

THEMA-BIJEENKOMST VERKEERSVEILIGHEID

1 NOVEMBER 2013

Aanwezig:

Alphen aan den Rijn
Hillegom
Kaag en Braassem
Leiden
Leiderdorp
Lisse
Nieuwkoop
Noordwijkerhout
Oegstgeest
Rijnwoude
Teylingen
Zoeterwoude
Nationale Politie Hollands-Midden
Regionaal Ondersteuningsburo Verkeersveiligheid
Veilig Verkeer Nederland
Holland Rijnland

De heer K. van Velzen (B), de heer M. Hagoort (A)
De heer I. ten Hagen (B)
De heer T. van Velzen (B), de heer R. de Wagenaar (A)
Mevrouw H. Quispel (A)
De heer C. Wassenaar (B)
De heer A. van Zelst (B)
De heer P. Melzer (B)
De heer M. Vissers (B), de heer J. Spaas (A)
Mevrouw A. de Jong (A)
De heer F. Ketel (B), de heer R. Heijne (A)
Mevrouw G. Preenen (A), de heer A. Vissers (A)
De heer K. den Ouden (B)
De heer R. Fluit, de heer B. Tamerus
De heer R. Visser

De heer J. Groen in 't Wout, de heer J. Kootstra
Mevrouw A. Quist, mevrouw I. de Bruyne, de heer J. de Groot, de heer M. Luijk, de heer E. van Staveren

Workshop Meldpunt Veilig Verkeer

De workshop start met een sheetpresentatie over het Meldpunt. Naar aanleiding van de sheetpresentatie is het volgende opgemerkt:

- Het succes van het Meldpunt valt of staat met de betrokkenheid van burgers. Burgers verschillen echter van mening als het gaat om verkeersveiligheid.
- Verkeersongevallen die via het Meldpunt naar voren komen, zouden gedocumenteerd moeten worden. Dit geschiedt via het buro Via.
- Voor de gemeenten is het een verrassing dat uit het Meldpunt blijkt dat er meerdere meldingen over verkeersonveiligheid zijn.
- Van belang is de lijn tussen het Meldpunt en de gemeenten. Als er een melding uit het Meldpunt verdwijnt, dan zou dat aan de gemeenten gemeld moeten worden (huidige situatie is dat het Meldpunt geen contact opneemt met de gemeente. Wel is het zo dat de plaatselijke VVN-afdeling 'er tussen zit'). Sommige meldingen zijn de wethouders niet bekend. Hier zou een taak moeten liggen voor de plaatselijke VVN-afdeling.
- Een gemeente van Holland Rijnland heeft geprobeerd om knelpunten bij burgers 'op te halen' in het kader van het GVVP. Dit is niet gelukt. Het Meldpunt kan daar dus bij helpen.
- De landelijke afdeling van VVN kan bij de gemeente langskomen om problemen aan te pakken, bijvoorbeeld door middel van de inzet van een radargunteam, of remwegoefeningen te doen met een rijsschoolhouder.
- Er wordt nader stil gestaan bij de sheet rond de verhouding tussen meldingen en problemen: 1 melder kan meerdere problemen melden, het hoeft niet gelijk te lopen.

- Van groot belang is de sheet rond de netwerkanalyse: meldingen zouden doorgestuurd moeten worden naar een ieder die bij kan dragen aan de oplossing.
- Meldingen zijn anoniem
- Verkeersouders kunnen helpen met het doen van meldingen, bijv. rond schoolomgevingen

Er is vervolgens gediscussieerd over de volgende stellingen.

