



gemeente
Schiedam

Aan de gemeenteraad van Schiedam

Postbus 1501 3100 EA SCHIEDAM
Stadskantoor Stadsarf 1 3112 DZ SCHIEDAM
T 14 010 F 010 473 70 21 W www.schiedam.nl

UW KENMERK

ONS KENMERK

DATUM

16UIT11850

12 oktober 2016

UW BRIEF VAN

DOORKIESNUMMER

E-MAIL

14 010

contact@schiedam.nl

ONDERWERP

Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2016 - 2018

Geachte dames, heren,

Het college is bijzonder geheugd u te kunnen berichten dat wij in onze vergadering van 12 oktober j.l. het 'Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2016 - 2018' hebben vastgesteld. Eerder is in 2011 is het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2011 - 2020 "Schiedam Duurzaam Bereikbaar" (GVVP) vastgesteld. Eén van de beleidskeuzes die beschreven staat in het GVVP is het vergroten van de verkeersveiligheid. Deze ambitie staat ook omschreven in het Kompas 2014 - 2018 "Samen Schiedam Vernieuwd". Het uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid is een uitwerking van het GVVP. Het is voor het eerst dat er in Schiedam een uitvoeringsprogramma is uitgewerkt voor het aanpakken van verkeersonveilige situaties.

In 2014 is, voor de jaren 2015 - 2018, 2 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het aanpakken van verkeersonveilige situaties. In 2015 is de uitvoering via het bestaande MBOP ter hand genomen. Voor de overige jaren staat in het 'Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2016 - 2018' beschreven welke concrete maatregelen de komende jaren worden genomen.

De meest verkeersonveilige locaties in de stad worden aangepakt, de zogenoemde black-spots. Bij de bewoners-inspraak op het uitvoeringsprogramma, gesprekken met de kindergemeenteraad en Fietsersbond, eerdere meldingen over verkeersonveiligheid en de twee, in april 2016 gehouden, informatieavonden (als onderdeel van het 'Uitvoeringsprogramma Fietsen') is een inventarisatie gemaakt van locaties waar de verkeersonveiligheid aandacht vraagt en in overleg zullen worden aangepakt. Daarnaast is veel aandacht voor verkeerseducatie met name basis en voortgezet onderwijs zijn belangrijke doelgroepen. Concreet betekent dit de volgende maatregelen:

1. Aanpakken van black-spots.

Uit de geregistreerde ongevalgegevens komen 11 locaties naar voren die relatief gezien verkeersonveilig zijn (black-spots). Eén van deze locaties is rotonde Nieuwlandplein. Deze is vorig jaar aangepakt in het kader van de verkeersveiligheid. Een andere locatie is het kruispunt Laan van Bol'es - Churchillweg. In 2013 zijn hier de deelconflicten uit de verkeersregelinstantie (VRI) gehaald waardoor de verkeersveiligheid is vergroot. Een andere black-spot is de kruising Rotterdamsedijk - Van Deventerstraat. Deze wordt momenteel aangepakt binnen een project (Rotterdamsedijk).



De overige black-spots zijn:

1. Westfrankelandsedijk - Adm. De Ruyterstraat
2. Nieuwe Damlaan - Mgr. Nolenslaan
3. Nieuwe Haven (t.h.v. tankstation)
4. Burg. Van Haarenlaan - Piersonstraat
5. Burg. Van Haarenlaan - Parkweg
6. Laan van Bol'es - Van Beethovenlaan
7. 's-Gravelandseweg - De Brauwweg
8. Oranjestraat - Lange Nieuwstraat

Bij het aanpakken van de locaties worden projectgroepen samengesteld en wordt er vervolgens integraal gekeken naar de beste oplossing. Bij dit proces worden bewoners en overige belanghebbenden betrokken.

2. Meldingen van verkeersonveilige locaties.

Locaties waarbij vanuit de samenleving meldingen van verkeersonveiligheid bekend zijn, maar niet veel geregistreerde ongevallen van bekend zijn, worden getoetst. Het gaat o.a. om de snelheid in 30 km/u straten, burgemeester Knappertlaan, Groenelaan, kruispunt Borodinlaan – Mozartlaan en de Groeneweg. In overleg wordt bekeken of maatregelen moeten worden genomen.

3. Educatie en schoolomgevingen

Onderdeel van het uitvoeringsprogramma is de aanpak samen met scholen. Intern ambtelijk wordt bezien hoe dit het beste een vervolg kan krijgen zodat dit belangrijke onderdeel van verkeersveiligheid de aandacht voldoende krijgt.

Er is cofinanciering door de MRDH (Metropoolregio) voor het aanpakken van black-spots (50% subsidie) en educatieprogramma's voor scholen (50% subsidie).

Het beschikbare budget is voldoende om een groot aantal verkeersonveilige locaties in de stad aan te pakken. Om alle locaties aan te pakken (als blijkt dat er maatregelen gewenst zijn) zullen er extra financiële middelen beschikbaar gesteld moeten worden. Dit geldt met name voor locaties die nog in studie zijn en voor de black-spot 's-Gravelandseweg – De Brauwweg.

Over de voortgang van het uitvoeringsprogramma zullen we u informeren via de gebruikelijke rapportagemiddelen.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Schiedam,
de secretaris,



d/s: K.D. Handstede

de burgemeester,



C.H.J. Lamers

Bijlage: Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2016 – 2018



gemeente
Schiedam

Gemeente Schiedam

Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid

2016 - 2018

Ruimtelijke Ontwikkeling en Beleid - Vakgroep Verkeer
6-10-2016
Interne versie

Samenvatting

Het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid is een uitwerking van het GVVP. Eén van de beleidskeuzes die beschreven is in het GVVP is het vergroten van de verkeersveiligheid. In 2014 heeft de Raad, voor de jaren 2015 - 2018, 2 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het aanpakken van verkeersonveilige situaties.

Er is een analyse gemaakt aan de hand van alle meldingen, zowel objectief (geregistreerde ongevallen) als subjectief (meldingen over verkeersveiligheid). Uit de geregistreerde ongevalgegevens komen 11 locaties naar voren die relatief gezien verkeersonveilig zijn (black-spots). Eén van deze locaties is rotonde Nieuwlandplein. Deze is vorig jaar aangepakt in het kader van de verkeersveiligheid. Een andere locatie is het kruispunt Laan van Bol'es - Churchillweg. In 2013 zijn hier de deelconflicten uit de verkeersregelinstantie (VRI) gehaald waardoor de verkeersveiligheid is vergroot. Een andere black-spot is de kruising Rotterdamsedijk - Van Deventerstraat. Deze wordt in de zomer 2016 aangepakt binnen een project (Rotterdamsedijk). De overige black-spots zijn:

1. Westfrankelandsedijk - Adm. De Ruyterstraat
2. Nieuwe Damlaan - Mgr. Nolenslaan
3. Nieuwe Haven (t.h.v. tankstation)
4. Burg. Van Haarenlaan - Piersonstraat
5. Burg. Van Haarenlaan - Parkweg
6. Laan van Bol'es - Van Beethovenlaan
7. 's-Gravelandseweg - De Brauwweg
8. Oranjestraat - Lange Nieuwstraat

Per black-spot is een verkeerskundige analyse uitgevoerd. Er is o.a. gekeken naar de geregistreerde ongevallen, voorrangssituaties,

wegcategorisering en overzichtelijkheid. Per locaties zijn verbeterpunten aangegeven en voorstellen gedaan om de verkeersveiligheid te vergroten. De verbetervoorstellen zijn indicatief. Bij het aanpakken van de locaties worden projectgroepen samengesteld en wordt er vervolgens integraal gekeken naar de beste oplossing. Bij dit proces worden ook bewoners en overige belanghebbenden betrokken.

Bij de gemeente Schiedam zijn de afgelopen jaren diverse meldingen binnengekomen met betrekking tot verkeersonveiligheid. De belangrijkste situaties en locaties worden hieronder weergegeven.

- Schoolomgevingen
- Snelheid in 30 km/uur straten
- Burg. Knappertlaan
- Groenelaan
- Valeriusstraat
- Kruispunt Borodinlaan - Mozartlaan
- Groeneweg
- Rotondes
- Adm. De Ruyterstraat (industrieterrein)
- Boldrempels en biggenruggen
- Wegversmallingen

Niet bij alle bovengenoemde situaties of locaties is er sprake van objectieve verkeersonveiligheid. Wel worden alle situaties of locaties onderzocht en worden er maatregelen genomen als dat de verkeersveiligheid ten goede komt. Afhankelijk van de situatie worden ook hier belanghebbende meegenomen.

Omdat de meeste verkeersongevallen worden veroorzaakt door menselijk falen is er meer nodig dan een verkeersveilige infrastructuur. De gemeente zet daarom ook in op educatie. Dit geldt met name voor jongeren. Deze groep is kwetsbaar in het verkeer en daarnaast geldt: jong geleerd is oud gedaan!

