
²⁰ Scootmobielongevallen: Hoe ontstaan ze en hoe zijn ze te voorkomen? (SWOV, 2018) ²¹ Atlas Langer Thuis Rotterdam



4.4 Verkeersovertreders

4.4.1 Aanleiding

Rotterdam heeft te maken met een hardleerse groep wegmisbruikers. Deze ‘verkeershufters’ brengen met roekeloos rijgedrag anderen in gevaar. Dit brengt risico’s met zich mee voor de verkeersveiligheid.

Rotterdammers ergeren zich massaal aan asociaal en roekeloos rijgedrag. Dit blijkt ook uit de voor Rotterdam Veilig Vooruit gehouden enquête. Wanneer Rotterdammers gedrag benoemen als oorzaak van verkeersonveilige locaties, dan zijn de meest genoemde redenen: te hard

rijden (31%) en asociaal en agressief verkeersgedrag (17%). Verkeersovertreders dragen bij aan het gevoel van onveiligheid op straat. Daarnaast zien we de afgelopen jaren dat drank- en drugsgebruik met alle gevaren in het verkeer die daarbij horen, regelmatig de oorzaak is bij ongevallen met dodelijke afloop in Rotterdam.

4.4.2 Verkeersveiligheidsacties verkeersovertreders

In samenwerking met politie en Openbaar Ministerie (OM) zet de gemeente handhaving in om veilig verkeersgedrag

Gemeente	Politie	OM
<p>Signaleren locaties waar klachten van burgers wegkomen over te hard rijden/asociaal verkeersgedrag bij politie en OM</p> <p>Gemeentelijke BOA's handhaven gemeentebreed op in overtreding zijn de stilstaande voertuigen</p>	<p>Bepaling inzet op en uitvoering van handhavingsacties op straat zoals: te hard rijden, door rood rijden, opvoeren van voertuigen, alcohol- en drugsgebruik, smartphonegebruik, roekeloos en asociaal verkeersgedrag</p>	<p>Gaat over vervolging verkeersovertreders</p> <p>Gaat over plaatsing flitspalen en -camera's</p>

Figuur 5: taken en bevoegdheden handhavers



af te dwingen. Handhaving op overtredingen wordt uitgevoerd door de politie. Gemeentelijke handhavers van Toezicht en Handhaving (Boa's) kunnen daarnaast handhaven op stilstaande voertuigen die in overtreding zijn.

Alleen de politie mag handhaven op verkeersveiligheid (bijvoorbeeld: door rood rijden van fietsers, te hard rijden, het opvoeren van een voertuig, met alcohol op rijden). Gemeentelijke handhavers zijn in de regel alleen bevoegd om op te treden tegen overtredingen die met de leefbaarheid te maken hebben. Het OM gaat over de vervolging van de verkeers-overtredingen en stelt voorwaarden voor gebruik van flitspalen en -camera's. Een flitspaal wordt namelijk niet zomaar neergezet. Dit wordt bepaald na een analyse van de verkeersveiligheid op hoeveelheid ongevallen, percentage snelheids-overtreders en of de snelheid van de weg wel of niet overeenkomt met de inrichting van de weg. Wanneer duidelijk is dat door een flitspaal het aantal ongelukken kan verminderen, kan het OM op aanvraag van de wegbeheerder beslissen een flitspaal neer te zetten.

De afdeling Mobiliteit van de gemeente geeft locaties waar klachten van bezorgde bewoners vandaan komen door aan collega's van Toezicht en Handhaving en de politie. Dit zijn klachten over te hard rijden en asociaal verkeersgedrag. Daarnaast heeft de gemeente door

snelheidsmetingen op een aantal wegen inzicht in waar te hard wordt gereden. De gemeente kaart dit aan bij politie en OM (voor eventuele plaatsing van een flitscamera).

Op landelijk niveau worden beslissingen genomen over de totale capaciteit van de regionale politie-eenheden. Hier valt de onderverdeling naar handhaving 'openbare orde en veiligheid' (waaronder 'zware criminaliteit') en 'verkeer' onder. De politie-eenheid die actief is binnen de gemeente Rotterdam is verspreid over tien verschillende basisteams. De basisteams opereren per gebied in Rotterdam. Elke jaar maken de basisteams wijkscans van hun gebieden en bepalen daarbij de inzet op handhaving.

