Samenvatting van het
Verkeersveiligheidsplan
2010-2014

Enschede veilig vooruit

Gemeente Enschede

© 2010 Gemeente Enschede

Hoewel de gegevens van dit boek met grote zorgvuldigheid zijn bijeengebracht, aanvaardt de uitgever geen aansprakelijkheid voor eventuele fouten of onvolledigheden.

Samenvatting van het
Verkeersveiligheidsplan
2010-2014

Enschede veilig vooruit

Gemeente Enschede

Inhoud

Pagina 4
Voorwoord

Pagina 8
Ambitie

Pagina 14
Uitgangspunten

Pagina 22
Infrastructuur

Pagina 30
Gedrags-beïnvloeding

Pagina 38
Organisatie

Pagina 42
Uitvoerings-programma

Pagina 46
Colofon

Hans van Agteren, *wethouder Verkeer gemeente Enschede*

Voorwoord

Het feit dat u deze brochure in handen heeft en zelfs al begonnen bent met lezen, laat zien dat u geïnteresseerd bent in verkeersveiligheid. Dat is mooi. Die interesse betekent waarschijnlijk óók dat u zich ervan bewust dat verkeersveiligheid geen vanzelfsprekendheid is. En dat is pure winst.

Een goed 'verkeersveiligheidsbewustzijn' van de verkeersdeelnemers is immers een belangrijke voorwaarde voor een verkeersveilige leefomgeving. Ga maar na: (te) veel verkeersongevallen vinden hun oorzaak in juist een gebrek aan dat bewustzijn. Denk aan kinderen die – en neem het ze eens kwalijk – geen gevaar zien. Denk aan jongvolwassenen die vrij consequent hun eigen rijvaardigheden overschatten en risico's onderschatten. Of denk aan automobilisten die zich veilig wanen in hun snelle 'ijzeren kooi', maar vergeten dat juist die stevige bescherming een gevaar is voor kwetsbare verkeersdeelnemers als voetgangers, fietsers en bromfietsers.

De sleutel tot een verkeersveiliger leefomgeving is dus gelegen in het vergroten van het verkeersveiligheidsbewustzijn. Maar hoe doe je dat? Daar hebben we als gemeente Enschede in 2009 nadrukkelijk bij stil gestaan. Onze keuzes hieromtrent hebben we vastgelegd in ons nieuwe Verkeersveiligheidsplan 2010-2014, waarvan deze brochure de samenvatting is.

Een goede *infrastructuur* is en blijft een basisvoorwaarde. Een belangrijk onderdeel van ons Verkeersveiligheidsplan is dan ook om al onze gemeentelijke wegen zo in te richten dat de weggebruiker weet – bewust of onbewust – welk rijgedrag passend is. Onze wegen zijn voor het grootste deel al volgens dit 'Duurzaam Veilig'-principe ingericht, maar omdat de verkeersstromen in de loop der tijd drastisch kunnen veranderen, blijft dit punt onze aandacht verdienen.

Daarnaast is *gedragsbeïnvloeding* essentieel: communicatie, educatie en handhaving. Dit is allesbehalve eenvoudig, maar met de integrale aanpak van het nieuwe Verkeersveiligheidsplan willen we zoveel mogelijk bijdragen aan een beter verkeersveiligheidsbewustzijn. Met 'integraal' bedoelen we dat we maatregelen op het gebied van infrastructuur, communicatie, educatie en handhaving in samenhang oppakken. Ook kijken we of er win-winkansen zijn bij aanpalende beleidsterreinen, zoals Jeugd en Onderwijs, en zetten we sterk in op nauwe samenwerking met partners in de regio.

Wat is bij dit alles onze doelstelling? Heel mathematisch gezegd om in de komende jaren het aantal ernstige ongevallen met meer dan 25 procent terug te brengen. Daarvoor trekken we tot 2014 enkele miljoenen euro's overheidsgeld uit. Maar het eigenlijke doel is noch mathematisch noch boekhoudkundig. Het gaat om mensenlevens.

In Enschede zijn er elk jaar dodelijke slachtoffers te betreuren en vallen er tientallen ziekenhuisgewonden. Wij vinden dat elk verkeersslachtoffer er één te veel is: nabestaanden en ziekenhuisgewonden zitten vaak jaren en nog vaker levenslang met de trauma's van dat ene verkeersongeval opgescheept. We beseffen dat we geen garanties kunnen geven, maar als gemeente willen we wel alles doen wat binnen ons vermogen ligt om verkeersongevallen – en daarmee het menselijk leed – te voorkomen.

Deze ambitie leeft sterk binnen de gemeente en de raad. Ook onze partners als het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Overijssel, Veilig Verkeer Nederland, scholen, politie en Openbaar Ministerie weten waar het echt om gaat. Ik heb er dan ook alle vertrouwen in dat alle partijen die bij de uitvoering van dit plan betrokken zijn, meer dan hun uiterste best zullen doen om de verkeersveiligheid in onze gemeente structureel te verbeteren. Kunnen we ook op uw verkeersveiligheidsbewustzijn blijven rekenen?

OLA
KELLY
KELLY
Gall Gall
25% korting

Ambitie

Ambitie

Er is de afgelopen jaren hard gewerkt aan een verkeersveiliger Enschede. Dat was niet zonder resultaat, want ondanks een toegenomen aantal verkeersbewegingen is het aantal ernstige verkeersslachtoffers in de periode 2003-2008 licht gedaald. Toch is dat voor de gemeente geen reden om tevreden achterover te leunen: het aantal verkeersslachtoffers moet de komende jaren nog met procenten tegelijk omlaag! Enschede is bereid daar flink de mouwen voor op te stropen.

Gemeente Enschede heeft de ambitie om in 2015 het aantal ernstige verkeersslachtoffers te hebben teruggebracht tot maximaal 75 – 4 verkeersdoden en 71 ziekenhuisgewonden.

In 2003 heeft de gemeente Enschede een gemeentelijk verkeersveiligheidsplan voor de periode tot 2008 opgesteld met vooral *infrastructurele maatregelen*. Deze zijn (of worden binnenkort) allemaal uitgevoerd. Ook heeft de gemeente veel energie gestoken in het organiseren en mogelijk maken van *educatie en communicatie*. De politie ten slotte heeft zich in samenspraak met de gemeente ingespannen voor een gedegen *handhaving*.

Dit pakket aan maatregelen heeft zijn effect gehad. Het aantal verkeersbewegingen is de afgelopen jaren gestaag toegenomen. Ook zijn kwetsbare groepen verkeersdeelnemers (jongeren en senioren) in Enschede bovengemiddeld gegroeid. Toch is het aantal ernstige verkeersslachtoffers – ziekenhuisgewonden en dodelijke slachtoffers – licht gedaald: van 108 naar 105. [1]

Inhaalslag

Dat is op zich goed nieuws, maar allerminst een reden om tevreden achterover te leunen. Ieder verkeersslachtoffer is er één te veel. Bovendien is de daling in het aantal slachtoffers te gering om van een trend te kunnen spreken. De ambitie is dan ook om het aantal verkeersongevallen met grotere cijfers terug te dringen.

