

Gemeente Utrecht
T.a.v. College van burgemeester en wethouders
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

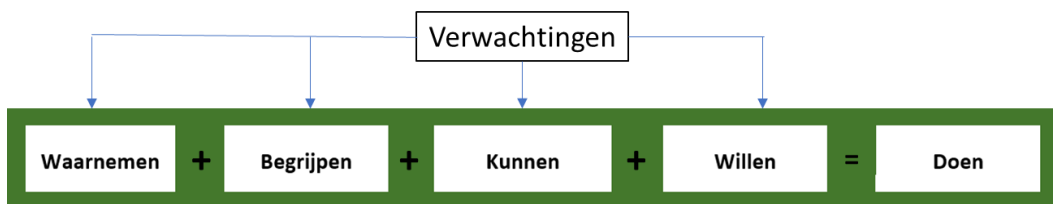
25 april 2019

Adviezen voor veiliger verkeer in Overvecht

Geacht college,

Helaas zijn er afgelopen jaren in Overvecht enkele ernstige verkeersongevallen geweest met zwaar letsel of met dodelijke afloop. Veel inwoners klagen over onveilige situaties en te hard en roekeloos rijden. Dit was voor de Wijkraad Overvecht aanleiding om een wijkraadpleging uit te voeren naar het gedrag van verkeersdeelnemers. Het onderzoek is in 2018 uitgevoerd door XTNT en is gepresenteerd op 11 februari 2019. De discussie na de presentatie leverde aanvullend informatie op.

XTNT gaat uit van het Human Factors model. Verkeersgedrag komt tot stand via de cognities waarnemen, begrijpen, kunnen en willen. Met andere woorden: kan men verkeerssituaties goed waarnemen, begrijpt de verkeersdeelnemer wat er van hem of haar verwacht wordt en kan de persoon in kwestie ook daadwerkelijk het gewenste gedrag vertonen?



Figuur: Schematische weergave van het Human Factors Model

Om de verkeersveiligheidsbeleving in de wijk te verbeteren adviseerde XTNT:

- Pas de infrastructuur aan, zodat gewenst gedrag meer wordt uitgelokt en ongewenst gedrag minder aantrekkelijk wordt;
- Geef verkeerseducatie op maat, zodat de kennis bij degenen die de regels niet kennen wordt verhoogd en de basis wordt gelegd voor mentaliteitsverandering die bij degenen die de regels bewust overtreden;
- Laat bewoners waar het om gaat (met name jonge jongens met een migratieachtergrond) elkaar aanspreken op het verkeersgedrag en werk daarbij met ambassadeurs (mensen die tot die groep behoren, het liefst enige status hebben en zich willen inzetten voor deze zaak);
- Laat de doelgroep ervaren hoe het is om onder invloed van middelen (lachgas, alcohol) te rijden, aan de hand van bijvoorbeeld een rijnsimulator (ervaren is beter dan proberen op te voeden);
- Zorg voor meer zichtbare handhaving. De bewoners van Overvecht lijken de neiging te hebben oorzaken van verkeersonveiligheid buiten zichzelf te zoeken. Hierdoor zien ze minder de noodzaak om zelf te veranderen en zich meer aan de verkeersregels te gaan houden. Laten zien wie er onveilig verdrag vertoont, is daarom heel belangrijk. Dat kan met meer handhaving, maar ook door voorlichting en educatie.

Op 20 maart 2019 zijn de uitkomsten van het onderzoek en de discussie op 11 februari besproken met enkele ambtenaren, waaronder de programmamanager verkeersveiligheid Martijn Dijkhof. In het gesprek is verkend wat speerpunten in de adviezen van de Wijkraad Overvecht kunnen worden. Het doel is om daarmee het adviesproces van de wijkraad te stroomlijnen en daardoor sneller overeenstemming te krijgen in de aanpak voor verkeersveiligheid in Overvecht.

De Wijkraad Overvecht komt na het onderzoek, de discussie met bewoners en het gesprek tot de volgende adviezen.

1. Handhaving

De bereidheid (willen) om het eigen gedrag aan te passen is laag. Met een lage pakkans en weinig handhaving is er geen prikkel om de verkeersregels na te leven. Het advies is om meer in te zetten op handhaving. Er kan worden gedacht aan een verkeerscontrole op wijkwegen waar doorgaans te hard wordt gereden in combinatie met andere acties, zoals belastingschulden en ondermijning, vergelijkbaar met de [politieactie op Oudenoord op 6 maart 2019](#).

2. Meervoudige aanpak bij herinrichting

Bij een herinrichting ontstaat een nieuwe situatie. Het advies is om de momenten van de werkzaamheden en direct daarna te benutten om het gedrag aan te passen. Koppel de herinrichting aan andere mechanismes om het verkeersgedrag te beïnvloeden. Door educatie wordt de nieuwe situatie 'geleerd' en door handhaving wordt 'gecorrigeerd'.

Een voorbeeld is de herinrichting van de Amazonedreef. Ondanks het gefreesde wegdek zijn er weinig automobilisten die vaart minderen tijdens de werkzaamheden. De werklieden lopen gevaar als er geen vaart wordt verminderd. De aangegeven aangepaste snelheid is 30 km/uur en dit is ook de beoogde snelheid na de herinrichting. Het is dus wenselijk om automobilisten al tijdens de werkzaamheden te corrigeren. Dit vraagt om handhaving. Vervolgens kan na de herinrichting met bijvoorbeeld buurtambassadeurs een actie worden uitgevoerd om bezoekers van de Lidl aan te spreken en te wijzen op de aanpassingen in de verkeerssituatie (zoals de andere voorrangsregels).