Stelling 1: Een melding wordt een klacht als de melder niet serieus genomen wordt

Deze stelling wordt door een ieder onderschreven. Het volgende is opgemerkt:

- de essentie van deze stelling is dat het serieus nemen van burgers belangrijk is
- een melding betekent niet dat het verkeersveiligheidsprobleem is opgelost. Dit is pas als er een drempel o.i.d. is aangelegd
- een discussie over verkeersveiligheidsprobleem en oorzaak is strikt nodig voordat er een oplossing wordt gegeven
- het Meldpunt probeert de burger over te halen eerst het verkeersveiligheidsprobleem te bespreken, voordat hij naar de wegbeheerder stapt
- er moet bij de melders onderscheid gemaakt worden tussen "notoire zeiksnorren" en serieuze melders. Dit is echter niet eenvoudig. Het beste is te vragen naar de onderbouwing van de klacht. Dan kom je de notoire klager tegen.
- het moeten ook echt meldingen zijn, geen onheuse bejegeningen
- begrip werkt beter dan negeren, hierin ligt de kracht van het Meldpunt
- Twitteren biedt een alternatief voor het Meldpunt

Stelling 2: Nederland is 'Meldpuntmoe'

Deze stelling wordt door een ieder tegengeworpen. Het volgende is opgemerkt:

- het is goed om als gemeente burgers aan te moedigen verkeersveiligheidsproblemen te melden bij het Meldpunt, dan wel je als gemeente ook de verwachting wat aan het probleem te willen doen
- meldingen over verkeersveiligheid moeten ook doorgelicht worden. Paaltjes op het fietspad kunnen een melding zijn, maar deze zijn juist bedoeld om auto's van het fietspad te weren
- het Meldpunt wordt door een ieder ondersteund. Wel ziet men het als concurrentie voor de gemeentelijke meldingspunten.
- het melden moet 'buiten de politiek om'.

Jenno Koostra beëindigt de workshop met een sheet, waarin hij de hoop uitspreekt dat in 2014 in elke gemeente van Holland Rijnland een bewonersgroep beloond wordt d.m.v. het Buurtlabel Verkeer.

Vanuit Kaag en Braassem wordt opgemerkt dat "Woubrugge" een heel goed voorbeeld is voor het succes van het Meldpunt Verkeer. Bewoners van de Boddens Hosangweg zijn nu meer betrokken bij verkeersveiligheid.

Workshop Politie en Handhaving

In het kort is even stil gestaan bij de uitkomsten van de bijeenkomst van januari. Daarin stonden twee stellingen centraal:

1. Uit de inrichting van wegen moet het van bestuurders gewenste gedrag blijken. Terecht dat de politie in 30 km-zones niet handhaaft.
2. Handhaven op snelheid moet mogelijk zijn zonder toepassing van de door de politie gestelde gehanteerde criteria en uitgangspunten. (Zoals: >6 letselaanrijdingen, klachten, structureel excessief snelheidsgedrag)

Vervolgens is gediscussieerd over 2 nieuwe stellingen.

Stelling 1: Ook wijkbeheer en –bewoners mogen op hun wegen het gedrag van het verkeer beïnvloeden

Bij deze stelling was het advies van de politie om leiding/coördinatie te houden bij het fenomeen dat wijkbeheer en/of wijkbewoners zelf het gedrag van het verkeer willen beïnvloeden.

Bij de eerste stelling speelt dat gemeenten eenduidige informatie aan weggebruikers dienen te geven en verrommeling van de buitenruimte dienen te voorkomen. Tijdens de bijeenkomst door de aanwezigen aangedragen voorbeelden waarbij wijkbewoners actief zijn geweest: schilderen van 30 en 50km aanduidingen op de weg, gooien met natte sponzen naar automobilisten die in de beleving van de buurtbewoners te hard reden, plakken van 30km stickers op lantaarnpalen en afvalcontainers, het plaatsen van gele poppetjes op of langs de openbare weg, het ophangen van eigen gemaakte foto's, paaltjes plaatsen, bewoners regelen het verkeer al doordat zij aanwezig zijn op straat, bewoners spreken elkaar aan op hun rijgedrag e.d. De algemene opvatting van de aanwezige wethouders en gemeentelijke vertegenwoordigers is dat bewoners en wijkbeheer het gedrag mogen beïnvloeden maar dat deze activiteiten wel verantwoord moeten zijn. Vooraf overleg en afstemming met de gemeente (verkeerskundigen) is hierbij nodig. De verkeersveiligheid dient door deze activiteiten natuurlijk te worden verbeterd. Rien heeft in zijn inleiding nog gewezen op de mogelijkheid om de materialen uit toolbox 30km gebieden hiervoor te gebruiken Deze materialen zijn bij uitstek geschikt voor toepassing en stralen een eenduidigheid naar de weggebruiker uit, hetgeen de verkeersveiligheid ten goede kan komen. De materialen zijn bij ROV verkrijgbaar.