Zo'n doel was al in het verkeersveiligheidsplan van 2003 gesteld: in 2010 zou het aantal ernstige verkeersslachtoffers op 80 moet liggen. Dat lijkt inmiddels, gezien de cijfers uit 2008, voor 2010 niet reëel. Maar de komende jaren wil de gemeente een inhaalslag maken. Sterker nog, voor 2015 scherpen we de ambities verder aan. Het Rijk heeft in 2008 een nieuw Strategisch Plan Verkeersveiligheid 'Van, voor en door iedereen' vastgesteld met nieuwe landelijke doelstellingen. Als we de doelstelling uit dit plan vertalen naar Enschede, dan betekent dat dat het aantal ernstige slachtoffers in 2015 moet zijn teruggebracht tot 75. Dát is onze ambitie voor de komende vijf jaar.

Samenwerking en samenhang

Ten opzichte van de cijfers van 2008 staat die ambitie van 2015 voor een daling van 28 procent. Is dat realistisch? Niet als we op dezelfde voet doorgaan. Daarom heeft de gemeente Enschede ingestemd met een gewijzigde aanpak en een bijbehorend – sterk verruimd – budget. De focus zal de komende jaren nog meer komen te liggen op *samenwerking* en *samenhang* op het gebied van infrastructuur, communicatie, educatie en handhaving.

[1] *Onder 'ernstige verkeersslachtoffers' verstaan we zowel ziekenhuisgewonden als dodelijke slachtoffers. In 2003 lagen die aantallen op respectievelijk 102 en 6, in 2008 op 100 en 5.*

Govert Snoek, *revalidatiearts in Het Roessingh:*

“Naast de fysieke impact, is er de emotionele klap”

“In het revalidatiecentrum van Het Roessingh krijgen we jaarlijks enkele tientallen patiënten binnen die betrokken waren bij een verkeersongeval. Ze hebben dan al enige tijd in het ziekenhuis doorgebracht. Als ze voldoende stabiel zijn, komen ze hier om te revalideren.

Met de revalidatie werken we aan het verdere herstel van de patiënt. Maar het betekent ook: leren omgaan met nieuwe beperkingen. Want als je hier bent binnengekomen met botbreuken, kun je soms nog redelijk op je oude niveau terugkomen. Maar met een dwarslaesie heb je te maken met verlamming en bijkomende problemen als incontinentie. Hersenletsel kan leiden tot concentratiestoornissen, vergeetachtigheid en gedragsverandering. Dat beïnvloedt de kwaliteit van de rest van je leven.

Naast de fysieke impact, is er de emotionele klap van een ongeval. Slachtoffers die geen schuld hadden, maar op het verkeerde moment op de verkeerde plaats waren, worstelen met de vraag: ‘Waarom ik?’ Patiënten

die zelf (mede) veroorzaker zijn van een ongeval, hebben een sterk schuldgevoel. Misschien hebben ze de risico's onderschat. Of ze hebben zichzelf overschat – over wat ze aan kunnen van drank of hoe goed ze hun scooter, motor of auto beheersen. Een deel zet zich daar maar moeilijk overheen en blijft zichzelf verwijten maken. Dat is vooral sterk als er door hun toedoen andere mensen bij het ongeval betrokken waren. Tot slot zijn er nog de familie en vrienden van de patiënten: zij blijven geconfronteerd met iemand die hun lief is die niet meer is als vroeger.

Werken in een revalidatiecentrum maakt je behoorlijk bewust van je kwetsbaarheid in het verkeer. Je zou willen dat anderen dat besef ook hadden. Te veel verkeersdeelnemers wanen zich onkwetsbaar. Educatie zou zich vooral daarop moeten richten."

—

Meer informatie over Het Roessingh vindt u op www.roessingh.nl.

BOKKER

Uitgangs-punten

Uitgangspunten

Nederland behoort tot de top van verkeersveilige landen in Europa. Hoewel Enschede nog een inhaalslag te maken heeft, kan ook van de gemeente gezegd worden dat de verkeersveiligheid op een hoog niveau ligt. Om vanuit zo'n positie verdere vorderingen te maken, zijn krachtige inspanningen nodig. De plannen, de uitvoering, de organisatie – alles moet kloppen.

Om die reden heeft de gemeente Enschede een aantal uitgangspunten geformuleerd. Deze zijn leidend geweest bij het opstellen van het Verkeersveiligheidsplan 2010-1014 en zullen leidend zijn bij de uitvoering ervan.

Infrastructuur

Wat de infrastructuur betreft, staat *Duurzaam Veilig* centraal. Dit is een wetenschappelijk onderbouwde visie op verkeersveiligheid die zijn waarde ruimschoots heeft bewezen, getuige het succesvolle Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid van de laatste jaren. Het voert te ver om alle aspecten van dit concept in deze brochure te bespreken [2], maar vertaald naar de Enschedese situatie betekent Duurzaam Veilig onder meer:

- *Wegen en kruispunten zijn zo duidelijk en overzichtelijk mogelijk ingericht.*
- *De vormgeving van de weg past bij de functie van de weg. Een 30-kilometerweg door een woonwijk moet er bijvoorbeeld zo uitzien, dat een automobilist vanzelf snapt dat hard rijden hier ongewenst is.*
- *Er kunnen altijd ongelukken gebeuren. Daarom is de infrastructuur zo ingericht dat de kans op letsel bij de veroorzaker of bij andere weggebruikers zo klein mogelijk is.*

Gedragsbeïnvloeding

Doel van gedragsbeïnvloeding – educatie, communicatie en handhaving – is bij te dragen aan voldoende kennis, een goede houding en een verantwoord gedrag bij alle verkeersdeelnemers. Weggebruikers laten zich echter heel moeilijk 'sturen'. Om als gemeente toch zoveel mogelijk bij te dragen aan effectieve educatie, communicatie en handhaving, hanteren we de volgende uitgangspunten:

- *Educatie, communicatie en handhaving worden in samenhang ingezet. Bijvoorbeeld: voor een voorlichtingscampagne over de juiste snelheid in de woonwijk maken we met de politie afspraken over extra snelheidscontroles in die wijken.*
- *Er wordt gestreefd naar een permanente verkeerseducatie: niet alleen op basisscholen, maar ook op middelbare scholen, via rijscholen, op seniorenbeurzen enzovoort.*
- *De gemeente maakt waar mogelijk gebruik van bestaande (regionale of landelijke) projecten en programma's. Dat betekent bijvoorbeeld dat Enschede aansluit bij de succesvolle campagne 'Daar kun je mee thuis komen'. Dit vergroot de samenhang en bespaart kosten.*
- *We zullen voor lokale doelgroepen, thema's of acties eigen materiaal uitwerken, in nauwe samenwerking met onze partners.*

[2] *Zie voor meer informatie over Duurzaam Veilig de site www.doormetduurzaamveilig.nl.*

Uitgangspunten

De plannen, de uitvoering, de organisatie – alles moet kloppen om in de komende jaren vooruitgang te kunnen boeken.

Organisatie

Bij verkeersveiligheid zijn veel verschillende partijen betrokken. Bij gedragsbeïnvloeding bijvoorbeeld werkt de gemeente samen met het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Overijssel (ROVO), Veilig Verkeer Nederland (VVN), Regio Twente, het Openbaar Ministerie, politie, onderwijsinstellingen enzovoort. Elk van die partners heeft zijn eigen taken, specialiteiten en verantwoordelijkheden.