De komende jaren wordt er een programma opgezet waarbij alle basisscholen en het voortgezet onderwijs worden uitgenodigd om mee te doen met verkeersveiligheid programma's van "SCHOOL op SEEF" (basisscholen) en "Totally Traffics" (voortgezet onderwijs). Als het educatieprogramma voor deze doelgroepen goed loopt, kan de focus ook op andere doelgroepen worden gelegd.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4	4.9	Rotondes	28
1.1	Aanleiding	4	4.10	Admiraal De Ruyterstraat	29
1.2	Doelstelling	4	4.11	Boldrempels en biggenruggen	29
1.3	Financiën	4	4.12	Wegversmallingen	30
1.4	Leeswijzer	4	5	Educatieprogramma	31
2	Objectieve gegevens	5	5.1	Inleiding educatie	31
2.1	Geregistreerde ongevallen	5	5.2	Maatregel schoolomgevingen	31
2.2	Overzicht black-spots	5	5.3	Maatregel jonge bestuurders	32
2.3	Bijzondere wegvakken	6	5.4	Maatregel ouderen	32
2.4	Dodelijke ongevallen	6	5.5	Overige doelgroepen	33
2.5	Statistieken	7	5.6	Communicatie en budget	33
3	Black-spots	8	6	Planning en financiën	35
3.1	Aanpak black-spots	8	6.1	Inleiding planning en financiën	35
3.2	Westfrankelijksedijk - Adm. De Ruyterstraat	8	6.2	Black-spots	35
3.3	Nieuwe Damlaan - Mgr. Nolenslaan	10	6.3	Aanpak schoolomgevingen en educatieprogramma	37
3.4	Nieuwe Haven	12	6.4	Kleine maatregelen	38
3.5	Burg. Van Haarenlaan - Piersonstraat	13	6.5	In studie	38
3.6	Burg. Van Haarenlaan - Parkweg	15	6.6	Veiligheidvraagstukken meenemen met overige projecten	39
3.7	Laan van Bol'es - Van Beethovenlaan	17	6.7	Monitoren	39
3.8	's-Gravelandseweg - De Brauwweg	19	6.8	Overige	39
3.9	Oranjestraat - Lange Nieuwstraat	20			
4	Meldingen verkeersonveiligheid	22	Bijlage I	Geregistreerde ongevallen - black-spots	
4.1	Binnengekomen meldingen	22	Bijlage II	Black-spots reeds aangepakt of in voorbereiding	
4.2	Schoolomgevingen	22	Bijlage III	Schiedam maakt turborotonde veilig	
4.3	Snelheid in 30 km/uur straten	22	Bijlage IV	Meldingen verkeersonveiligheid	
4.4	Burgemeester Knappertlaan	23	Bijlage V	Geregistreerde ongevallen rotondes	
4.5	Groenelaan	24	Bijlage VI	Planning	
4.6	Valeriusstraat	26			
4.7	Kruispunt Borodinlaan - Mozartlaan	27			
4.8	Groeneweg	28			

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2011 is door de Raad het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2011 - 2020 "Schiedam Duurzaam Bereikbaar" (GVVP) vastgesteld. Eén van de beleidskeuzes die beschreven staat in het GVVP is het vergroten van de verkeersveiligheid. Het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid is een uitwerking van het GVVP. In 2014 heeft de Raad, voor de jaren 2015 - 2018, 2 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het aanpakken van verkeersonveilige situaties.

1.2 Doelstelling

Ongevalgegevens zijn de belangrijkste manier om ongevallen te analyseren. Deze geven inzicht in locaties, betrokken modaliteiten, ernst, weerstype, tijdstip etc. De manier van registreren veranderd voortdurend en de registratiegraad fluctueert enorm, met als dieptepunt de beperkende registratie in de jaren 2010 - 2013. Ook de definitie van een ernstig verkeersongeval is door de jaren heen veranderd. Sinds 2014 worden er weer meer verkeersongevallen geregistreerd. De verwachting is dat dit zal toenemen door nieuwe technologische ontwikkelingen. Door de fluctuerende registratiegraad en veranderende definities is het niet mogelijk om de eerder beschreven doelstellingen te monitoren. Deze zullen een vertekend beeld geven van de werkelijkheid.

Het doel van het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid is om de verkeersveiligheid binnen de gemeente te vergroten. Dit zal worden bereikt door de meest verkeersonveilige locaties in de stad aan te pakken, de zogenoemde black-spots. Overige locaties waarbij meldingen van verkeersonveiligheid bekend zijn worden getoetst. Desgewenst worden er

maatregelen genomen worden. Daarnaast wordt er ook aandacht besteed aan educatie. Dit omdat de meeste verkeersongevallen veroorzaakt worden door menselijk falen.

1.3 Financiën

De Raad heeft 2 miljoen euro vrijgemaakt voor het aanpakken van verkeersonveilige locaties in de stad. Concreet betekent dit € 500.000,- per jaar voor de periode 2015 - 2018. Dit budget is onderdeel van het Integraal Uitvoeringsprogramma Buitenruimte (IUPB).

1.4 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de geregistreerde ongevallen. Hier wordt een overzicht gegeven van de meest verkeersonveilige locaties in de stad en wat er verder is opgevallen. In hoofdstuk 3 worden de Schiedamse black-spots behandeld. Hoofdstuk 4 gaat in op de meldingen die de afgelopen jaren bij de gemeente Schiedam zijn binnengekomen op het gebied van verkeersveiligheid. In hoofdstuk 5 worden educatie programma's toegelicht en hoofdstuk 6 tenslotte gaat in op de planning en financiën.

2 Objectieve gegevens

2.1 Geregistreeerde ongevallen

Dit hoofdstuk gaat in op de geregistreeerde ongevalgegevens op gemeentelijke wegen. Hierbij wordt specifiek gekeken naar locaties waar de meeste letselongevallen zijn geregistreeerd. De ongevalcijfers komen uit het verkeersongevallen registratieprogramma ViaStat.

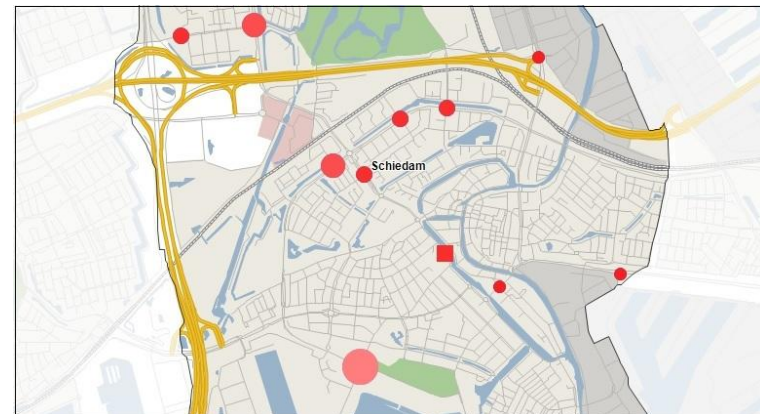
2.2 Overzicht black-spots

De formele definitie van een black-spot is een plaats waar gedurende drie tot vijf jaar tien ongevallen (of vijf vergelijkbare ongevallen) zijn gebeurd. Een eerdere definitie die ook nog wel gebruikt wordt, gaat uit van zes letselongevallen in drie jaar.

Door de onvolledige registratiegraad is het niet mogelijk om op basis van de bovenstaande definities black-spots aan te wijzen. Daarom wordt tegenwoordig ook wel uitgegaan van locaties waar relatief gezien veel ongevallen gebeuren. In dat kader is er een lijst samengesteld van locaties waar de meeste ongevallen plaatsvinden met letselslachtoffers. De selectie bestaat uit 3 of meer letselslachtoffers in de afgelopen 6 jaar (2009 - 2015). In *Bijlage I - Geregistreeerde ongevallen* zijn de ongevallen per locatie nader omschreven.

Gebaseerd op de selectie zijn de onderstaande locaties black-spots:

1. Westfrankelandsedijk - Adm. De Ruyterstraat
2. Laan van Bol'es – Churchillweg*
3. Nieuwlandplein*
4. Nieuwe Damlaan - Mgr. Nolenslaan
5. Nieuwe Haven
6. Burg. Van Haarenlaan – Piersonstraat
7. Burg. Van Haarenlaan – Parkweg
8. Laan van Bol'es - Van Beethovenlaan
9. 's-Gravelandseweg – De Brauwweg
10. Rotterdamsedijk – Van Deventerstraat*
11. Oranjestraat - Lange Nieuwstraat



Black-spots te Schiedam

Locaties met een sterretje (*) zijn reeds aangepakt in het kader van verkeersveiligheid of in voorbereiding om verkeersveiliger te maken (binnen een ander lopend project). In *Bijlage II - Black-spots reeds aangepakt of in voorbereiding* en *Bijlage III - Schiedam maakt turborotonde veilig* worden deze (voormalige) black-spots nader toegelicht.

2.3 Bijzondere wegvakken

Naast black-spots zijn er binnen Schiedam nog twee wegvakken waar, op verschillende locaties, opvallend veel ongevallen geregistreerd zijn. Deze worden hieronder toegelicht.

Laan van Bol'es

Buiten de (voormalige) black-spots op de Laan van Bol'es zijn bij verschillende oversteekplaatsen ongevallen met letselslachtoffers geregistreerd. Ook zijn er meldingen bij de gemeente bekend met een hoog gevoel van verkeersonveiligheid (subjectieve verkeersonveiligheid), zie *Bijlage IV – Meldingen verkeersonveiligheid*.

Omdat er op verschillende locaties op de Laan van Bol'es sprake is van verkeersonveilige situaties is in 2015 gestart met een (verkeerskundig) onderzoek om de hele Laan van Bol'es veiliger te maken. Bij dit onderzoek worden ook belanghebbenden, zoals bewoners, betrokken.

's-Gravelandseweg

De 's-Gravelandseweg loopt door het bedrijventerrein 's-Graveland. Buiten de black-spot met De Brauwweg zijn er op verschillende locaties ongevallen met letsel geregistreerd.

In 2009 zijn er bij het kruispunt met de Ringerstraat twee ongevallen geregistreerd met letsel (negeren van de voorrangregel). Eén ongeval vond plaats tussen twee auto's en de andere tussen een auto en een bestelauto. Een ander voorval waarbij de voorrangregel niet werd toegepast gebeurde in 2010 bij het kruispunt Algerastraat. Hierbij waren een auto en een motor betrokken. Daarnaast waren er ook twee eenzijdige ongevallen op een wegvak ter hoogte van de Van Doornestraat.

In 2013 zijn op diverse locaties kleine infrastructurele maatregelen genomen. Deze maatregelen zorgen voor een betere geleiding van het autoverkeer. Hiermee werd ook de verkeersveiligheid vergroot. Sinds een aanpassing zijn er geen ongevallen meer geregistreerd. Aanvullende maatregelen worden dan ook niet nodig geacht. Wel blijft de gemeente de 's-Gravelandseweg monitoren op het gebied van verkeersveiligheid.