NB. Het is wel van belang dat de bebording direct op orde is bij de oplevering van de herinrichting. Helaas is geconstateerd dat dit niet altijd goed gaat. Als de bebording niet op orde is, kan men een verkeersdeelnemer niet aanspreken op het gedrag en als het langere tijd duurt voordat de borden er staan, kan het nieuwe ingesleten gedrag moeilijk aangepast worden.

3. Uniformeren

Gebieden die worden heringericht hebben een strakke projectgrens. Per project wordt gekeken naar de optimale oplossing. Voor de verkeersdeelnemer gaat het verder dan de projectgrens en zijn andere min of meer vergelijkbare situaties een referentie. Wij zien dat in Overvecht veel unieke situaties zijn ontstaan met als gevolg een onsamenhangend geheel. Enkele voorbeelden:

- Berucht is de Moldaudreef met drie kruisingen met drie verschillende voorrangsregelingen. Hierdoor wordt het niet gemakkelijk gemaakt voor de verkeersdeelnemer.
- Een ander voorbeeld is de routing van de fietser ten opzichte van de bushalte. In veel situaties wordt de fietser achter de bushalte omgeleid, maar er zijn nu ontwerpen voor nieuwe situaties waarbij de fietser het wegvak moet delen met de bus en de fiets dient als 'verkeersremmende factor'. Voor fietsers is dit onlogisch en geeft dit een gevoel van onveiligheid. Bovendien lokt dit het verkeersgedrag uit dat de fietser bij een halterende bus via het trottoir gaat rijden. De fietser wil immers niet wachten totdat de bus vertrekt.
- De toegankelijkheid van de bushalteplateaus varieert; op sommige plaatsen kan een passagier over de gehele lengte op gelijk niveau naar het plateau oversteken en op andere plaatsen alleen op een stuk van circa 2 meter. Dit is met name van belang voor minder valide passagiers.

Het advies is om bij nieuwe ontwerpen meer naar bestaande situaties in de omgeving te kijken zodat verkeersdeelnemers nieuwe situaties herkennen (waarnemen) en begrijpen.

NB. De herinrichting Moldaudreef heeft prioriteit, met het oog op de voorjaarsbegroting.

4. Tactische uitwerking

Aanvullend op punt 3 is het advies om de verkeerssituatie in Overvecht op een tactisch/operationeel niveau uit te werken en hiermee een leidraad te krijgen voor duurzaam veilige wegen en uniforme verkeersontwerpen. Er is nu een hiaat tussen het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen en het Handboek Openbare Ruimte (HOR). Het mobiliteitsplan geeft op strategisch niveau een leidraad en het handboek betreft vooral de materialisering. De tactische uitwerking dient ontwerpprincipes te omvatten voor bijvoorbeeld weginrichting, logische routes en oversteekpunten voor langzaam verkeer. Het is wenselijk na te gaan wat het natuurlijk gedrag van de verkeersdeelnemer is en dit aan te laten sluiten op de ontwerpprincipes op tactisch niveau. Indien mogelijk sluit het gewenste gedrag vanuit de verkeersontwerpen aan op het natuurlijk gedrag van de verkeersdeelnemer. Het doel is dat de tactische uitwerking samen met het uniformeren de verkeersdeelnemers in staat stelt situaties te herkennen (waarnemen) en te begrijpen.

De tactische uitwerking kan samengaan met de ambitie om Overvecht duurzaam veilig (30 km/uur) in te richten. Het Plan van Aanpak Overvecht duurzaam veilig dient een meerjarig allesomvattend plan te zijn (voor alle verkeersdeelnemers) dat vervolgens de leidraad is voor budgettering en planning, waarbij werk met werk gemaakt kan worden. Hiermee moet worden voorkomen dat bij vrijstelling budget (omgekeerd) gekeken gaat worden hoe het geld besteed kan worden. Het uitgangspunt dient in eerste instantie de noodzakelijke aanpassing te zijn. Een voorbeeld hiervan is de Moldaudreef waar voor het budget de weg niet goed aangepakt kon worden en bleek dat voor de noodzakelijke wijzigingen ruim drie maal het budget nodig was.

5. Educatie

Overvecht kent een diverse samenstelling van bewoners en daarmee ook een gedifferentieerd kennisniveau. We kunnen daarbij denken aan migranten (die moeten leren wat de regels zijn in een nieuwe omgeving), schoolgaande kinderen (met en zonder fietservaring), ouders (voorbeeldgedrag geven) en ouderen (die nooit verkeersles hebben gehad of al tientallen jaren geleden). Verkeersregels kunnen wijzigen en niet iedereen heeft de actuele kennis. Naast uniformeren (zie advies 3) zal educatie nodig zijn. Het is wenselijk hiervoor programma's op te zetten. Het doel is dat de verkeersdeelnemer kennis en daarmee meer vertrouwen krijgt bij deelname aan het verkeer.

De Wijkraad Overvecht is van mening dat de wijkraadpleging goede aanknopingspunten heeft gegeven voor een aanpak die kan zorgen voor een verkeersveiliger Overvecht. De bovenstaande adviezen zijn niet losstaand maar vormen een samenhangend geheel.

Met vriendelijke groet,



Els Wegdam
Voorzitter