Het is een uitdaging op zich om in deze verscheidenheid tot een gezamenlijk, samenhangend pakket maatregelen te komen. Maar de verkeersveiligheid in Enschede is erbij gebaat als er nóg meer partijen meedenken. Verkeersveiligheid is immers niet slechts een verkeer- en vervoerkwestie, maar heeft raakvlakken en overlappingen met beleidsterreinen als Jeugd, Ouderen, Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Sociaaleconomische zaken. Om bijvoorbeeld alcohol en drugs in het verkeer te bestrijden, zijn de kennis, de programma's en het netwerk van de gezondheidszorg en verslavingszorg essentieel.

Gezien het bovenstaande krijgt de organisatie van het thema verkeersveiligheid de komende jaren extra aandacht. *Samenwerking* en *samenhang* zijn de sleutelwoorden:

- *De gemeente zorgt voor een goede interne samenwerking.*
- *We betrekken onze partners in een vroeg stadium bij onze plannen. Zo voorkomen we dat we iets gaan uitwerken, dat elders al voorhanden is.*
- *We stemmen onze acties en maatregelen af.*
- *De gemeente is duidelijk over haar rol en verantwoordelijkheid en over wat ze van haar partners verwacht.*

Analyse

Beleid maken is keuzes maken – en dat was tijdens het opstellen van het Verkeersveiligheidsplan 2010-2014 niet anders. Om de beschikbare middelen zo effectief mogelijk in te zetten, is het immers zaak te focussen op die thema's en doelgroepen waar nog veel te winnen is.

Daarom hebben we in 2009 veel tijd besteed aan een analyse van de *ongevalscijfers* en aan andere *deskresearch*. We hebben elf *sleutelfiguren geïnterviewd*, onder wie de wethouder verkeer & vervoer, de secretaris van het ROVO, de korpschef van Politie Twente en een officier van justitie. De inwoners van Enschede zijn uitgenodigd mee te denken: zeven weken lang konden zij een *online enquête* invullen met de mogelijkheid verkeersonveilige wegen of kruispunten op een kaart aan te geven. Tot slot zijn de onderzoeksresultaten en eerste oplossingsrichtingen besproken met een *adviesgroep* en een *klankbordgroep*.

Focus

Op basis van het onderzoek hebben we vastgesteld dat de gemeente in de komende jaren de nadruk moet leggen op:

- *Het aanpakken van de relatief zwakke onderdelen van de infrastructuur. De schoolomgeving, het openbaarvervoernetwerk (buslijnen) en het fietsnetwerk krijgen speciale aandacht.*
- *Jonge fietsers en bromfietser (16 en 17 jaar), jonge automobilisten (van 18 tot en met 24 jaar) en ouderen (vanaf 67 jaar).*
- *Alcohol, drugs en snelheid.*

Miranda Wildemors, *leerkracht van OBS Park Stokhorst:*

“We helpen ouders om zélf het goede voorbeeld te geven”

“Op onze basisschool hebben we één methode verkeerseducatie, met een leerlijn vanaf groep 1 tot en met 8. Met de kleuters heb je het echt over de basis: hoe moet je oversteken, wat te doen als er een bal op straat rolt? Daarna gaan we meer in op hun eigen deelname aan het verkeer, want vanaf groep 4 en 5 komen veel kinderen al alleen naar school. Zo proberen we een stevige basis voor veilig gedrag te leggen. Ook hier geldt: vroeg geleerd, oud gedaan.

Maar natuurlijk leer je verkeersveiligheid niet alleen van je juf of meester op school: ook de ouders spelen een essentiële rol. Als het goed is, leren vooral zij de kinderen veilig fietsen bijvoorbeeld. Daarom proberen we de ouders nauw bij de educatie te betrekken. Er is onder meer een verkeerscommissie van ouders – ik zit er als enige leerkracht bij – die meedenkt over de verkeersveiligheid rond school en die helpt met speciale acties.

Eén zo'n actie is juist ook gericht op de ouders zelf, om die het goede voorbeeld te laten geven. Zoals bij veel scholen hebben we hier 's ochtends, als de kinderen naar school worden gebracht, soms problemen met onveilig geparkeerde auto's. Daarom doen we eens in de zoveel tijd een smiley achter de ruitenwisser als een auto goed geparkeerd staat, en een duim als ze bijvoorbeeld op de stoep of in een bocht geparkeerd staan. We laten dan ook meteen zien waar ze de auto makkelijk kwijt hadden gekund. En we moedigen natuurlijk altijd aan om lopend of met de fiets te komen. Ouders stellen dat erg op prijs, dat er niet bekeurd wordt, maar dat we ze er vriendelijk op wijzen hoe het beter kan. Ze creëren niet expres verkeersonveilige situaties – vaak zijn ze zich er gewoon niet bewust van."

—

Wilt u de school van uw kinderen graag een handje helpen met de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld als verkeersouder? Mail dan naar verkeersveiligheid@enschede.nl.

5 Hoseland
connexxion
Twents
8936
BR-JZ-66

Infra-structuur

Infrastructuur

Een goede infrastructuur is een basisvereiste voor verkeersveiligheid. De wegen moeten in goede staat verkeren. Maar ze moeten ook zó zijn ingericht dat ze weggebruikers aanzetten tot het juiste gedrag en de gevolgen van ongevallen die zich toch voordoen, helpen beperken. Dat vereist continue aandacht van de gemeente Enschede: niet alleen omdat wegen onderhouden moeten worden, maar ook omdat de verkeerssituatie, en daarmee de verkeersveiligheid, in de loop der jaren kan veranderen.

De infrastructuur is zelden de directe oorzaak van een verkeersongeval. Meestal is dat het onveilige gedrag van de verkeersdeelnemers zelf. De infrastructuur kan weggebruikers echter wel stimuleren zich veilig te gedragen, bijvoorbeeld met verkeersdrempels of opstelstroken bij verkeerslichten. Ook kan de inrichting van de weg de verkeersdeelnemers beschermen, voor het geval zich toch een ongeval voordoet: een middenberm, gescheiden fietspaden enzovoort. Indirect is de inrichting van de wegen dus wel degelijk een factor van belang in het verkeersveiligheidsbeleid.

Daarom streeft Enschede naar een 'Duurzaam Veilige' inrichting van de wegen, een belangrijk uitgangspunt van het Verkeersveiligheidsplan 2010-2014. Bij uitbreiding of groot onderhoud van de infrastructuur zullen we hier al in de planvorming scherp op letten. Maar ook willen we op regelmatige basis een korte scan van de gemeentelijke infrastructuur uitvoeren: is de inrichting van de weg nog wel 'Duurzaam Veilig'? Of is de verkeerssituatie zo veranderd (toegenomen drukte bijvoorbeeld) dat er aanpassingen nodig zijn? Ook klachten en metingen vormen input voor zo'n scan.

Tijdens het vooronderzoek – de analyse van de ongevallengegevens, de online enquête enzovoort – is al een eerste scan uitgevoerd. Op basis hiervan bleek dat een aantal locaties verbetering behoeft. Hieronder beschrijven we per type infrastructuur welke aanpak we voor ogen hebben.

30-kilometerzones

In de periode 2003-2008 viel ongeveer een vijfde deel van de ernstige slachtoffers in Enschede in 30-kilometerzones. Deze categorie ongevallen kent een stijgende lijn. Veel van de slachtoffers zijn fietsers of voetgangers.