2.4 Dodelijke ongevallen

Vanaf 2009 zijn er zeven dodelijke verkeersongevallen geregistreerd op de gemeentelijke wegen. Het betreft de volgende locaties:

- Broersvest;
- Fortunaweg;
- Kruispunt Mozartlaan - Bachplein;
- Kruispunt Rotterdamsedijk - Van Deventerstraat;
- Westfrankelandsedijk;
- Laan van Bol'es;
- Kruispunt Burg. Van Haarenlaan – Parkweg.

De ongevallen waren allen losstaande gebeurtenissen zonder eenduidige oorzaak. De ongevallen hadden met name te maken met onoplettendheid c.q. menselijke falen. Desondanks zijn er bij de Westfrankelandsedijk extra borden geplaatst en is er markering aangebracht om de desbetreffende situatie beter weer te geven. In 2016 worden zowel het kruispunt Rotterdamsedijk - Van Deventerstraat als de Laan van Bol'es aangepakt om de verkeersveiligheid te vergroten. Volgens de huidige planning wordt het kruispunt Burg. Van Haarenlaan – Parklaan in 2017 aangepakt.

2.5 Statistieken

Leeftijdscategorieën

Bij de verkeersongevallen waren met name volwassenen betrokken tussen de 25 en 49 jaar. Bij het aantal ernstige verkeersslachtoffers scoort de leeftijdscategorie 60 t/m 69 jaar relatief hoog. Personen uit deze categorie zijn over het algemeen nog vrij mobiel, maar lopen een relatief hoog risico bij deelname aan het verkeer.

Als de hoeveelheid verkeersslachtoffers wordt vergeleken met het aantal inwoners, per leeftijdscategorie in Schiedam, wordt duidelijk dat de 16 en 17 jarige opvallend hoog scoren. Dit beeld zien we ook bij het percentage ernstige verkeersslachtoffers.

Manoeuvres

36% van de geregistreeerde ongevallen vonden plaats op een viersprong kruispunt en 11% op een driesprong kruispunt. 5% van de geregistreeerde ongevallen vonden plaats op een rotonde en 27% van de ongevallen vonden plaats op een wegvak zonder kruisend verkeer.

Ernstige verkeersongevallen waarbij voetgangers zijn betrokken komen relatief vaak voor. Een voetganger is een zwakke weggebruiker. Een voetganger loop bij een aanrijding dan ook vaak letsel op.

Overige

Opvallend is dat in de avondspits (periode tussen 16:00 - 18:00 uur) meer ongevallen plaatsvinden dan in de ochtendspits (periode tussen 07:00 - 09:00 uur), maar dat de impact met betrekking tot slachtoffers in de ochtendspits verhoudingsgewijs groter is. De meeste ongevallen vonden plaats tussen 12:00 en 16:00 uur.

Bij een derde van de geregistreeerde ongevallen is er sprake van nat wegdek. Bij 15% van de ongevallen regende het daadwerkelijk. ViaStat heeft geen opsomming met ongevallen in relatie tot alcohol gebruik.

Conclusie statistieken

Op basis van de geregistreeerde ongevalgegevens zijn de 16 - 17 jarigen en de 60 plussers het vaakst betrokken bij verkeersongevallen met letsel. Deze leeftijdscategorieën verdienen extra aandacht. De meeste letsel ongevallen gebeuren op een viersprong kruispunt.

3 Black-spots

3.1 Aanpak black-spots

Voor elke black-spot is een verkeerskundige analyse gemaakt. Zo is er o.a. gekeken naar de geregistreerde ongevallen, voorrangssituaties, wegcategory en overzichtelijkheid. Voor elke locatie zijn verbeterpunten aangegeven en voorstellen gedaan om de verkeersveiligheid te vergroten.

De verbetervoorstellen zijn indicatief. Bij het aanpakken van de locaties worden projectgroepen samengesteld. Bij het proces worden ook bewoners en overige belanghebbenden betrokken.

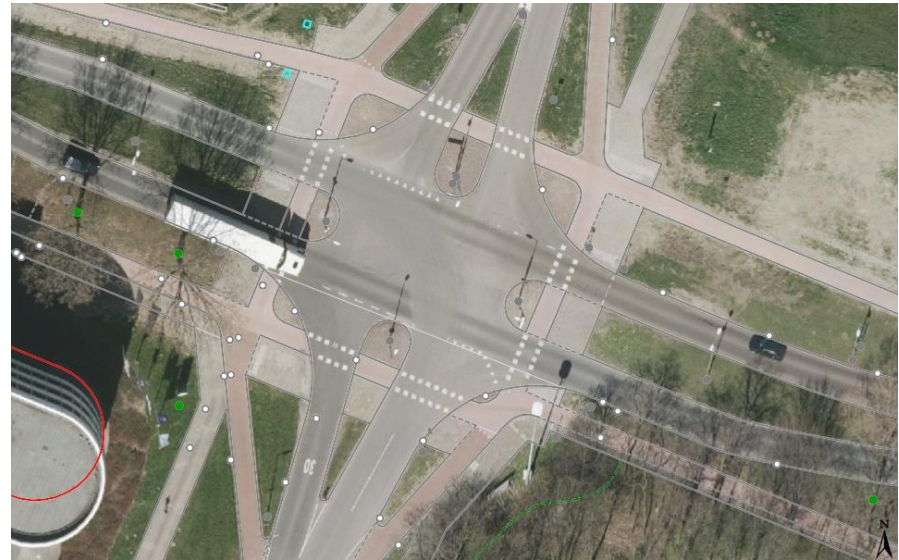
Black-spots die al verkeersveiliger gemaakt zijn of in voorbereiding zijn om aangepakt te worden binnen een project worden in dit hoofdstuk niet meer behandeld.

3.2 Westfrankelandsedijk – Adm. De Ruyterstraat

Analyse

Het kruispunt Westfrankelandsedijk – Admiraal De Ruyterstraat is de zwaarste black-spot binnen Schiedam. Vanaf 2009 zijn hier elf ongevallen geregistreerd. Daarvan waren er minimaal acht met letsel. De meeste ongevallen gebeurde tussen personenauto's onderling. Maar ook twee bromfietzers, een snorfietser en een motor waren betrokken bij een ongeval. Het is niet bekend waar de ongevallen op het kruispunt precies plaatsvonden.

Het kruispunt is een belangrijke schakel tussen de Schiedamse havens (Wilton- en Wilhelminahaven) en de rijksweg A4. De meeste ongevallen vonden plaats gedurende de middagspits.



Luchtfoto Westfrankelandsedijk – Admiraal De Ruyterstraat

De Westfrankelandsedijk is een gebiedsontsluitingsweg met een doorgaand karakter. De maximale toegestane snelheid is 50 km/uur. De Adm. De Ruyterstraat ten noorden van het kruispunt is een erftoegangsweg (zone 30). De gebruikelijke inritconstructie voor 30 km/uur zones ontbreekt hier, maar de bebording klopt wel. De Adm. De Ruysterstraat ten zuiden van het kruispunt ligt volledig in een industriegebied. Het is echter onduidelijk wat de maximale toegestane snelheid hier is. Er is geen bebording aanwezig, maar wel markering op het wegdek met de tekst "30". Deze markering heeft echter geen formele status. Er is geen verkeersbesluit gevonden dat deze weg inderdaad 30 km/uur is. In het GVVP wordt deze aangemerkt als 30 km/uur. Omdat dit

gedeelte van de Adm. De Ruyterstraat een industrieweg is gelden hiervoor andere richtlijnen dan voor woongebieden.

Het verkeer op de Westfrankelandedijk heeft voorrang, dit wordt geïllustreerd door de borden E06 en haaiantanden. De fietspaden hebben ter hoogte van de oversteken blokmarkeringen en geen haaiantanden. Het langzaam verkeer kan de Westfrankelandsedijk gefaseerd oversteken vanwege de aanwezigheid van middeneilanden. De fietsoversteken zijn voorzien van blokmarkeringen en de oversteek voor voetgangers zijn voorzien van kanalisatiestrepen.

Tussen de rijbaan en het fietspad, aan de zuidzijde van de dijk, is laanbeplanting aanwezig. Het zicht op het kruispunt is hierdoor niet optimaal. De Westfrankelandsedijk heeft ter hoogte van het kruispunt flauwe bochten in het profiel. Verder zijn er geen attentieverhogende maatregelen aanwezig.

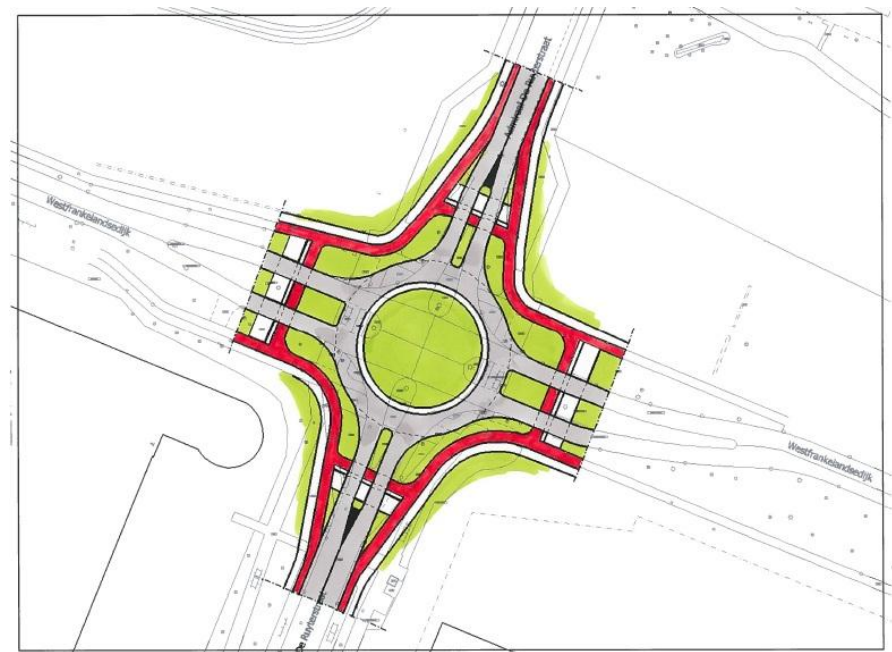
Verbeterpunten

Om deze locatie verkeersveiliger te maken zouden de volgende punten verbeterd moeten worden:

- Het kruispunt moet beter opvallen in de omgeving;
- Snelheid ter hoogte van het kruispunt dient omlaag gebracht te worden, zowel op de hoofdrijbaan als op de fietspaden;
- Oversteken voor de fietsers verplaatsen zodat deze niet meer in de dode hoek van het afslaand verkeer zitten;
- Kans op afdekongevallen (voertuigen die het zicht belemmeren) voorkomen bij de fietsoversteken (zuidzijde Westfrankelandsedijk).