Naast de doorlopende samenwerking (zie ook hoofdstuk 6.1.2) tussen gemeente en politie en OM, werken we de komende jaren aan:

1. Vergroten zichtbaarheid handhavers om pakkans te vergroten

Gemeente, politie en OM werken aan het verbeteren van de communicatie over verkeerscontroles en de resultaten daarvan. Zo laten we gezamenlijk zien dat er op wisselende locaties gehandhaafd wordt op verkeersovertreders. We willen hiermee het 'gevoel' om gepakt te kunnen worden, vergroten.

2. Samenwerking met politie

We willen de komende jaren beter gebruik maken van elkaars kennis en bevoegdheden. Ten eerste om zo informatie over waar verkeersovertreders actief zijn beter door te spelen aan de partijen die over de inzet tot handhaving gaan. Zo willen we als gemeente graag de uitkomsten van het Rotterdamse Verkeersveiligheidsmodel delen met de politie en ook gezamenlijk ongevalsanalyses maken. Zo ondersteunen we de politie in het risicogestuurd werken. Ten tweede willen we elkaars bevoegdheden beter benutten door tijdens structurele overleggen elkaar te wijzen op handhavingsprioriteiten. Het verkeersoverleg (zie ook hoofdstuk 6.1.1) speelt hierbij in elk gebied een belangrijke rol. In dit overleg spreken gemeente en politie samen met de gebiedsorganisatie over verkeersknelpunten in de buurt. Handhaving wordt hier voortaan weer een vast onderdeel van de agenda. Zo kunnen problemen (verkeersovertredingen) en eventuele oplossingen (handhaving) gebiedsgericht op elkaar worden afgestemd.

3. Verkeershufter campagne

Asociaal en roekeloos rijgedrag gaat over gedrag. Elkaar aanspreken op onverantwoordelijk en gevaarlijk rijgedrag helpt in het verminderen ervan. De gemeente wil onder uitvoering van Rotterdam Veilig Vooruit een nieuwe gedragscampagne opzetten die gemeentebreed uitdraagt dat we niet langer accepteren dat bestuurders anderen opzettelijk in gevaar brengen. In de campagne zoeken we steun van bewoners die klagen over het probleem. Samen staan we sterk in het aanspreken van deze overtreders en het communiceren van een gezamenlijke boodschap. Opgedane ervaringen met gedragsmaatregelen in het verkeer wil de gemeente hierbij in samenwerking met politie benutten.

4. Grote verkeerscontroles

Jaarlijks probeert de gemeente met politie en OM grote verkeerscontroles af te spreken. Deze controles vinden de afgelopen jaren en ook in 2019 iedere maand plaats op wisselende locaties. Tijdens deze grote verkeerscontroles handhaven we een dagdeel in een gebied rondom de locatie op zogenoemde veelplegerfeiten in het verkeer.



5. Mobiele flitscamera

De gemeente zet zich in voor het naar Rotterdam halen van een mobiele flitscamera. Het OM gaat over toekenning van dergelijke mobiele flitscamera's. Het geeft de mogelijkheid periodiek te handhaven op plekken waar te hard wordt gereden.

6. Veilige snelheid in het verkeer

We zetten 28 gemeentelijke Snelheid Informatie Displays (SID) in om weggebruikers te wijzen op hun snelheid. De SID's veranderen per kwartaal van locatie. Ook leveren we op aanvraag van bewoners '30 km/u-pakketten'. In zo'n pakket zitten materialen om verkeersdeelnemers in de eigen straat de juiste snelheid aan te geven.



5 Onderzoek



5.1 Verdiepend onderzoek

Ondanks de verkeersveiligheidsacties hebben we als gemeente nog stappen te maken in de proactieve en risicogestuurde aanpak. Zo diepen we de komende jaren onderwerpen met onderzoek uit. Het gaat om vraagstukken waar wij van overtuigd zijn dat ze erg belangrijk zijn voor de verkeersveiligheid in Rotterdam.