De gemeente heeft ervoor gekozen om dit verband niet slechts de (geïsoleerde) ongevalslocaties aan te pakken. In plaats daarvan zullen we de komende jaren de in totaal tien 30-kilometerzones binnen onze gemeentegrenzen uitgebreid doorlichten. Voor iedere zone gaan we na in hoeverre functie, vorm en gebruik er nog overeenkomen, conform de Duurzaam Veilig-visie. De omgeving van scholen zal daarbij extra aandacht krijgen, maar er is ook oog voor voorzieningen als winkels en verzorgingshuizen. Uiteraard zullen we bij dit onderzoek extra letten op de al geïdentificeerde aandachtslocaties.

Per zone kan dan een aanpak op maat worden bepaald en daarvoor is in de begroting een bedrag gereserveerd. De aanpak van een wijk zullen we waar mogelijk ondersteunen met een lokale campagne om bewoners aan te moedigen bij te dragen aan de verkeersveiligheid in hun eigen wijk – zie ook het hoofdstuk over gedragsbeïnvloeding.

50-kilometerwegen

Op 50-kilometerwegen doen zich vooral voorrangsongevallen (één partij verleent ander geen voorrang) en kop-

Infrastructuur

De infrastructuur kan weggebruikers stimuleren zich veilig te gedragen.

staartbotsingen voor. De eerste vinden voornamelijk plaats op kruispunten zonder verkeerslichten. Fietsers zijn hierbij relatief vaak slachtoffer. De kop-staartbotsingen doen zich meer voor op kruispunten die met verkeerslichten worden geregeld.

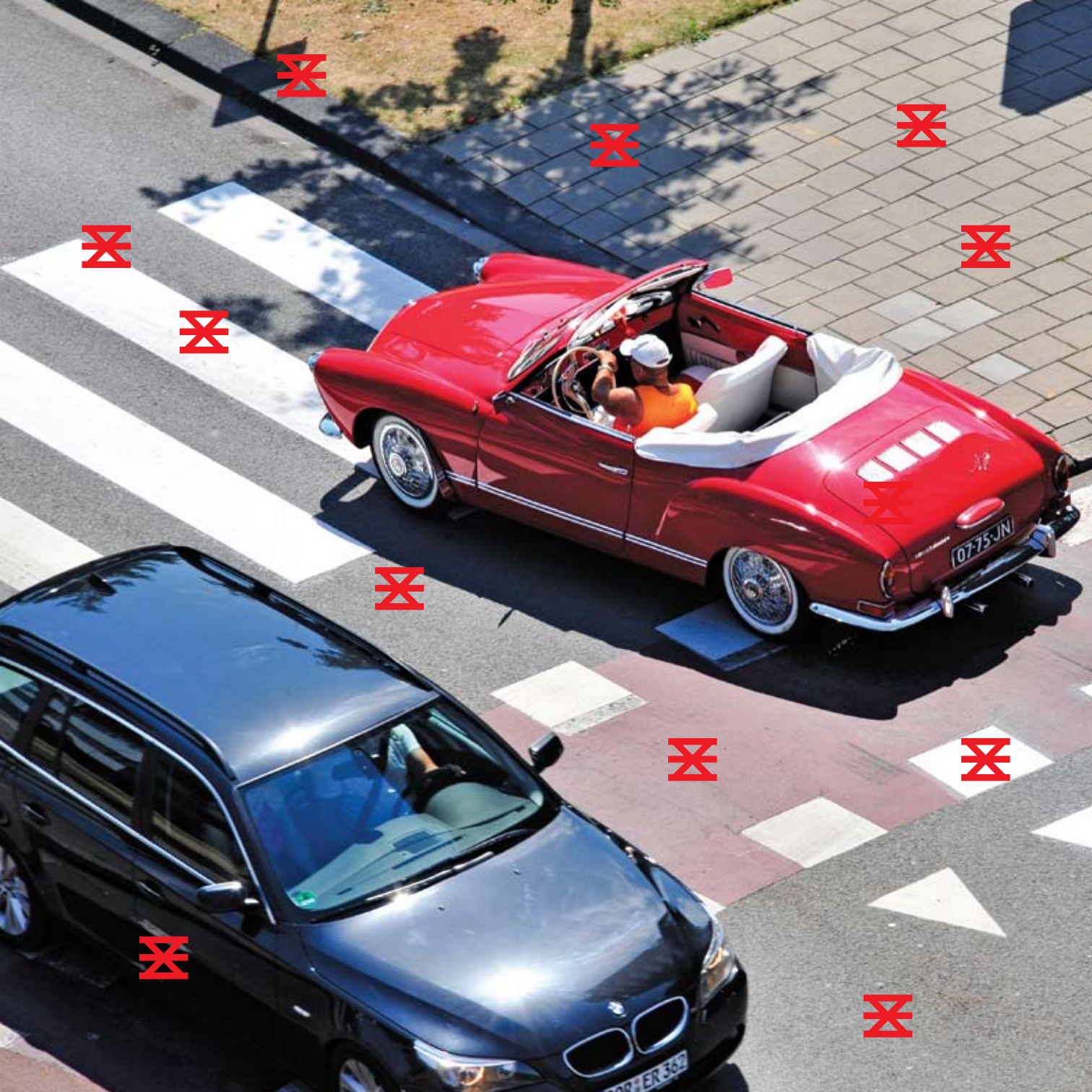
Hoewel de eigenlijke oorzaak van deze ongevallen vaak te hoge snelheid of onoplettendheid is, zien we mogelijkheden om een aantal kruispunten veiliger te maken door deze overzichtelijker dan wel herkenbaarder (voor tegemoetkomend verkeer) in te richten. Wat precies nodig is, hangt af van de situatie ter plaatse. Dit kan variëren van een aanpassing van de belijning tot een complete herinrichting van het kruispunt. We zullen hierbij zoveel mogelijk routegewijs te werk gaan, in plaats van her en der losse kruispunten aan te pakken. Speciale aandacht krijgen die kruispunten waar ook het Enschedese fietsnetwerk gebruik van maakt. Ook 50-kilometerwegen met busvoorzieningen zullen kritisch worden bekeken: sommige locaties zijn door de voorzieningen mogelijk te complex geworden voor de verkeersdeelnemers.

Black spots

Met bovenstaande maatregelen zijn vrijwel alle in het vooronderzoek geïdentificeerde aandachtslocaties gedekt. Toch blijven er dan nog een paar ‘black spots’ (locaties waar over meerdere jaren veel ernstige ongevallen zijn gebeurd) over. Deze zullen apart onderzocht en aangepakt worden. Jaarlijks zullen we de nieuwe ongevallengegevens analyseren om eventuele nieuwe probleemlocaties te identificeren.

Infrastructurele maatregelen 2010-2014

- *Alle 30-kilometerzones worden doorgelicht. Waar nodig treffen we maatregelen op maat.*
- *We maken ongevalsgevoelige kruispunten op 50-kilometerwegen overzichtelijker en herkenbaarder.*
- *Zogenaamde ‘black spots’ worden aangepakt.*


07-75-JN

Henk Kroes, *coach in het 49cc-project:*

“Stoer doen is prima, maar je moet wel weten waar je grenzen liggen”

“Het 49CC-project is een leerstraf voor jonge bromfietsers die een zware verkeersovertreding hebben begaan – 80 op je brommertje rijden bijvoorbeeld. Zo’n jongere krijgt dan eenmalig een aanbod: óf het wordt een dagvaarding bij de kantonrechter, óf je neemt deel aan de leerstraf van vijf avonden van drie uur. De meesten kiezen gelukkig voor het laatste.