Stelling 2: Verkeersregelaars weten waar en hoe ze verkeer moeten regelen. De wegbeheerder is daarvoor niet nodig

De tweede stelling betrof het punt dat leiding/coördinatie gehouden dient te worden bij het regelen van verkeer door verkeersregelaars.

In de loop der tijd is er een verschuiving ontstaan van het regelen van verkeer door de politie naar de verkeersregelaars. Er kan onderscheid worden gemaakt in verkeersregelaars bij evenementen en beroepsverkeersregelaars. In de BABW en de regeling verkeersregelaars is geregeld dat verkeersregelaars alleen staande verkeer mogen regelen. Hierop vormt de groep "voertuigbegeleiding" een uitzondering. De wegbeheerder is verantwoordelijk voor de veiligheid en doorstroming op zijn wegen. Dus de wegbeheerder wil natuurlijk op de hoogte blijven waar en wanneer verkeer wordt geregeld door verkeersregelaars. Zowel bij werk in uitvoering (beroepsverkeersregelaars) als bij evenementen (evenementenregelaars) is dit aan de orde.

Bij werk in uitvoering kan de wegbeheerder in de vergunning regelen waar en wanneer met inzet van verkeersregelaars het verkeer geregeld dient te worden. Bij evenementen kan de wegbeheerder bij de vergunningaanvraag van het evenement dit aangeven. Hierbij kan worden aangetekend dat tegenwoordig de verantwoordelijkheid veel meer bij de organisatie van een evenement wordt neergelegd. Daarom is het raadzaam om een goed verkeersplan te eisen voordat de vergunning voor het evenement wordt verleend. Het verkeersplan dient door de organisatie van het evenement te worden opgesteld. De gemeente blijft leidend als verantwoordelijk wegbeheerder.

VNG en ministerie zijn nieuwe wetgeving aan het opstellen voor verkeersregelaars. Ook het digitale opleidingstraject van de verkeersregelaars wordt aangescherpt. Landelijk is 50% van de situaties waarin met inzet van verkeersregelaars verkeer wordt geregeld niet bij gemeenten bekend.

Rien Fluit beëindigt de workshop met een sheet met de belangrijkste criteria van de Politie om handhaving af te wijzen of toe te zeggen. Deze zijn:

- alleen handhaving bij voldoende capaciteit en prioriteit
- geen handhaving in gebieden die niet volgens de richtlijnen zijn ingericht
- het van de weggebruiker gewenste gedrag moet uit de weg voortvloeien
- inrichting en ligging van de weg moeten geschikt zijn om snelheids-meetapparatuur op te stellen
- op het wegvak dienen in de voorafgaande drie jaar meerdere letselongevallen te zijn geregistreerd
- klachten moeten herleidbaar zijn tot natuurlijke personen, en moeten inhoud hebben en duidelijk zijn

De procedure hiervoor is:

- Wegbeheerder brengt locatie in bij lokaal verkeersoverleg
- Politievertegenwoordiger neemt dat mee en laat dit veredelen met bestaande informatie
- Intern advies aan teamchef politie, taakverantwoordelijke voor verkeer in zijn gebied
- Teamchef neemt besluit op basis van capaciteit, prioriteiten, beleid, mogelijkheden en overige lokale informatie
- Politievertegenwoordiger meldt besluit terug in lokaal verkeersoverleg

Workshop Effecten van Duurzaam Veilige inrichtingen

Rien Visser geeft een presentatie over de effecten, problemen, oplossingen en gevolgen van Duurzaam Veilige inrichtingen.

Positieve effecten zijn een daling van het aantal letselongevallen, minder uitlaatgassen en geluidhinder en een betere leefbaarheid.

Problemen zijn dat er te weinig geld is, dat de inrichtingseisen niet voldoen aan de handhavingseisen van de politie en dat er geen draagvlak is onder de bewoners.