1. Kwaliteit van ongevallenregistratie

In de gemeente Rotterdam monitoren we de cijfermatige ontwikkeling van de hoeveelheid verkeersgewonden. Dit gebeurt aan de hand van de STAR-database in het softwareprogramma 'VIA Statistiek Ongevallen'. Deze registratie is grotendeels gebaseerd op BRON, de officiële politieregistratie. Registratie van verzekerders is nog maar weinig meegenomen in de STAR-database. Ziekenhuisregistratie is zelfs er helemaal niet. Daardoor is registratie van verkeersgewonden in de STAR-database niet compleet. Dit geldt in het bijzonder voor gewonden die vallen bij eenzijdige ongevallen. Dit betekent dat niet iedere verkeersgewonde die op het Rotterdamse wegennet valt (waar de politie niet ter

plaatsse komt), in de STAR-database wordt opgenomen.

Daarom kijken we naar mogelijkheden om de bestaande STAR-database op vaste tijden uit te breiden met LBZ-ziekenhuis gegevens en frequent toe te kunnen voegen aan ons eigen verkeersveiligheidsmodel (zie hoofdstuk 2.2). Door deze LBZ-ziekenhuisgegevens weten we bovendien meer over de daadwerkelijk ernstige²² verkeersgewonden. Ook onderzoeken we de mogelijkheid om aan de hand van klachten van bewoners een trend te vinden in meldingen over verkeersonveilige gebeurtenissen en locaties. Zo verrijken we de objectieve – harde data ook met een subjectieve – ervaringsdatabase.

Naast de registratiegraad kennen we als wegbeheerder de essentiële kenmerken (toedracht) van verkeersongevallen vaak niet. Dit wordt nog niet altijd zorgvuldig geregistreerd. Bovendien maakt privacy wet- en regelgeving het beschikbaar stellen van deze informatie lastig.

Weten we meer over de toedracht van ongevallen, dan weten we ook beter

welke soort oplossingen het beste werken. Weten we bijvoorbeeld niet dat ongeluk X veroorzaakt is door iemand onder invloed van alcohol? Dan kunnen we kijken naar het verbeteren van de infrastructuur, maar zal dit niet helpen bij het oplossen van het probleem van alcohol in het verkeer.

We onderzoeken daarom hoe we een gemeentelijk ongevallenprotocol – een vaste manier van werken bij een ongeluk – kunnen opzetten. Het protocol helpt bij het zorgvuldig analyseren van verkeersongevallen met dodelijke afloop. Het kan ook helpen bij andere ernstige verkeersongevallen. Daarnaast onderzoeken we of de politie ons kan voorzien van aanvullende informatie over specifieke ongevallen.

2. Verdieping eenzijdige fietsongevallen en ongevallen tussen fietsers en snor- en bromfietzers onderling

Circa 41% van onze ernstige verkeersgewonden is fietser, waarvan 39% betrokken bij een fietsongeval zonder motorvoertuig²³. Het aantal fietsongevallen zonder motorvoertuigen is de afgelopen tien jaar fors gegroeid. Daarnaast nemen brom- en snorfietzers 20% van de ernstig

gewonden in de regio Rotterdam voor hun rekening. Door de opkomst van diverse soorten fiets+vervoerwijken, nemen de risico's binnen de voor de fiets aangewezen verkeersruimte verder toe.

Omdat we nog niet altijd goed weten waar en waarom de ongevallen op de fietspaden gebeuren – zie toelichting op beperking ongevallenregistratie – willen we verdiepend onderzoek doen door bijvoorbeeld verschillende databronnen slim te combineren. Zo hebben we informatie over de breedte van fietspaden afgezet tegen de drukte op de fietspaden. Kunnen we dit koppelen aan locaties van historische ongevallen en aan locaties waar bewoners aangeven dat het onveilig is voor fietsers?

²² Bij ernstige verkeersgewonden gaat het om slachtoffers van een verkeersongeval die letsel hebben opgelopen met een medische ernstgraad van twee of hoger (MAIS2+)

²³ Ernstig verkeersgewonden in Rotterdam 2000 - 2017 (SWOV, 2019)

3. (Gedrags)protocol voor lichte verkeersovertredingen

We zien bij de klachten van bewoners een opvallende groei van het aantal lichte verkeersovertredingen zoals: op de stoep rijden door fietsers en snor- en bromfietzers, spookrijden op fietspaden, geen voorrang verlenen aan voetgangers, overlastgeven-de trouwstoeten in het verkeer etc. Door de komst van meer verschillende mobiliteitsvormen (zie hoofdstuk 3.1), nemen lichte overtredingen door verschillende verkeersdeelnemers alleen maar verder toe, zo constateert ook de politie. Er is nog niet altijd de mogelijkheid om te handhaven.