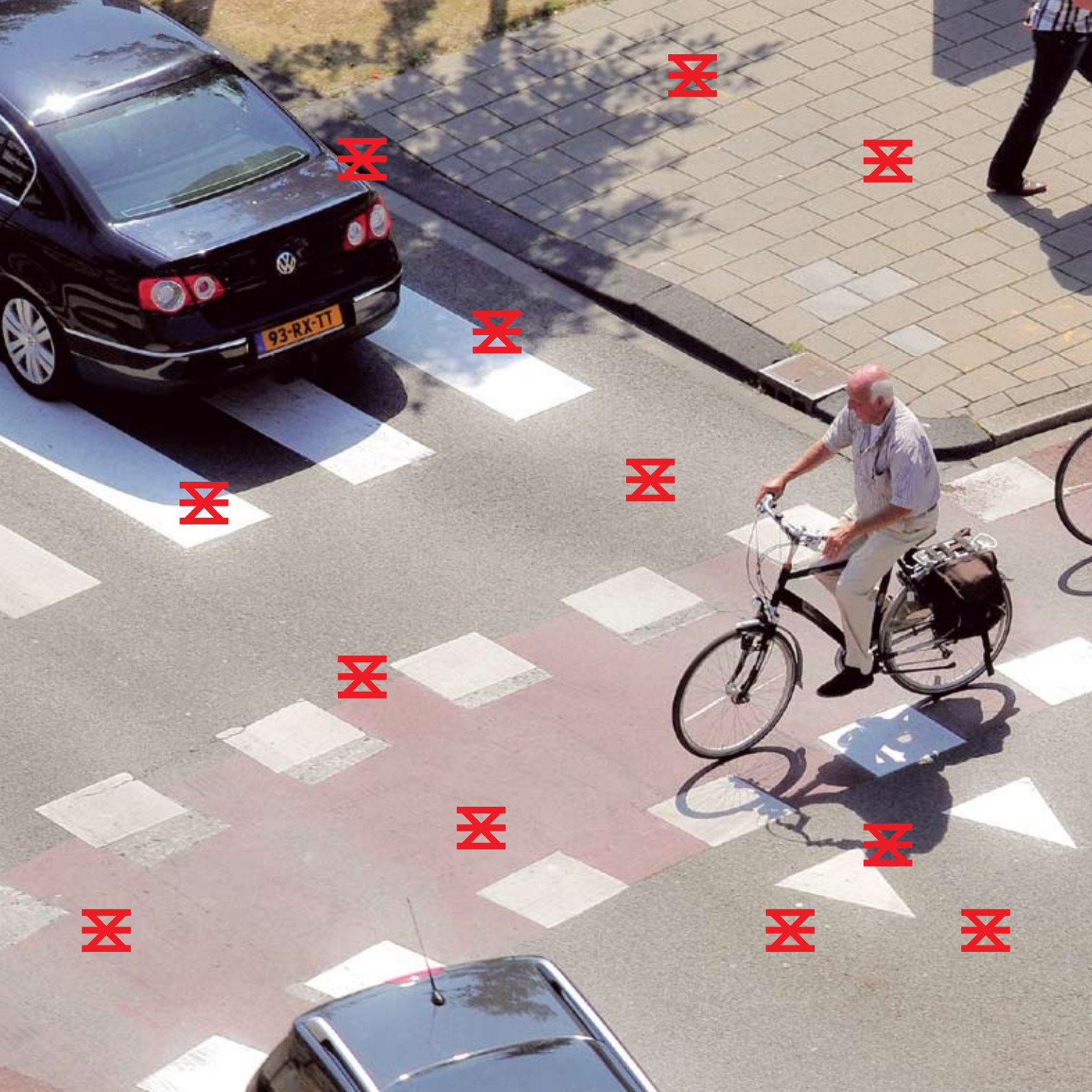
Ons doel is de jongeren bewuster te maken van hun eigen handelen. Waarom hebben ze die overtreding begaan? Was het stoerdoenerij, was het groepsdruk? Welke risico’s hebben ze gelopen? Hoe hadden ze dat kunnen vermijden? Want stoer doen is prima, maar je moet wel weten waar de grenzen van je eigen kunnen liggen. Jongeren denken bijvoorbeeld dat ze onmiddellijk stil staan als ze remmen, ook bij hoge snelheid. Maar wij laten ze zien hoeveel meter ze verder zijn eer ze überhaupt kunnen reageren. Wij doen ook een aantal praktijkoefeningen: om pionnetjes rijden, achtjes

maken, stopproeven. En dan merken ze al snel dat ze die scooter lang niet zo goed beheersen als ze dachten.

Of dat allemaal helpt om tot die jongeren door te dringen? Ik denk het wel. Deze leeftijdsgroep blijft natuurlijk lastig. Maar we sluiten de leerstraf af met een intentieplan: hoe willen ze zich de komende tijd gaan gedragen in het verkeer? Als je dan ziet dat ze dingen opschrijven als beter opletten bij kinderen, beter opletten bij kruispunten, misschien iets langzamer rijden... dan hebben ze toch echt iets geleerd over hun eigen gedrag."

—

49cc is een Twents project.
Vanaf 2011 wordt het in heel Overijssel ingevoerd.


93-RX-TT

Gedrags-beïnvloeding

Gedrags-beïnvloeding

Dé risicofactor in het verkeer is de verkeersdeelnemer zelf. Gebrek aan ervaring, onoplettendheid, haast, 'een paar pilsjes doen me niks', vermoeidheid, te veel zelfvertrouwen – de oorzaak van een ongeluk ligt in verreweg de meeste gevallen bij (een van) de betrokken weggebruikers zelf. Gedragsbeïnvloeding, hoe moeilijk ook, heeft voor gemeente Enschede daarom een hoge prioriteit.

Het daadwerkelijk beïnvloeden van verkeersgedrag is geen eenvoudige opgave. Er komt veel meer bij kijken dan uitleggen dat bepaald gedrag verkeerd of gevaarlijk is: iets 'weten' resulteert helaas niet automatisch in iets 'doen'. Toch kunnen er goede resultaten geboekt worden, vooral als educatie, communicatie en handhaving op elkaar worden afgestemd. Onderzoekers schatten bijvoorbeeld dat de 'Daar kun je mee thuis komen'-campagne in combinatie met handhaving op de betreffende thema's (alcohol, gordel, licht op de fiets etc.) heeft geleid tot een landelijke reductie van 150 doden en ruim 2500 ziekenhuisgewonden in de periode 2003-2007!

Daar komt bij dat de trits educatie, communicatie en handhaving niet alleen belangrijk is om verkeerd gedrag te ontmoedigen, maar ook om *goed verkeersgedrag te bevestigen en verstevigen*. Ze voorkomen een terugval in percentage dat helm draagt, gordel gebruikt etc.