Voorstellen:

- Aanleggen rotonde. Een rotonde valt goed op in de omgeving, is sterk attentieverhogend en reduceert de snelheid;
- De verschillende fietsoversteken verder van het kruispunt (rotonde) afleggen. Hierdoor wordt de zichtbaarheid vergroot en bevinden de fietsers niet meer in de dode hoek van het afslaand verkeer;
- De dubbele rijstroken zuidzijde Adm. De Ruyterstraat richting de Westfrankelandsedijk terugbrengen naar één rijstrook om afdekongevallen te voorkomen;
- Duidelijke entrees maken voor beide zijden Adm. De Ruyterstraat.



Schetsontwerp mogelijke oplossingsrichting Westfrankelandsedijk – Adm. De Ruyterstraat (inritconstructies ontbreken nog)

Eventuele opties die nog verder uitgewerkt moeten worden:

- De mogelijkheid onderzoeken of de noordelijke aansluiting van de Adm. De Ruyterstraat verwijderd kan worden. Hierdoor zijn er minder verkeersbewegingen en ontstaat er een rustiger straatbeeld;
- Fietsoversteken op een plateau (er dient wel rekening houden met de aanwezigheid van exceptioneel transport).

3.3 Nieuwe Damlaan - Mgr. Nolenslaan

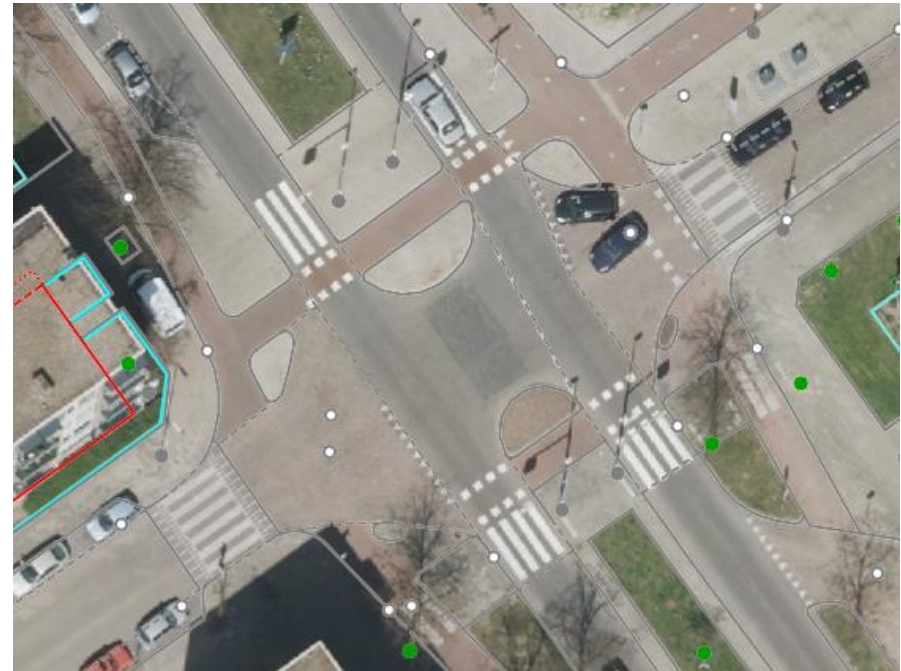
Analyse

Direct ten zuiden van het Nieuwlandplein ligt de kruising tussen de Nieuwe Damlaan en de Mgr. Nolenslaan. Dit kruispunt staat hoog op de Schiedamse black-spot lijst. De Nieuwe Damlaan is een gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) en de Mgr. Nolenslaan een erftoegangsweg (zone 30). De acht geregistreerde ongevallen waren allen in 2009 en 2010. Bij vier ongevallen was er sprake van letsel.

Van de acht geregistreerde ongevallen betrof het vier maal een ongeval tussen personenauto's onderling, drie maal tussen personenauto's en fietsers en één maal tussen een personenauto en een bromfietser. Ook hier is het lastig om de exacte oorzaak van de ongevallen te achterhalen. Wel is het duidelijk dat bij twee ongevallen de fietsers de Nieuwe Damlaan zijn overgestoken en daarbij zijn geraakt door een personenauto.

Ter hoogte van het kruispunt zijn vrijliggende fietspaden aanwezig. De Mgr. Nolenslaan heeft alleen ten oosten van het kruispunt een tweerichtingenfietspad. Deze bevindt zich aan de noordzijde van de straat. Tussen het kruispunt en het Nieuwlandplein ligt er aan de oostzijde

van de Nieuwe Damlaan een tweerichtingen fietspad. Deze loopt over het kruispunt en gaat verder als éénrichtingsfietspad (!). De overige fietspaden zijn in éénrichting.



Luchtfoto Nieuwe Damlaan – Mgr. Nolenslaan

Bij de Mgr. Nolenslaan ontbreken de inritconstructies die gebruikelijk zijn bij het in- en uitrijden van 30 km/uur zones. Hierdoor liggen de fietspaden op hetzelfde niveau als het kruispunt. Het afslaand verkeer wordt daardoor niet extra geattendeerd en geremd op het kruisend langzaam verkeer. Direct na de fietspaden, gezien vanaf het kruispunt, liggen er wel verkeersplateaus met zebrapaden (VOP's).

De voorrangssituatie wordt aangegeven met de borden B06 en haaiantanden. Bij de fietspaden zijn geen aparte haaiantanden aanwezig.

Aan de oostzijde van het kruispunt zijn wel blokmarteringen toegepast (aan de westzijde niet).

Omdat de Nieuwe Damlaan een middenberm heeft kan er gefaseerd overgestoken worden. Voetgangers hebben bij het oversteken voorrang (VOP's). Als extra attenderende maatregel zijn boven de VOP's portalen geplaatst met het bord L02-F (bord L02 met fluoriserende achtergrond). Fietsers hebben geen voorrang bij het oversteken van de Nieuwe Damlaan. De fietsoversteken zijn wel voorzien van blokmarteringen en van roodasfalt. Ondanks dat de blokmarteringen en het kleur van het asfalt geen formele status hebben kan er in praktijk wel onduidelijkheid ontstaan wie er voorrang heeft.



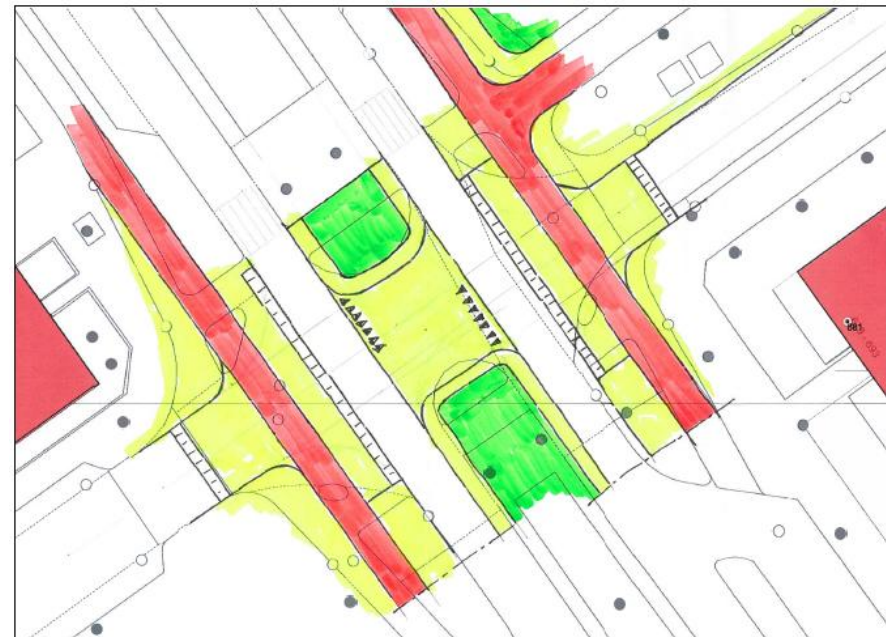
Kruispunt gezien vanuit het noorden

Het zicht op het kruispunt is goed. Wel oogt het kruispunt verwaarloost en chaotisch. De Nieuwe Damlaan, ten noorden van het kruispunt, is een aantal jaren geleden opnieuw ingericht. Het kruispunt en de rest van de Nieuwe Damlaan nog niet (IUPB-planning 2020).

Verbeterpunten

Om de locatie verkeersveiliger te maken dienen de volgende punten verbeterd te worden:

- Attentie verhogen bij het in- en uitrijden erftoegangswegen, met name voor de fietsers en voetgangers;
- Veiligere oversteken Nieuwe Damlaan, met name voor fietsers;
- Een logischere fietsstructuur aan de oostzijde van de Nieuwe Damlaan.