We onderzoeken de mogelijkheid om (gedrags)protocollen te ontwikkelen en toe te passen op gebruikers die de grootste overlast veroorzaken. We hebben bijvoorbeeld al een verdergaande aanpak voor de overlastgevende maaltijdbezorgers opgezet (zie hoofdstuk 4.2.2). In samenwerking met politie en Directie Veiligheid binnen de gemeente, onderzoeken we bij overlastgevende groepen

bovendien of bestuurlijke maatregelen mogelijk zijn waardoor er gehandhaafd kan worden op overtredingen bij nieuwe mobiliteitsvormen. Door het bijhouden van klachten en verkeersongevallen, houden we een vinger aan de pols: we wegen af of er groepen in aanmerking komen voor een inzet vanuit de gemeente.

4. Uitbreiding bevoegdheden Boa's

Gemeenten ervaren dat de politie niet altijd tijd heeft voor de handhaving van lichtere verkeersovertredingen. Er is een brede en landelijke discussie over politiecapaciteit. Wij verwachten dat de beschikbare handhavingscapaciteit van de politie niet snel zal toenemen. Daar komt bij dat er op lokaal niveau ook steeds meer specifieke keuzes gemaakt worden. Denk aan stadsstraten, brommers op de rijbaan, fietsstraten, schoolstraten, voetgangersgebieden, milieuzones en 30 km-/50 km-zones. Naast structurele aanpassing van de weg hoort daar (soms) ook handhavingscapaciteit bij. Zoals gezegd kan de politie dit niet altijd leveren.

De gemeente Rotterdam ziet gezien de grote wens van burgers wel een rol voor boa's van Toezicht & Handhaving. Boa's zouden deze handhavingstaken, in intensieve samenwerking met de politie, kunnen vervullen. Dan moeten er door de minister wel meer bevoegdheden aan de boa's worden gegeven. Boa's kunnen vanuit hun grondige kennis van en aanwezigheid in buurten en wijken, een belangrijke rol spelen. Rotterdam steunt daarom de landelijke lobby via de Vereniging van Nederlandse Gemeenten om bij het Rijk meer bevoegdheden voor boa's te regelen.

5. Effectmeting

Hoemeten we op een gestandaardiseerde manier of een maatregel bijdraagt aan de verkeersveiligheid? Wanneer is een maatregel geslaagd of juist niet? Nu doen we effectmetingen afhankelijk van het project. We hebben de wens om een kader te ontwikkelen om af te wegen wanneer we wel of niet een effectmeting opstarten. En zo ja, wat willen we meten?

6 Samenwerking





6.1 Samenwerking

Verkeersveiligheid is een zaak van en voor de hele stad. Dus we zijn ook met zijn allen verantwoordelijk voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarom breiden we de samenwerking met burgers en gebiedsorganisaties, politie en OM uit. Ook verbeteren we de samenwerking met maatschappelijke partijen en belangenorganisaties en de metropoolregio. Samen maken we van verkeersveiligheid een Rotterdams belang! Communicatie is daarbij onmisbaar voor de juiste verpakking van deze boodschap naar de buitenwereld.

6.1.1 Burgers en gebiedsorganisaties

Voor de ontwikkeling van Rotterdam Veilig Vooruit hebben we dit voorjaar een online Verkeersveiligheidsprikker uitgezet bij bewoners. We vroegen bewoners hun top drie meest verkeersonveilige locaties aan te geven. Bijna 2.200 bewoners hebben samen 4000 prikkers op de digitale kaart geplaatst. De gemeente is blij met deze hoge respons. Ook hebben er twee aparte 'participatieavonden' plaatsgevonden: hier hebben we gebiedscommissies, wijkraden en wijkcomités in Rotterdam betrokken bij de inhoudelijke koers van

Rotterdam Veilig Vooruit en de mogelijkheid gegeven om verkeersonveilige locaties aan te duiden.

Onder uitvoering van Rotterdam Veilig Vooruit gaan we samen met de gebiedscommissies, wijkraden en wijkcomités kijken welke door de bewoners aangedragen locaties we verkeersveiliger kunnen maken. Daarmee verstevigen we de samenwerking met de gebieden. Ook zoeken we iedere maand de samenwerking via het Verkeersoverleg. Elk gebied in Rotterdam heeft een

Verkeersoverleg waarin gemeente (Stadsontwikkeling en Stadsbeheer, gebiedsorganisaties) en politie meepraten. Zo kan direct actie worden ondernomen op straat. Bijvoorbeeld een simpele maatregel om een fietspad veiliger te maken, het plaatsen van een snelheidsinformatiedisplay of het plaatsen van een hekje. Een uitkomst van dit overleg kan ook een gedragscampagne of een extra handhavingsactie door de politie zijn.