Basispakket

Alle reden dus voor gemeente Enschede om stevig in te zetten op gedragsbeïnvloeding, in nauwe samenwerking met en ondersteund door partners als het ROVO, VVN en de politie. De ondergrond hiervoor is een breed 'basispakket gedragsbeïnvloeding'. Dit omvat *permanente educatie*: verkeerslessen voor jonge kinderen, maar zeker ook tieners, jonge automobilisten en oudere verkeersdeelnemers. De *communicatie* varieert van onderwerpen die inmiddels minder problemen geven, zoals helm dragen, tot aandachtspunten als snelheid. Bekende campagnes in dit kader zijn 'Daar kun je mee thuis komen' en 'De scholen zijn weer begonnen'.

De politie sluit met haar handhavingsacties op helm, gordel, door rood licht rijden, snelheid, alcohol en bellen, goed op de educatie en communicatie aan.

Wijkgerichte aanpak

Zoals in het vorige hoofdstuk is besproken, kiest gemeente Enschede voor een wijkgerichte aanpak van de 30-kilometerzones. Per wijk zullen infrastructurele maatregelen worden ondersteund met een standaardpakket aan gedragsbeïnvloedingsmaatregelen. Denk dan aan informatiebijeenkomsten, een straatspeeldag en acties in samenwerking met scholen in de wijk ('breng je kinderen op de fiets'). Uiteraard biedt dit pakket ruimte voor lokale accenten.

Gedragsbeïnvloeding

Extra inzet op doelgroepen en thema's

Met het basispakket en de wijkgerichte aanpak als stevig fundament, kan de gemeente Enschede zich richten op doelgroepen en thema's die in Enschede nog extra aandacht behoeven: (brom)fietsers in de leeftijd 16-17 jaar, jonge automobilisten in de leeftijd 18-24 jaar, ouderen, snelheid en alcohol/drugs.

In het Verkeersveiligheidsplan 2010-2014 worden achtergrond, aangrijpingspunten, doelstellingen, strategie en mogelijke acties behandeld. We spreken hier nadrukkelijk van 'mogelijke' acties omdat bij vrijwel alle gewenste maatregelen nauwe samenwerking met de partners in de regio noodzakelijk is. In veel gevallen zal Enschede ook eerder initiator en (waar nodig) facilitator van de benodigde acties zijn, dan uitvoerder.

Gedragsbeïnvloedende maatregelen 2010-2014

- *Samen met onze partners stellen we een breed 'basispakket' samen voor educatie, communicatie en handhaving.*
- *Voor de 30-kilometerzones werken we een wijkgerichte aanpak uit, die ten tijde van de infrastructurele aanpassingen in de wijken kan worden ingezet.*
- *We schenken de komende jaren extra aandacht aan (brom)fietsers van 16 en 17 jaar, jonge automobilisten, ouderen en aan de thema's snelheid en alcohol/drugs.*

Doelgroepen en thema's die aandacht verdienen

(Brom)fietsers van 16 en 17 jaar

In de afgelopen jaren was in 75% van de Enschedese ongevallen waarbij een 16- of 17-jarige betrokken was, de vervoerswijze bromfiets. De combinatie kwetsbaarheid en relatief hoge snelheid van de brommer speelt hierbij zeker een rol. Jonge bromfietsers hebben als extra handicap dat zij weinig ervaring met de brommer hebben. Bovendien overschatten zij vaker hun eigen vaardigheden en onderschatten zij de risico's.

De (extra) maatregelen die Enschede beoogt, zullen voornamelijk op de bromfietser zelf gericht zijn. Partners als ROC's zullen hier nadrukkelijk bij betrokken worden. Doelstellingen zijn onder meer het risicobewustzijn verhogen en het aantal opgevoerde brom- of

snorfietsen terugdringen. Maar ook begrip kweken bij bestuurders van (vracht) auto's voor de kwetsbaarheid van fietsers en bromfietsers, is een belangrijk punt.

Jonge automobilisten

Enschede telt als studentenstad relatief veel jonge volwassenen. Onder automobilisten heeft juist deze groep, de leeftijdscategorie 18 tot 24 jaar, een relatief grote kans om betrokken te raken bij een ernstig verkeersongeval. Dat heeft alles te maken met het gebrek aan rijervaring. Ook de overheersende houding in de leeftijdscategorie speelt een rol: de eigen vaardigheden worden overschat en vooral onder mannen bestaat de neiging zich uit te sloven. Jonge mensen rijden bovendien relatief veel 's nachts en in het weekend: gevaarlijke tijdstippen.

Een belangrijke doelstelling voor deze groep is om de rijvaardigheid te verbeteren en het risicobewustzijn te verhogen, bijvoorbeeld met behulp van een 'leerstraf' voor bestuurders die aangehouden worden voor asociaal of uiterst onverantwoordelijk verkeersgedrag.

Oudere verkeersdeelnemers

De vergrijzing speelt sterk, ook in Enschede. Hoewel de vertegenwoordiging van 60-plussers in de ongevallencijfers meevalt, vertoont ze wel een stijgende lijn.

Enschede wil zich de komende jaren vooral richten op de 'oudere ouderen'. Het inzicht in de eigen beperkingen – zoals een verminderd reactievermogen of de hogere lichamelijke kwetsbaarheid – varieert sterk. Een voorname doelstelling voor deze doelgroep is dan ook: het afnemen van de rijvaardigheid bespreekbaar maken en de ouderen bekend maken met beschermings- en hulpmiddelen, rijvaardigheidstrainingen en alternatieve vervoersmogelijkheden. De insteek is om ouderen zo lang mogelijk te laten rijden, maar dan wel veilig.

Snelheid

'Snelheid' wordt niet of in ieder geval onvolledig geregistreerd als ongevalsoorzaak. De reden is dat alleen met veel moeite de snelheid achteraf (na het ongeval) te bepalen is. Dat wil echter niet zeggen dat snelheid geen aandacht of beleid behoeft: snelheid vergroot de *kans* op een ongeval en vergroot de *ernst* van een ongeval. Reden voor gemeente Enschede om waar mogelijk extra in te zetten op dit thema.

Voor een belangrijk deel wordt dit onderwerp gedekt in de eerder genoemde maatregelen: infrastructurele aanpassingen moeten zorgen voor geloofwaardige snelheidslimieten (Duurzaam Veilig-principe), het is een belangrijk thema in het basispakket gedragsbeinvloeding, snelheid komt terug in de wijkgerichte aanpak van 30-kilometerzones en te hoge snelheid zal ook ruim aan bod komen in de acties gericht op jonge automobilisten. Het thema benoemen we toch apart, om in ieder geval de samenhang in de verschillende acties te waarborgen.

Alcohol en drugs

In Enschede is bij minimaal 8% van de ernstige ongevallen alcohol in het spel. De bijdrage van drugs aan het aantal Enschedese ongevallen is onbekend, omdat er nog geen gemakkelijke tests voorhanden zijn. Gezien de vele uitgaansgelegenheden in de stad, mag die factor echter niet worden onderschat. Extra problematisch is de *combinatie* van alcohol en drugs.

Er zijn weinig verkeersveiligheidsprogramma's die zich op drugs- en alcohol/drugs-problemen richten. Gemeente Enschede wil samen met de partners onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor een gerichte aanpak.