Schetsontwerp mogelijke oplossingsrichting Nieuwe Damlaan – Mgr. Nolenslaan

Voorstellen:

- Aanleggen inritconstructies entree Mgr. Nolenslaan (beide zijden);
- De aparte fietsoversteken eruit halen en de fietsers te laten oversteken samen met het auto verkeer. Dit werkt attentieverhogend, fietsers maken gebruik van de inritconstructies en kunnen niet meer rechtstreeks de Nieuwe Damlaan oversteken (geldt met name voor de noordzijde Mgr. Nolenslaan in verband met het dubbelzijdig fietspad).

Eventuele opties die nog verder uitgewerkt moeten worden:

- Fietsstructuur bij de Mgr. Nolenslaan herzien;
- Voor autoverkeer onmogelijk maken om gebruik te maken van de doorsteek Nieuwe Damlaan (in feite dus een dubbele T-kruising).

3.4 Nieuwe Haven

Analyse

Op de Nieuwe Haven zijn vanaf 2009 zes ongevallen geregistreerd. Bij zeker vier ongevallen zijn gewonden gevallen. Het is opmerkelijk dat bij alle ongevallen personenauto's betrokken waren, maar dat de botspartners (modaliteit tegenpartij) veelal verschillend waren. Ook de aanleidingen zijn veelal niet eenduidig. De exacte locatie van de ongevallen is niet bekend. Eén ongeval heeft zeker plaatsgevonden op het fietspad bij het tankstation.

Bij de gemeente zijn meldingen bekend met betrekking tot de verkeersonveiligheid. Eén melding betreft het slechte zicht bij de oversteekplaats Westfrankelandsestraat in verband met geparkeerde

voertuigen. Een andere melding geeft aan dat voertuigen bij het langsparkeren gedeeltelijk over het fietspad rijden.

De Nieuwe Haven is een gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur). Ter hoogte van het tankstation is de weg bochtig. Op een relatief kort gedeelte is sprake van veel verkeersuitwisselingen. Dit vanwege de aanwezigheid van een tankstation, diverse uitritten, langsparkeren en gestoken parkeren. Vooral het gestoken parkeren is hier erg ongunstig vanwege het slechte zicht in relatie tot de toegestane snelheid op de Nieuwe Haven en het bochtige tracé.



Nieuwe Haven nabij het tankstation

Direct ten zuiden van het tankstation draait de Nieuwe Haven. Hier liggen, tegenover elkaar, twee bushaltes. Deze zijn niet meer in gebruik.

Ter hoogte van het tankstation is geen trottoir aanwezig. Voetgangers moeten daardoor of op het fietspad of langs het tankstation (gedeelte waar voertuigen tanken) lopen.



Zuidzijde van de Nieuwe Haven

Verbeterpunten

Om deze locatie verkeersveiliger te maken zal aandacht besteed moeten worden aan de volgende punten:

- Zichtbaarheid fietspad verbeteren;
- Reduceren snelheid (primair bedoeld als attentieverhogende maatregel).

Voorstellen:

- Bebording en markering aanbrengen ter hoogte van het tankstation;
- Snelheidsremmende maatregelen.

Aandachtspunten die nog nader uitgezocht moeten worden:

- Mogelijkheid om het gestoken parkeren anders vorm te geven.

Toekomstige optie:

- Bekijken of de tankstation verplaatst kan worden.

3.5 Burg. Van Haarenlaan - Piersonstraat

Analyse

Op het kruispunt tussen de gebiedsontsluitingsweg Burg. Van Haarenlaan (50 km/uur) en de erftoegangsweg Piersonstraat (zone 30) zijn vanaf 2009 acht ongevallen geregistreerd. Bij zeker de helft van de ongevallen was er sprake van letsel. Bij de gemeente zijn de afgelopen jaren ook diverse meldingen binnen gekomen over de onveiligheid bij dit kruispunt. Het kruispunt wordt veel gebruikt door scholieren, mede vanwege de aanwezigheid van een basisschool in de directe omgeving.

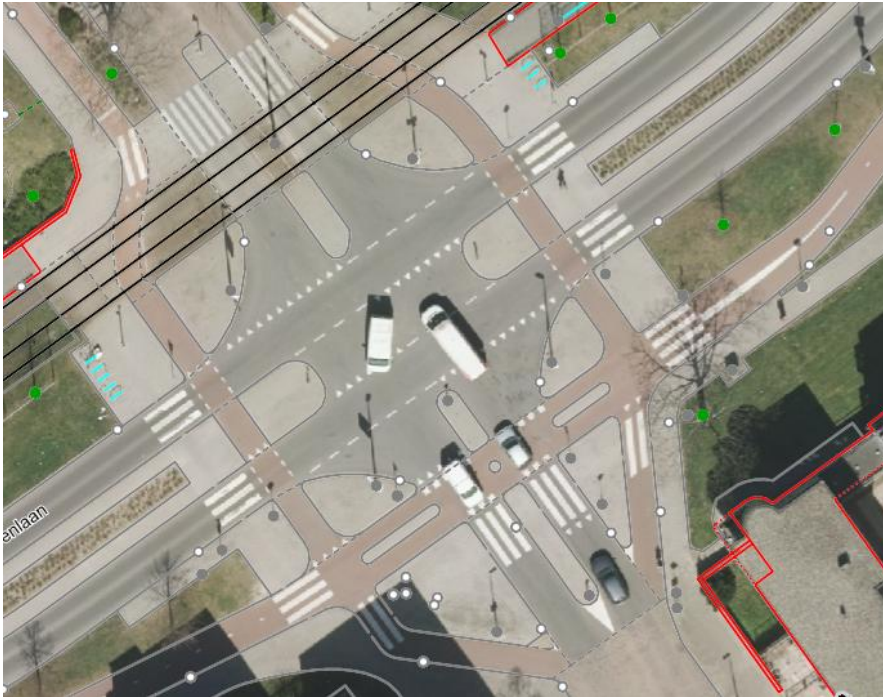
Er zijn een aantal opvallendheden te melden met betrekking tot de geregistreerde ongevallen. Van de acht geregistreerde ongevallen waren drie maal een personenauto en een bromfiets de botspartners. Bij alle overige ongevallen waren steeds verschillende voertuigen betrokken (auto – auto, auto – voetganger, auto – motor, bestelauto – fiets en één ongeval tussen een auto en een tram).

De ongevallen gebeurde met name tijdens de spitsperiodes. Bij de helft van de ongevallen was er sprake van een nat wegdek.

Voor zover bekend is eenmaal een minderjarig persoon betrokken geweest bij een ongeval.

De Burg. Van Haarenlaan heeft aan de zuidzijde een vrijliggend fietspad in tweerichtingen. Aan de noordzijde ligt een trambaan. Het verkeer wat de trambaan wilt oversteken wordt geattendeerd met waarschuwingslichten. Ook hier ontbreken de gebruikelijke

inrichtingsconstructies voor 30 km/uur zones. Hierdoor ligt het fietspad op hetzelfde niveau als de rijbaan.



Luchtfoto Burg. Van Haarenlaan – Piersonstraat

Als gebiedsontsluitingsweg heeft de Burg. Van Haarenlaan voorrang op de Piersonstraat. De voorrangssituatie is geregeld door de borden B06 en haaiantanden. Bij de fietsoversteken zijn ook haaiantanden toegepast. Bij alle oversteken voor voetgangers zijn VOP's aanwezig, bij ook bij de oversteken Burg. Van Haarenlaan. Alle fietspaden zijn in roodasfalt, inclusief de oversteken. Fietsers hebben bij het oversteken van de Burg. Van Haarenlaan geen voorrang. De fietsoversteken zijn hier voorzien van kanalisatiestrepen. De Burg. Van Haarenlaan heeft een middenberm waardoor gefaseerd oversteken mogelijk is.

De situatie voor bromfietzers is onduidelijk op de Burg. Van Haarenlaan. In praktijk rijden de meeste bromfietzers, ter hoogte van het kruispunt, op het fietspad.

Ter hoogte van het kruispunt zijn geen snelheidsremmende maatregelen toegepast. Wel heeft de Burg. Van Haarenlaan een lichte knik in het profiel. Het zicht op het kruispunt is verder goed.

De exacte locaties van de ongevallen ontbreken, maar uit de registraties blijkt dat met name de bestuurders van de motorvoertuigen geen voorrang verlenen. Omdat fietsers bij het oversteken van de Burg. Van Haarenlaan geen voorrang hebben en één ongeval geregistreerd is met een voetganger kan hieruit afgeleid worden dat de meeste ongevallen gebeuren bij het op- of afrijden van de Piersonstraat aan de zuidzijde van het kruispunt.

Verbeterpunten

Om deze locatie verkeersveiliger te maken zouden de volgende punten verbeterd moeten worden:

- Entree Piersonstraat (zuidzijde) vormgeven als erftoegangsweg;
- Reduceren snelheid op de Burg. Van Haarenlaan (primaire bedoeld als attentieverhogende maatregel);
- Bromfietzers naar de rijbaan.

Voorstellen:

- Inritconstructie entree Piersonstraat (zuidzijde);
- Entree zuidzijde Piersonstraat vormgeven als erftoegangsweg: compactere aansluiting (verwijderen middeneilanden en profiel versmallen);
- Snelheidsremmende maatregelen op de Burg. Van Haarenlaan ter hoogte van het kruispunt c.q. oversteken langzaamverkeer.

Eventuele opties die nog verder uitgewerkt moeten worden:

- Aansluiting noordzijde Parkweg (i.c.m. de tram).