6.1.2 Samenwerking politie en Openbaar Ministerie

In samenwerking met politie en OM zet de gemeente zich in voor handhaving. Daarbij hebben de gemeente, politie en OM eigen taken en bevoegdheden (zie ook hoofdstuk 4.4). Per kwartaal is er op ambtelijk niveau het Stedelijk Overleg Verkeersveiligheid tussen alle drie de partijen. Daarnaast is het de voorbereiding op het Bestuurlijk Overleg Verkeersveiligheid (het overleg tussen de wethouders Mobiliteit en Veiligheid, politiechef en hoofdofficier). In dit overleg kan de gemeente invloed uitoefenen op de handavingsprioriteiten voor verkeersveiligheid.

6.1.3 Samenwerking maatschappelijke & belangenpartijen

Op het gebied van onderwijs en voorlichting zoeken we vooral de samenwerking met externe partijen die zich daarin hebben gespecialiseerd. Een gedragsactie die zich richt op bijvoorbeeld jongvolwassenen kan alleen succesvol zijn als deze goed aansluit bij de belevingswereld van deze groep. Gelukkig zijn er veel partijen die op dit terrein van risicogroepen voor kinderen, jongeren en ouderen actief zijn. Zo werken we nauw samen met: TeamAlert, Veilig Verkeer Nederland, ANWB, SOAB, DTV, RaNed, Heer in het Verkeer, FietsNed, Tjinco, Wittenberg, App, Breed-Actief, Dansh Urban Gym en ZAT projectenbureau.

Ook stemmen we met belangenpartijen af welke wensen er zijn voor verkeersveiligheid. Zo hebben we bij de ontwikkeling van Rotterdam Veilig Vooruit afstemming gehad met de fietsersbond en de ouderenbonden in Rotterdam (stichting-OSO). We betrekken deze partijen ook bij de uitvoering van dit plan.

6.1.4 Samenwerking landelijk en in de regio

Landelijk is er hernieuwde aandacht voor verkeersveiligheid. Het Rijk heeft het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) begin 2019 gelanceerd. Rotterdam heeft bijgedragen aan de ontwikkeling van dit plan, mede vanuit de betrokken rol in de verkeersveiligheidscoalitie. Binnen dit verbond maken wegbeheerders en maatschappelijke- en belangenorganisaties werk van verkeersveiligheid. Met Rotterdam Veilig Vooruit gaat Rotterdam als één van de eerste gemeenten proactief en risicogestuurd werken in de geest van het SPV. De gemeente haalt en brengt op landelijk niveau kennis op bijeenkomsten en congressen.

In de metropoolregio Rotterdam – Den Haag (MRDH) wordt in een samenwerking met 23 gemeenten aan verkeersveiligheid gewerkt. De MRDH werkt aan de Regionale Uitvoeringsagenda 2020-2025 (RUA). Die is onder andere gebaseerd op het risicogestuurd en proactief werken aan verkeersveiligheid volgens het SPV. Daarnaast subsidieert de MRDH

onderwijsprogramma's voor verkeer en de aanpak van verkeersonveilige locaties. Rotterdam helpt bij het vinden van gemeenschappelijke vraagstukken in de regio en deelt kennis met en leert graag van andere gemeenten. Daarnaast werken we met het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland samen aan verkeersveiligheidscampagnes. We ondersteunen de boodschap van de 'Maak een punt van nul campagne'. Ieder verkeersslachtoffer is er een teveel.

6.1.5 Samenwerking binnen het gemeentebestuur

Verkeersveiligheid raakt de gezondheid van mensen, daarom werkt de afdeling Mobiliteit (cluster Stadsontwikkeling) binnen de gemeente samen met het cluster Maatschappelijke Ontwikkeling (MO). We dragen bijvoorbeeld bij aan het programma Rotterdam Lekker Fit. Hiermee zet de gemeente Rotterdam zich in voor Rotterdamse kinderen tot en met 12 jaar. Met allerlei acties brengen we de kinderen in beweging met meer en veiliger bewegingsonderwijs. Ook werken we in scholen actief samen met schoolcontactpersonen van MO.