Oplossingen zijn bijvoorbeeld dat op een inloopavond aan bewoners en belanghebbenden uitgelegd wordt waarom voor een bepaalde oplossing gekozen is. Of dat je bewoners oplossingen laat bedenken waardoor het draagvlak vergroot wordt.

Gevolgen van een betere inrichting zijn een betere verkeersveiligheid, leefbaarheid, oversteekbaarheid en door meer draagvlak ook tevreden bewoners.

Er is in de workshops vervolgens uitvoeriger stilgestaan bij het begrip draagvlak.

Voor het verkrijgen van draagvlak is uitleggen van maatregelen belangrijk. Dat lukt nog niet altijd goed. Mensen willen bijvoorbeeld wel veiligheid, maar ergeren zich aan drempels in de woonwijken (niet alleen voor de eigen deur). Belang wordt altijd sterker ingezien als er daadwerkelijk sprake is van onveiligheid (of als dit zo wordt ervaren). Het verwijzen naar de landelijke richtlijnen is niet voldoende om draagvlak te krijgen voor maatregelen.

Het betrekken van de wijk is van belang voor draagvlak. Maar dit kan ook resulteren in het niet uitvoeren van verkeersveiligheidsmaatregelen omdat de wijkbewoners deze niet willen en omdat geen onveiligheidsprobleem wordt ervaren. Het toch uitvoeren van (dure) maatregelen is dan moeilijk te verdedigen. Naast de inwoners is ook draagvlak bij de gemeenteraad van belang.

Bij overleg met hulpdiensten komt soms naar voren dat gekozen moet worden tussen snelle aanrijroutes (brandveiligheid) en lage snelheden (verkeersveiligheid).

Voor het draagvlak is het ook niet goed om schijnveiligheid te creëren door 30 aan te houden in een wijk waar 30 niet goed is te handhaven.

Een principiële vraag is of je altijd draagvlak moet willen, ook als dit tot gevolg heeft dat de situatie minder verkeersveilig wordt. Soms is een maatregel veilig maar wordt deze als onveilig beleefd. Een voorbeeld hiervan is ook de toepassing van Shared Space.

Toch zijn er ook ervaringen dat bijvoorbeeld het verwijderen van een fietspad door de bewoners werd geaccepteerd doordat dit goed werd uitgelegd.

Bij schoolomgevingen is vaak een chaotische situatie. Daardoor wordt geroepen om meer veiligheid. Niet altijd gebeuren er ook daadwerkelijk ongevallen. Je zou dan kunnen pleiten om de situatie juist zo te laten omdat een onveilig gevoel juist veilig gedrag tot gevolg heeft. Toch ligt dit

in schoolomgevingen vaak iets anders. Een algemene doelstelling is dat kinderen juist in een veilige omgeving moeten kunnen leren om zelfstandige verkeersdeelnemers te worden. De schoolomgeving is a.h.w. een oefenruimte.

Verder werd geconstateerd dat een algemene ervaring is dat ook als je bewoners mee laat praten er toch achteraf klachten kunnen komen. Lang niet iedereen is aanwezig op bewonersavonden en veel mensen reageren pas als de maatregelen concreet worden.

De ervaring is dat bewoners ook met hele goede ideeën kunnen komen tijdens bewonersavonden. Belangrijk hierbij is dat maatregelen gezamenlijk worden bedacht. Hierdoor kan ook direct worden aangegeven in welke mate de ideeën realistisch zijn. Bewoners zijn vaak realistisch en bereid om de problemen van verschillende kanten te bekijken. Zo'n bewonersavond kan ook begrip opleveren voor de keuzes die een gemeente moet maken (verschillende belangen).

Algemene reacties

- de punten uit de workshops zullen meegenomen worden, en in de organisatie uiteengezet worden.

- algemene reactie is dat men het Meldpunt Veilig Verkeer voorheen niet kende, en er nu wat mee te willen doen.

Er wordt vervolgens nog gediscussieerd over het overzicht meldingen-problemen uit de presentatie over het Meldpunt. Er zijn actieve melders die meerdere problemen zullen melden. Aan de andere kant kan je ook veel meldingen over 1 probleem hebben. Verder wordt stelling 1 nog een keer benadrukt: als de melding niet serieus genomen wordt, creëer je een probleem.