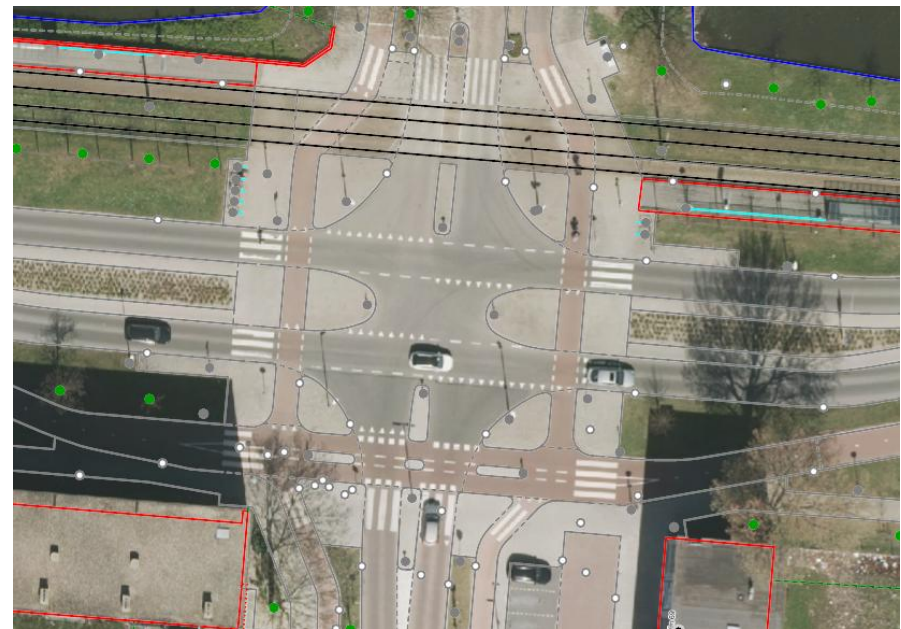
Schetsontwerp mogelijke oplossingsrichting Burg. Van Haarenlaan – Piersonstraat

3.6 Burg. Van Haarenlaan - Parkweg

Analyse

Dit kruispunt is identiek als het kruispunt Burg. Van Haarenlaan – Piersonstraat. De infrastructuur en voorrangregels zijn exact gelijk.

Bij dit kruispunt zijn zeven ongevallen geregistreerd. Drie maal waren personenauto's onderling de botspartner, twee maal een personenauto en een bromfietser, één maal een personenauto met een fietser en één maal een snorfiets met een tram. Alle ongevallen gebeurden bij daglicht, waarvan één ongeval bij nat wegdek.



Luchtfoto Burg. Van Haarenlaan - Parkweg

Verbeterpunten

Om deze locatie verkeersveilig te maken moeten de volgende punten verbeterd worden:

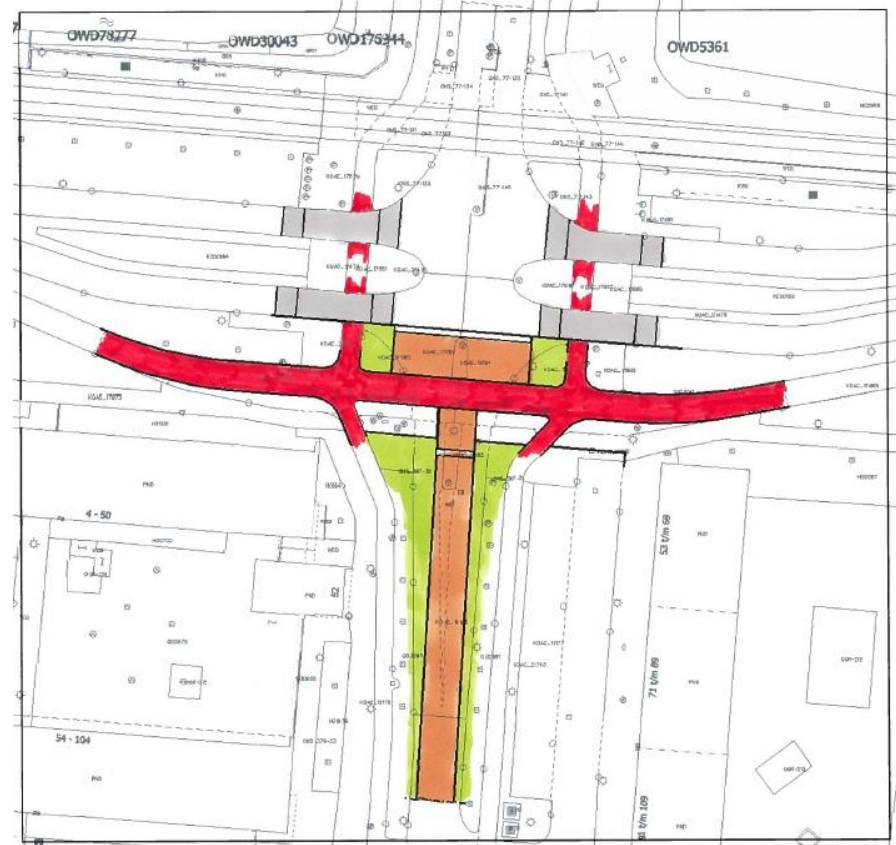
- Entree Parkweg (zuidzijde) vormgeven als erftoegangsweg;
- Reduceren snelheid op de Burg. Van Haarenlaan (primaire bedoeld als attentieverhogende maatregel);
- Bromfietzers naar de rijbaan.

Voorstellen:

- Inritconstructie entree Parkweg (zuidzijde);
- Entree zuidzijde Parkweg vormgeven als erftoegangsweg: compactere aansluiting (verwijderen middeneilanden en profiel versmallen);
- Snelheidsremmende maatregelen op de Burg. Van Haarenlaan ter hoogte van het kruispunt cq. oversteken langzaamverkeer.

Eventuele opties die nog verder uitgewerkt moeten worden:

- Aansluiting noordzijde Parkweg (i.c.m. de tram).



Schetsontwerp mogelijke oplossingsrichting Burg. Van Haarenlaan - Parkweg

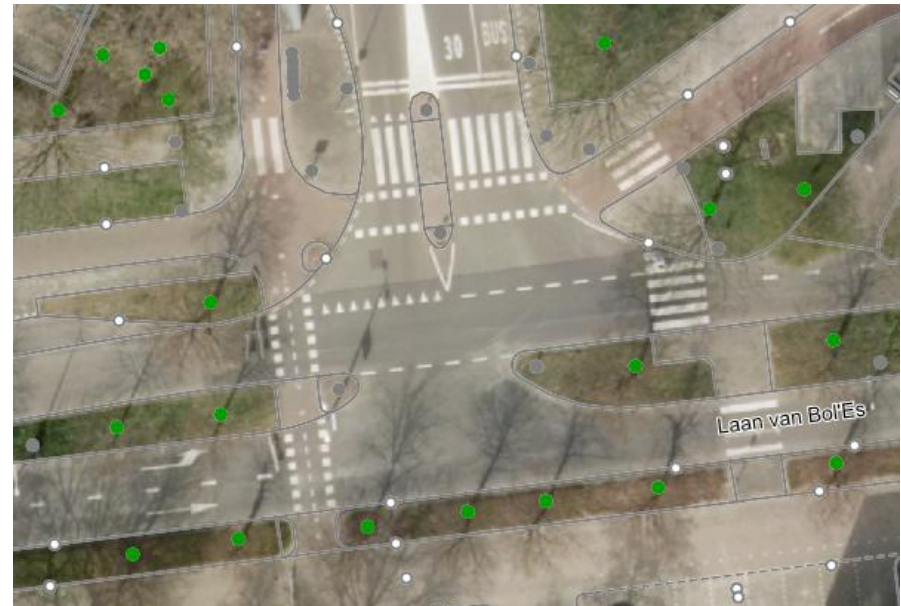
3.7 Laan van Bol'es – Van Beethovenlaan

Analyse

Bij het kruispunt tussen de gebiedsontsluitingsweg Laan van Bol'es (50 km/uur) en de erftoegangsweg Van Beethovenlaan (zone 30) zijn vanaf 2009 negen ongevallen geregistreerd. Drie daarvan waren met ziekenhuisgewonden en bij minimaal drie ongevallen is eerste hulp toegediend. Bij praktisch alle gevallen ging het om het negeren van de voorrangregel. De botspartners waren erg verschillend. De meeste ongevallen gebeurden tijdens de avondspits. Bij drie van de acht ongevallen was er sprake van nat wegdek. Buiten de geregistreerde ongevallen zijn er ook meldingen bekend over de verkeersonveiligheid.

De Laan van Bol'es heeft aan weerszijde vrijliggende fietspaden. Aan de noordzijde in twee richtingen en aan de zuidzijde in een richting (aan de zuidzijde is deze gedeeltelijk gecombineerd met een parallelweg). Ook de Van Beethovenlaan is voorzien van een vrijliggend fietspad: aan de westzijde en in twee richtingen. De Van Beethovenlaan is niet voorzien van een inritconstructie voor 30 km/uur zones. Komende vanuit de Laan van Bol'es heeft de Van Beethovenlaan aan weerszijde een haltehaven voor de bus. De oostelijke haltehaven is direct te bereiken vanuit de Laan van Bol'es. De bochtstraal tussen de Laan van Bol'es en de Van Beethovenlaan is hierdoor vrij ruim waardoor ook overige voertuigen met relatief hoge snelheid de Van Beethovenlaan kunnen inrijden.

De Laan van Bol'es heeft voorrang op de Van Beethovenlaan. De voorrangssituatie is geregeld door de borden B06 en haaiantanden. Er zijn ook haaiantanden toegepast bij de fietspaden. In het verlengde van het fietspad Van Beethovenlaan is een fietsoversteek aanwezig over de Laan van Bol'es. De fietsers hebben geen voorrang. Wel zijn de oversteeken voorzien van blokmarkeringen. Dit kan voor enige verwarring zorgen.



Luchtfoto Laan van Bol'es – Van Beethovenlaan

Aan de andere kant van het kruispunt is een VOP aanwezig. Laan van Bol'es heeft een middenberm waardoor gefaseerd oversteken mogelijk is. De voetgangersoversteekplaats heeft in de middenberm een verspringing. Bij alle oversteeken voor voetgangers zijn VOP's aanwezig.