Naast deze samenwerkingen wordt Stadsbeheer betrokken bij verkeersveiligheid. Toezicht en Handhaving sluit aan bij de overleggen met politie en OM en collega's van buitenruimte worden betrokken bij inrichtings- en uitvoeringsplannen. De samenwerking met Directie Veiligheid

in de gemeente is daarnaast belangrijk wanneer de verkeersveiligheid ook de openbare veiligheid raakt. Denk aan verkeersaso's. Tot slot wordt binnen Stadsontwikkeling actief samengewerkt met de afdeling Ruimte & Wonen. Bijvoorbeeld voor het verbeteren van looproutes in de wijk.

7 Budget



7.1 Financiën op hoofdlijnen

Voor verkeersveiligheid is in de Rotterdamse begroting jaarlijks een totaal van €1,8 miljoen euro opgenomen voor het fysiek veiliger maken van de infrastructuur. Met dit budget pakken we onveilig ervaren locaties in de gebieden aan, verbeteren we blackspots en geven we uitvoering aan voorspelde risicolocaties uit het verkeersveiligheidsmodel. Daarnaast is €125.000 voor verkeerseducatie opgenomen om kwetsbare verkeersdeelnemers veilig aan het verkeer te laten deelnemen.

Door subsidies van de MRDH kunnen de bedragen voor het fysiek veiliger maken van locaties en voor verkeerseducatie, jaarlijks verdubbelen.

Verder is er incidenteel aanvullend budget beschikbaar vanuit andere beleidsthema's of programma's. Denk hierbij aan het fietsprogramma of het programma verkeersmanagement. Net als bij specifieke ruimtelijke of gebiedsontwikkelingen of bij herinrichting van buitenruime i.v.m. onderhoudswerkzaamheden. Tot slot wordt incidenteel op projectbasis met bijvoorbeeld clusters: Directie Veilig, Maatschappelijke Ontwikkeling en Stadsbeheer (Toezicht en Handhaving) afspraken gemaakt over gedeelde kosten voor inzet op: asociaal rijgedrag, veiligheid voor jongeren en ouderen en handhaving.

Als onder uitvoering van Rotterdam Veilig Vooruit blijkt dat kosten niet toereikend zijn voor uitvoering van de ambities, worden separate begrotingsvoorstellen aan college en raad worden voorgelegd op basis van het werkprogramma voor het betreffende jaar.



8 Bijlagen

8.1 Bijlage 1, Top 10 Rotterdams Voorspelmodel Verkeersveiligheid

Top 10 voorspelde risico wegvakken en kruispunten volgens verkeersveiligheidsmodel

Positie	Kruispunten*	Positie	Wegvlakken*
1	's-Gravendijkwal - Nieuwe Binnenweg (kant centrum)	1	Brielselaan
2	's-Gravendijkwal - Nieuwe Binnenweg (kant Delfshaven)	2	Strevelsweg
3	Claes de Vrieselaan - Nieuwe Binnenweg	3	Coolsingel
4	Westzeedijk, Droogleever Fortuynplein, Willem Buytewechstraat	4	Zuidplein
5	Stadionweg, Varkenoordseviaduct, Olympiaweg, Burgerhoutstraat	5	Weena
6	Nieuwe Boezemstraat, Boermarke, Rusthoflaan	6	Mathenesserweg
7	Aert Van Nesstraat, Coolsingel, Meent	7	Posthumalaan
8	s-Gravendijkwal - 1e Middellandstraat	8	Goereesestraat
9	Hooglandstraat, Benthuizenstraat, Bergweg	9	Nieuwe Binnenweg
10	Groene Kruisweg, Kromme Zandweg, Dorpsweg	10	Kruiskade

* Deze locaties die specifiek op basis van het model als onveilig worden gekenmerkt, pakken we aan wanneer er overlap is met de blackspotlijst (zie bijlage 2) en/of met de lijst met de subjectieve top drie per gebied (zie bijlage 3) of wanneer er slim werk met werk kan worden gemaakt. Bijvoorbeeld met bestaande uitvoerings- en onderhoudsprogramma's voor de fiets, verkeerslichten, openbaar vervoer, beheer en onderhoud en ontwikkellocaties. Zo proberen we efficiënt werk met werk te maken en complexe en ingrijpende verbeteringen financieel mogelijk te maken onder Rotterdam Veilig Vooruit.