Randy Missant, *medewerker Verkeerszaken van Politie Twente:*

“Als iedereen oplet, kunnen we veel van elkaar corrigeren”

“Onze afdeling doet verkeerszaken in de breedste zin van het woord: we geven cursussen, doen aan voorlichting op scholen enzovoort. Maar het zwaartepunt ligt op de handhaving. Zelf zit ik vooral op de motor.

Wat ik zoal tegenkom? De jeugd met brommertjes, dat geeft al sinds jaar en dag problemen. Mensen die voor hun werk regelmatig op de weg zitten, laten een bepaalde lijn zien: te hard rijden, bumperkleven, rechts inhalen enzovoort. Maar vaak zijn het ook simpelweg de ‘slechte gewoonten’ als bellen in de auto. Iedereen weet dat het al jaren verboden is – en terecht, als je ziet hoe het je afleidt – maar we komen het nog te vaak tegen.

Het probleem is dat de meeste mensen die ik een proces-verbaal geef, vinden dat er eigenlijk niets aan de hand is. ‘Het gaat toch goed?’ Het is een gevaarlijke combinatie van zelfoverschatting en het gevaar niet zien.

Ik kom jongens tegen met een snelheidsoverschrijding van 40 km, terwijl de inkt van het rijbewijs nog maar net droog is. En ook sommige ouderen vinden dat ze zoveel ervaring hebben, dat ze best weten wanneer ze wat harder kunnen. ‘Het enige risico dat ik loop, is het risico op een bekeuring.’

Maar verkeer is een samenspel tussen mensen. Er zijn altijd momenten dat er fouten worden gemaakt. Het kan een verkeerde inschatting van jezelf zijn, maar ook een fout van een ander. Als iedereen oplet, kunnen we veel van elkaar compenseren en corrigeren. Maar ja, als je net zit te bellen of je vindt dat je je niet aan de snelheidslimiet hoeft te houden...”

Organisatie

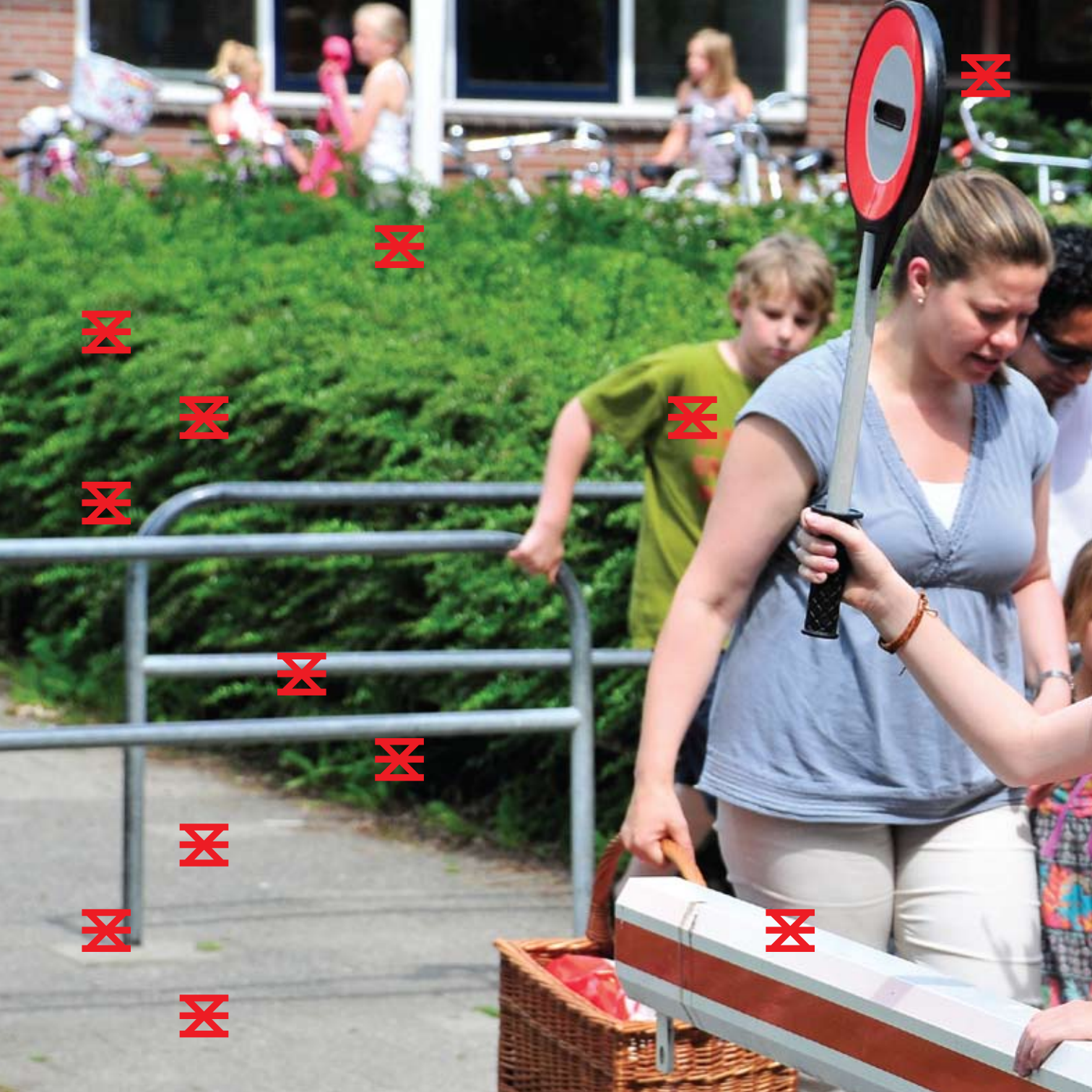
Organisatie

Om alle maatregelen op het gebied van infrastructuur en gedragsbeïnvloeding goed van de grond te krijgen en in samenhang en samenwerking uit te werken, moet ook wat organisatie betreft alles kloppen. Daarom zal de gemeente Enschede voorzien in extra mankracht voor verkeersveiligheid.

Taak voor deze nieuwe kracht is om de aansturing, begeleiding, de overlegstructuren, het onderhouden van kennis en, last but not least, het betrekken van het lokale bestuur (zowel het College van Burgemeester & Wethouders als de Gemeenteraad) nieuwe impulsen te geven. Streefbeeld is om de *verkeersveiligheidsgezindheid* bij zowel het management als de medewerkers verder te versterken. Dat wil zeggen dat bij alle hiervoor relevante werkzaamheden als het ware automatisch bekeken wordt of het kansen biedt dan wel consequenties heeft voor verkeersveiligheid.

Daarnaast zal de extra formatie worden ingezet voor het zoeken naar kansen en samenwerking, zowel binnen de gemeente als met externe partners. Hij of zij zal moeten lobbyen en andere afdelingen en samenwerkingspartners moeten enthousiasmeren om de thema's uit het plan (snelheid, alcohol/drugs, bromfietsers, jonge automobilisten, ouderen) goed weg te zetten. Het betreft dus vooral initiatieven nemen om zaken gezamenlijk op te pakken, waarbij de gemeente zich vooral richt op faciliteren.

Streefbeeld is om de verkeersveiligheidsgezindheid bij zowel het management als de medewerkers van de gemeente verder te versterken.