Het profiel van de Laan van Bol'es is grotendeels 2 x 1, zo ook ter hoogte van dit kruispunt. Komende vanuit de richting Vlaardingen is er wel een aparte linksafstrook aanwezig. Deze strook belemmert echter het zicht op het kruispunt waardoor de kans op afdekongevallen bestaat. Door deze strook is de middenberm ook minder geschikt voor motorvoertuigen om op te stellen (smal en verminderd zicht).

Direct ten oosten van het kruispunt, aan de noordzijde van de Laan van Bol'es, is een tankstation aanwezig. De uitrit van het tankstation komt

direct uit bij het kruispunt. Het zicht op het kruispunt is slecht. Dit heeft grotendeels met de aanwezigheid van bomen rondom het kruispunt en middenberm te maken. Aan de westzijde van het kruispunt is tevens een niet gebruikte haltehaven aanwezig.



Zicht op het kruispunt komende vanuit de richting Vlaardingen

Verbeterpunten

Om deze locatie verkeersveiliger te maken zullen de volgende punten verbeterd moeten worden:

- Het kruispunt moet beter opvallen in de omgeving;
- Snelheid ter hoogte van het kruispunt dient omlaag gebracht te worden, primair om de attentieverhogende waarde van het kruispunt te vergroten;
- Voorkomen dat (brom)fietsers Van Beethovenlaan rechtstreeks kunnen oversteken bij de Laan van Bol'es;
- Kans op afdekongevallen voorkomen bij de (brom)fietsoversteek (westzijde kruispunt);
- Verkleinen bochtstraal (bij de haltehaven).

Voorstellen:

- Aanleggen rotonde. Een rotonde valt goed op in de omgeving, is sterk attentieverhogend en reduceert de snelheid (bijkomend voordeel: mooie en duidelijke stadsentree);
- De verschillende fietsoversteeken verder van het kruispunt (rotonde) afleggen;
- Aparte linksafstrook Laan van Bol'es, komende vanuit de richting Vlaardingen, verwijderen (let op de verkeersafwikkeling);
- Fietsoversteek op een plateau;
- Voorkomen dat vanaf het kruispunt rechtstreeks de haltehaven op gereden kan worden.



Schetsontwerp mogelijke oplossingsrichting Laan van Bol'es – Van Beethovenlaan

Eventuele opties die nog verder uitgewerkt moeten worden:

- Oversteken langzaamverkeer over de Laan van Bol' es bij elkaar brengen (bundelen);
- Rooien bomen om het zicht op het kruispunt (rotonde) te vergroten.

3.8 's-Gravelandseweg – De Brauwweg

Analyse

Het kruispunt tussen de gebiedsontsluitingswegen 's-Gravelandseweg en De Brauwweg (50 km/uur) is met verkeerslichten geregeld. Desondanks zijn hier vanaf 2009 negen ongevallen geregistreerd. Bij twee ongevallen was de ernst onbekend, maar bij de andere ongevallen was er sprake van letsel (twee maal ziekenhuis en vijf maal eerst hulp toegediend).

Het kruispunt bevindt zich direct ten noorden van het viaduct A20 aan de rand het bedrijventerrein 's-Graveland. Het is een viersprong kruispunt. De westelijke tak is de noordelijke toe- en afrit van de rijksweg A20. De oostelijke tak is De Brauwweg. De noord - zuid richting is de 's-Gravelandseweg (noord – zuid richting).

Er zijn geen duidelijke overeenkomsten te onderscheiden bij de ongevallen. Van de negen geregistreerde ongevallen zijn zeven verschillende botspartners. Duidelijk is wel dat de meeste ongevallen plaatsvonden aan de zijde van De Brauwweg en dat bij vier van de negen ongevallen sprake was van nat wegdek. Er zijn geen minderjarige slachtoffers. Er is één melding bekend over de onveiligheid van dit kruispunt.



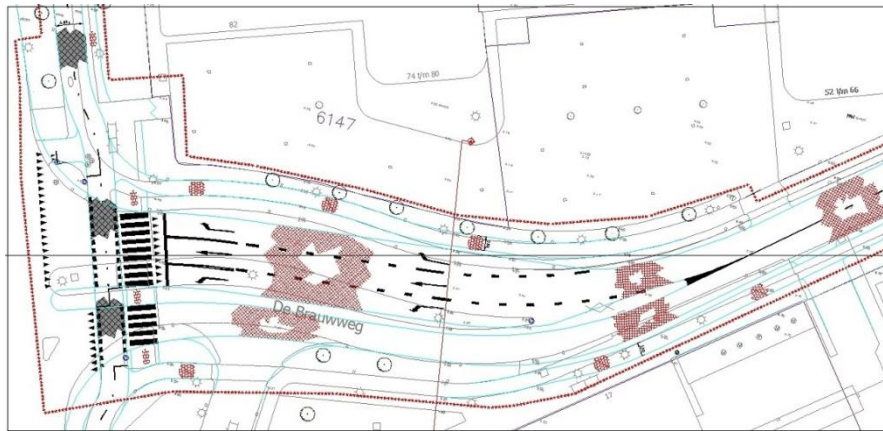
Luchtfoto 's-Gravelandseweg – De Brauwweg

Het kruispunt heeft een deelconflict: gemotoriseerd verkeer komende vanuit De Brauwweg richting noord heeft gelijktijdig groen met het overstekend langzaamverkeer over de 's-Gravelandseweg.

Oplossingsrichtingen

- Het oplossen (weghalen) van het deelconflict.

Opmerking: In verband met het afwikkelen van het verkeer kan het deelconflict alleen worden opgelost als er een aparte rechtsafstrook wordt aangebracht (komende vanuit De Brauwweg richting noord).



Ontwerp inpassing rechtsafstrook De Brauwweg

3.9 Oranjestraat - Lange Nieuwstraat

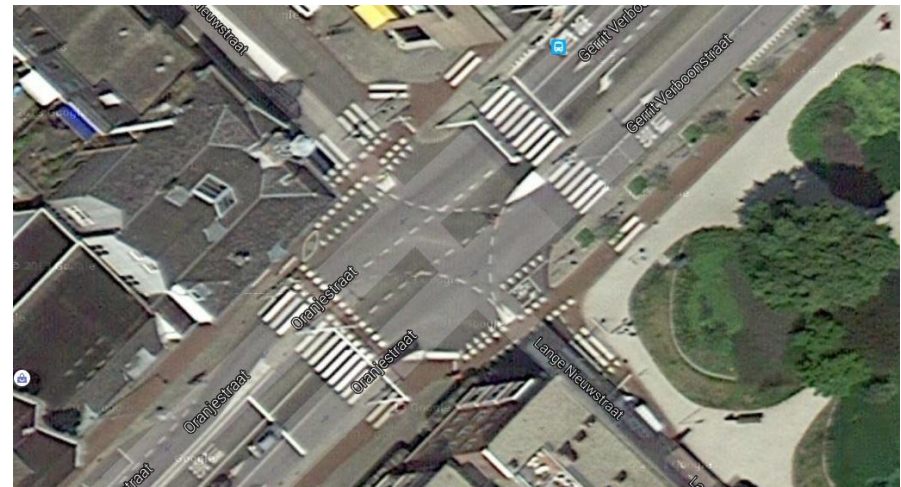
Analyse

Op het kruispunt tussen de gebiedsontsluitingswegen Oranjestraat / Gerrit Verboonstraat (50 km/uur) en de erftoegangsweg Lange Nieuwstraat (zone 30) zijn vanaf 2009 drie ongevallen met letsel geregistreerd. Bij alle ongevallen waren fietsers betrokken.

Het kruispunt is met verkeerslichten geregeld en er zijn geen deelconflicten. De verkeerslichten functioneerden op het moment van de ongevallen. Bij twee van de drie ongevallen is vermoedelijk door rood gereden. Bij het derde ongeval is een auto uit de bocht gevlogen. Het is onbekend of de automobilist daadwerkelijk te hard reed.

Het tracé Oranjestraat / Gerrit Verboonstraat is deels voorzien van busbanen. Het ruimtebeslag van deze busbanen is groot. Mede hierdoor is de ruimtelijke kwaliteit matig tot slecht. Het ruimtebeslag van de busbanen gaat ten koste van de opstelruimte voor de fietsers.

Aan de west- en zuidzijde van het kruispunt is er dan ook weinig opstelruimte. Fietsers hebben door ruimte gebrek geen aparte strook vanuit het westen (Oranjestraat) voor de zuidelijke richting (Lange Nieuwstraat). Deze fietsers moeten dus, samen met het rechtdoorgaande fietsverkeer, wachten voor het verkeerslicht terwijl ze eigenlijk vrij naar rechts zouden kunnen gaan.



Luchtfoto Oranjestraat - Lange Nieuwstraat

De Lange Nieuwstraat is een erftoegangsweg. Aan beide zijden van het kruispunt staan dan ook 30 km/uur borden. De gebruikelijke inritconstructies ontbreken. Doordat de zuidzijde van de Lange Nieuwstraat onderdeel is van een busroute zijn inritconstructies hier dan ook niet direct geweest.



Bepaalde opstelruimte voor fietsers

Verbeterpunten

Doordat de fietsers weinig opstelruimte hebben staan wachtende fietsers vaak in de weg voor de overige fietsers (doorgaande route). De motivatie om door rood te fietsen is dan een stuk groter dan wanneer er comfortabele opstelruimte is. Door meer ruimte te geven aan de fietser wordt de verkeersveiligheid op dit kruispunt dan ook vergroot. Om ruimte te creëren voor de fietser zal onderzocht moeten worden of de busbanen geheel of gedeeltelijk opgeheven kunnen worden. Echter mag niet ten koste gaan van een te grote verliestijd voor de bussen.

Voorstellen:

- Mogelijkheid onderzoeken of de busbanen (deels) opgeheven kunnen worden. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor de fietser. Daarnaast kan het kruispunt kleiner worden vormgegeven wat de ruimtelijke kwaliteit ten goede komt;
- De entree van de 30 km/uur zone Lange Nieuwstraat duidelijker vormgeven.