8.2 Bijlage 2, Blackspotlijst

Blackspots (overzicht najaar 2019)

Positie	Kruispunten*
1	Admiraal de Ruyterweg - J. Fransstraat
2	Weena - Karel Doormanstraat
3	Dorpsweg - Wolphaertsbocht -Katendrechtse Lagendijk
4	Pleinweg - Mijnsheerenlaan
5	Heemraadsingel - Beukelsdijk
6	Mathenesserlaan - Vierambachtstraat
7	Eerste Middellandstraat - Henegouwenlaan - 's Gravendijkwal
8	Hillelaan - Brede Hilledijk
9	Vuurplaat -Laan op Zuid
10	Buitendijktunnel - Coloseumweg
11	Beijerlandse laan - Tweede Rosestraat
12	Ringdijk - Wilgenlei
13	Bergweg - Schiekade
14	Matlingeweg - Linschotenstraat
15	Prins Alexanderlaan - Koperstraat
16	Bovendijk - Fair Oaksbaan

* Dit zijn de locaties waar zes of meer letselongevallen in drie aaneengesloten jaren hebben plaatsgevonden

8.3 Bijlage 3, Subjectieve top drie onveilig ervaren locaties per gebied - Verkeersveiligheidsprikker voorjaar 2019

Gebied	Positie	Straat(naam) / kruispunt	Meldingen	Gebied	Positie	Straat(naam) / kruispunt	Meldingen
Centrum	1	Stationsplein - Weena	64	IJsselmonde	1	Groeninx van Zoelenlaan	24
	2	Vasteland - Erasmusbrug	21		2	Roelantweg - Koninginneweg	8
	3	Kruisplein - Westkruiskade	17		3	Simone de Beauvoirstraat- Sartrestraat	5
Rozenburg	1	Volgerweg Laan van Nieuw Blankenburg	45	Hoogvliet	1	Groene kruisweg - Cloese - Dorpsstraat	12
	2	Tienmorgenweg - Laan van Nieuw Blankenburg	29		2	Groene Kruisweg - Laning	10
	3	Droespolderweg - Volgerweg	23		3	Max Havelaarweg - Digna Johannaweg	8
Prins Alexander	1	Koningslaan - Duikerstraat	23	Hoek van Holland	1	Dirk van den Burgweg - Leen van Ooijenlaan	16
	2	Gravenweg - Kralingse Kerklaan	22		2	Dirk van den Burgweg - Schelpweg	9
	3	Kralingseweg - Nancy Zeelenbergsingel	14		3	Dirk van den Burgweg - Harwichweg	7
Pernis	1	Ring-Burgemeester van Esstraat	12	Hillergersberg Schiebroek	1	Straatweg - Kootsekade	42
	2	Burgemeester van Esstraat - Cornelis van Dijk-straat	7		2	Bergse Linker Rottekade -Terbregseweg	25
Overschie	1	Abtsweg - Ziedewijstraat	7		3	Molenlaan - Burgemeester van Kempensingel	15
	2	Burgemeester Baumannlaan - Baanweg	6	Feijenoord	1	Vuurplaat - Bakemakade	30
	3	Parallelstraat - De Lugt	5		2	Lange Hilleweg	20
1	Bergweg (van noord naar zuid)	70	3		Colosseumweg - 2e Rosestraat - Laan op Zuid	16	
Noord	2	Rodenrijsewaan / Zwart Jansstraat (van noord naar zuid, de hele as)	47	Delfshaven	1	Nieuwe Binnenweg ('s Gravendijkwal - Lage Erf-brug)	86
	3	Gordelweg - Insulindestraat Essostation	27		2	Heemraadssingel	21
	1	Crooswijksestraat - Linker Rottekade	57		3	Mathenesserweg - Mathenesserdijk - Mathenesser-brug	26
Kralingen Crooswijk	2	Goudsesingel - Boezemweg - Oostplein	14	Charlois	1	Van Blommesteynweg - Verboomstraat	6
	3	Willem Ruyslaan - Oude Dijk	13		2	Groene Kruisweg oversteek tussen Wichardstraat en Groene Kruisweg	6



Gemeente Rotterdam