Uitvoerings-programma

Uitvoerings-programma

Voor de maatregelen en acties die op de voorgaande bladzijden zijn genoemd, zet de gemeente € 2,9 miljoen opzij. Dankzij regionale subsidies komt het totale Enschedese verkeersveiligheidsbudget voor de periode 2010-2014 op ruim € 4 miljoen. In vergelijking met de voorgaande jaren, is dat een verruiming van het budget met zo'n 50 procent.

Het totale verkeersveiligheidsbudget voor de periode 2010-2014 ligt op ruim € 4 miljoen. In vergelijking met de voorgaande jaren, is dat een verruiming van het budget met 50 procent.

Dit plan gaat uit van de volgende *gemeentelijke* bijdragen voor uitvoering van het verkeersveiligheidsplan:

Infrastructuur *(aanpak 30-kilometerzones)*	€ 150.000 per jaar
Infrastructuur *(overige projecten)*	€ 250.000 per jaar
Gedragsbeïnvloeding *(educatie en communicatie)* [3]	€ 100.000 per jaar
Organisatie	€ 100.000 in 2010, 2011 en 2012 € 50.000 in 2013 en 2014

Voor veel projecten en activiteiten is echter subsidie mogelijk. Zo kan Regio Twente de aanpak van ongevalslocaties voor 50% subsidiëren. Dit geldt ook voor projecten in schoolomgevingen. Voor de overige verkeersveiligheidsaanpassingen in de infrastructuur wordt 25% subsidie verleend.

Ook voor gedragsbeïnvloeding is subsidiegeld vanuit Regio Twente beschikbaar, tot 75%. De maximale subsidie voor communicatie en educatie bedraagt € 300.000 per jaar.

[3] *De handhaving wordt verzorgd door de politie. De bedragen die hiermee gemoeid zijn, zijn dus niet in het overzicht opgenomen.*

Planning

Op de volgende bladzijden geven we een beeld van de planning voor de komende jaren. In dit (voorlopige) overzicht zijn geen specifieke bedragen aan de projecten gekoppeld. Dat komt omdat van veel maatregelen de exacte uitvoering of vorm nog bepaald moet worden. Ter illustratie: als blijkt dat een kruispunt overzichtelijker gemaakt moet worden, dan hangt het maar net af van de situatie ter plaatse hoe dat het beste kan. Misschien is een eenvoudige aanpassing van de belijning voldoende, maar misschien moet het hele kruispunt wel op de schop. Kortom, het selecteren van de juiste oplossingen is maatwerk en bepalend voor de kosten. Uiteraard wordt er wel met budgetten gewerkt. Ook wordt voortdurend gezocht naar mogelijkheden om infrastructurele projecten slim te koppelen aan onderhoud aan de weg, (extra) subsidie te verkrijgen voor het doelgroepen- en themabeleid enzovoort. Zo zetten we maximaal in op een verkeersveiliger Enschede.

Uitvoeringsprogramma

	2010	2011	2012	2013	2014
Infrastructurele maatregelen *(projecten)*	Oude Deventerweg - Landweerweg - N733 Broekheurne Ring - Broekheurnerrondweg Stroinksweg Kanaalstraat - Lonnekerbrugstraat Voortsweg Zuiderval - Weth. Beversstraat	Gronausestraat (Hogelandsingel - Heidevlinder) Glanerbrug en omgeving	Boulevard 1945 - Mooienhof Kruispunt Boulevard 1945 - Molukkenstraat - CF Klaarstraat	Broekheurne Ring (Broekheurnerrondweg - Stroinksweg) De Ruyterlaan - Hengelosestraat	Haaksbergerstraat (Zuiderval-Boulevard 1945) Haaksbergerstraat (Weth. Beversstraat-Broekheurnerrondweg) Haaksbergerstraat (Ferdinand Bolstraat-Burg. Jacobsstraat)
Infrastructuur *(aanpak 30 km-zones)*	Ontwikkelen standaardaanpak voor 30 km-zones en schoolomgevingen Ontwikkelen klachtensysteem	Binnensingelgebied Enschede-Noord	Boswinkel en Stadsveld Glanerbrug en omgeving	Hogeland en Velve Enschede-Zuid	Twekkelerveld Boekelo

Gedrags-beïnvloeding	2010	2011	2012	2013	2014
	Basispakket [1]	**Basispakket** [1]	**Basispakket** [1]	**Basispakket** [1]	**Basispakket** [1]
	Ontwikkelen standaardpakket wijkgerichte aanpak	Wijkgerichte aanpak Binnensingelgebied en Enschede-Noord	Wijkgerichte aanpak Boswinkel, Stadsveld en Glanerbrug	Wijkgerichte aanpak Hogeland, Velve en Enschede-Zuid	Wijkgerichte aanpak Twekkelerveld en Boekelo
	I.s.m. partners ontwikkelen aanpak op focusgroepen en -thema's [2]	I.s.m. partners geselecteerde doelgroep(en) en/of thema('s) bedienen [2]	I.s.m. partners geselecteerde doelgroep(en) en/of thema('s) bedienen [2]	I.s.m. partners geselecteerde doelgroep(en) en/of thema('s) bedienen [2]	I.s.m. partners geselecteerde doelgroep(en) en/of thema('s) bedienen [2]

In bovenstaand schema geven we een *voorlopig* overzicht van de beoogde maatregelen. Nader onderzoek of nieuwe ontwikkelingen kunnen ertoe leiden dat bepaalde locaties of wijken eerder dan wel later aan bod komen, of dat nieuwe projecten worden opgenomen in de programmering.

[1] *Zie voor een beschrijving van dit basispakket pagina 31.*
[2] *De bedoelde focusgroepen en -thema's zijn (brom)fietsers van 16 en 17 jaar, jonge automobilisten, ouderen, snelheid en alcohol/drugs.*

Colofon

Uitgever
Deze brochure is een uitgave van gemeente Enschede.

Productie
Essencia Communicatie, Den Haag.

Inhoudelijke verantwoording
Het Verkeersveiligheidsplan 2010-2014 van gemeente Enschede, waarvan deze brochure de samenvatting is, is opgesteld door gemeente Enschede, verkeerskundig adviesbureau VIA en Essencia Communicatie. Hiervoor is echter overleg gevoerd met partners en betrokkenen uit de regio, waaronder het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Overijssel (ROVO), Regio Twente, Politie Twente, Bureau Verkeersveiligheid Openbaar Ministerie (BVOM), Universiteit Twente, Het Roessingh, Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, Stedelijke Ouder Verkeersraad, Ouderenbond ANBO en TLN.

Meer weten?
Wilt u meer weten over het verkeersveiligheidsbeleid van gemeente Enschede? Of heeft u vragen of suggesties?

Kijk op
www.enschede.nl/verkeersveiligheid
of stuur een e-mail naar
verkeersveiligheid@enschede.nl.

Gemeente Enschede

De gemeente Enschede wil de verkeersveiligheid op haar wegen de komende jaren verder verbeteren. Om dit gestructureerd en in samenhang te kunnen doen, heeft de gemeente het verkeersveiligheidsplan 'Enschede veilig vooruit' opgesteld voor de periode 2010-2014. Deze brochure is een samenvatting van het plan. Het gaat in op de uitgangspunten, ambities en maatregelen om samen met maatschappelijke partners én weggebruikers te komen tot een verkeersveiliger Enschede.