Een optie die nog verder uitgewerkt moet worden:

- Aanleggen rotonde. Belangrijk aandachtspunt hierbij is de ruimte voor de fietser en doorstroming van het gemotoriseerd verkeer.

Opmerking: Dit kruispunt valt binnen de invloedssfeer van het ontwikkelingsplan Schiekwartier.

4 Meldingen verkeersonveiligheid

4.1 Binnengekomen meldingen

Dit hoofdstuk gaat in op het gevoel van verkeersonveiligheid (subjectieve onveiligheid). Input hiervoor zijn de meldingen die de afgelopen vijf jaar bij de gemeente zijn binnengekomen en meldingen die voortkwamen uit het Concept Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid. Een overzicht van alle meldingen is te zien in *Bijlage IV– Meldingen verkeersonveiligheid*. Bijzondere situaties of locaties worden in dit hoofdstuk behandeld.

4.2 Schoolomgevingen

De verkeersonveiligheid bij basisscholen wordt door de inwoners regelmatig als knelpunt benoemd. Zo zijn er alleen al in 2014 zeker 10 meldingen bij verschillende schoolomgevingen binnengekomen. De vragen komen van verschillende stakeholders: ouders, schooldirectie, MR, gesprekken met medewerkers team onderwijs en/of wijkprocesmanagers.

Zowel uit de objectieve ongevals cijfers als bij onderzoeken ter plaatse blijkt dat verkeerskundig gezien de feitelijk onveiligheid beperkt is. De snelheid is ter plaatse laag doordat er een chaotische situatie heerst. Juist het chaotische gedrag zorgt ervoor dat er een hoog onveiligheidsgevoel heerst. Dit werkt het naar school brengen van de kinderen met de auto in de hand, want ouders vinden het onverantwoord hun kinderen door dit “gevaarlijke” verkeer te laten gaan.

Omdat er rondom scholen relatief weinig verkeers- en parkeerruimte is, en ook niet te maken is, is het stimuleren van het te voet en per fiets naar school gaan aan te bevelen. Dit stimuleert tevens meer zelfstandigheid in het verkeer, een vereiste op het moment dat de kinderen naar de

middelbare school gaan. Daarom is het belangrijk om als gemeente samen met de scholen, ouders, buurtbewoners en kinderen de schoolomgevingen veiliger te maken en het gedrag van het halen en brengen aan te passen.

4.3 Snelheid in 30 km/uur straten

De afgelopen jaren zijn in toenemende mate klachten ontvangen over de (gevoelens van) verkeersonveiligheid en de inrichting van erftoegangswegen binnen de bebouwde kom, de zogenoemde 30 km/uur zones. De klachten gaan met name over het gevoel dat er te hard gereden wordt en daardoor de verkeersveiligheid in gedrang komt. Daarnaast gaan de klachten ook vaak over onduidelijke verkeerssituaties.

In 2012 zijn de verschillende erftoegangswegen binnen de gemeente geïventariseerd. Er is geconstateerd dat enkele gemeentelijke wegen, die in het verleden zijn afgewaardeerd van gebiedsontsluitingsweg (50km/uur) naar erftoegangsweg (30km/uur zones), inderdaad niet voldoen aan de daarvoor geldende eisen en richtlijnen. Deze wegen worden ook wel “grijze wegen” genoemd.

Bij het afwaarderen van deze wegen is destijds bewust gekozen voor eenvoudige aanpassingen. De reden hiervoor was dat voor een juiste inrichting van 30km/uur zones flinke infrastructurele ingrepen gedaan moesten worden. Deze financiële middelen waren niet voor handen.

In het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) en het Handboek Openbare Ruimte (HOB) is als doel gesteld de gemeentelijke wegen en in het bijzonder de erftoegangswegen uniform en Duurzaam Veilig in te richten. Hierdoor wordt een heldere indeling gemaakt tussen erftoegangswegen in woonbuurten en gebiedsontsluitingswegen die de woonbuurten met de (hoofd)ontsluitingswegen van Schiedam verbinden.



“Grijze weg” Borodinlaan

Bij erftoegangswegen in woonbuurten staat de verblijfsfunctie centraal, terwijl op de gebiedsontsluitingswegen de afwikkeling van het (auto)verkeer centraal staat. Deze nieuwe inrichtingsaanpak moet er voor zorgen dat het verkeersgedrag voorspelbaar en herkenbaar wordt en dat het veiligheidsgevoel bij verkeersdeelnemers verbeterd.

Er zijn mogelijkheden om met innovatieve ideeën dergelijke wegen aan te pakken. Dit kan op het gebied van ander bestratingsmateriaal, het versmallen van rijbanen, het verkleinen en ophogen van kruisingen, het plaatsen van groen en/of het op-/afwaarderen van wegen.

Het verkeerskundig uitgangspunt is om bij grote onderhoudsprojecten (IUPB) aan de desbetreffende wegen deze gelijk Duurzaam Veilig in te richten.

De volgende grijze wegen worden in de periode van 2016 – 2018 aangepakt in het kader van het IUPB:

- Van Beethovenlaan
- Lorentzlaan
- Boerhaavelaan
- Professor Kamerlingh Onneslaan
- Aleidastraat
- Vlaardingerdijk
- Goteborg

4.4 **Burgemeester Knappertlaan**

Stadsentree

De Burgemeester Knappertlaan is een gebiedsontsluitingsweg. Het is een belangrijke verbindingsweg tussen het centrum van Schiedam en de A4 / Vlaardingen. Vanwege de stedelijke omgeving rondom de Vlaardingerdijk ligt de bebouwde kom grens van Schiedam ter hoogte van knooppunt Vijfsluizen. Vanaf het kruispunt met de Westfrankelandsedijk gaat de Vlaardingerdijk (die afbuigt naar het noorden) over in de Burgemeester Knappertlaan. Hier begint tevens een dichte stedelijke bebouwing. Er zijn geen maatregelen genomen om de weggebruiker extra te attenderen op deze omgeving. De Burgemeester Knappertlaan is tevens onderdeel van een busroute waardoor het nemen van snelheidsremmende maatregelen lastig is.



Westelijke toegang Burgemeester Knappertlaan

Men ervaart op de Burgemeester Knappertlaan een hoge snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Deze ervaring draagt bij aan een subjectief gevoel van onveiligheid. Objectief is er geen sprake van verkeersonveiligheid. Het voorstel is om de stadsentree van de Burgemeester Knappertlaan met kleine maatregelen beter vorm te geven waardoor de weggebruiker geattendeerd wordt op een dichte stedelijke omgeving en het weggedrag hierop aanpast. Om het subjectief onveiligheidsgevoel te verminderen zal er bekeken worden of er busvriendelijke snelheidsremmende maatregelen genomen moeten worden.

Rubensplein

Het Rubensplein is een verkeersplein aan de westzijde van de Burgemeester Knappertlaan. Aan alle zijden van het plein zijn fiets- en voetgangersoversteken aanwezig. Het doorgaand verkeer op de Burgemeester Knappertlaan heeft voorrang. Aan de west- en oostzijde van het plein zijn voetgangersoversteekplaatsen aanwezig in de vorm van zebrapaden (tevens voorzien van borden L2). De Burgemeester Knappertlaan is voorzien van langspaarkeerplaatsen. Deze lopen door tot

aan de oversteekplaatsen bij het Rubensplein. Parkerende voertuigen belemmeren hierdoor het zicht op de overstekende voetgangers. Om de verkeersveiligheid te verbeteren zou aan beide zijden één parkeerplaats verwijderd moeten worden. De parkeerdruk in de directe omgeving van het Rubensplein is echter vrij hoog. Er zal bekeken moeten worden of de parkeerplaatsen in de directe omgeving gecompenseerd kunnen worden. Er zijn geen ongevallen geregistreerd.



VOP Rubensplein

4.5 Groenelaan

Situatieschets en probleemstelling

De Groenelaan is de centrale straat door de wijk Zuid. In deze laan heerst een éénrichtingsverkeerregime tussen de Willemskade en de Ridderkerksestraat. Het gemotoriseerd verkeer dient vanuit de Willemskade in de richting van de Ridderkerksestraat te rijden. Ook in alle zijstraten heerst een éénrichtingsverkeerregime. De Groenelaan ligt in een 30 km/uur zone. Er zijn in de Groenelaan geen voorrangskruisingen aanwezig, alle kruisingen zijn gelijkwaardig. De rijbaanbreedte is 4,50m, is

voorzien van klinkerbestrating en voldoet hiermee aan de richtlijnen van het CROW. De parkeervakken zijn met een breedte van 1,75 -1,80 meter aan de smalle kant.

Aan deze straat bevinden veel winkels. Tijdens het bevoorraden van deze winkels zouden er, volgens enkele bewoners, gevaarlijke situaties ontstaan. Doordat het overgrote deel van deze winkels geen achteringang hebben, wordt de Groenelaan gebruikt als bevoorradingsroute voor de winkels. Omdat de parkeerdruk in en in de directe omgeving van de Groenelaan erg hoog is kan het expeditieverkeer niet altijd gebruik maken van vrije parkeerplaatsen. Laden en lossen gebeurt dan niet zelden op de straat of op een kruispunt. Dit zou tot onveilige situaties en verkeersopstoppingen leiden.

Er zijn vier ongevallen geregistreerd in de Groenelaan, waarvan twee met letsel. De letselongevallen gebeurden tussen een voetganger en een auto en tussen een voetganger en bromfietser. De overige ongevallen gebeurde tussen twee bromfietzers onderling en een enkelzijdige ongeval met een vrachtwagen (meer informatie ontbreekt).

De meeste winkels worden bevoorradt door grote bedrijfsbussen die boven de APV-norm van 6,00 meter lengte en 2,40 meter hoogte zitten. Deze gebruiken over het algemeen de bestaande parkeervakken, welke ook gebruikt worden door bewoners en bezoekers van winkels en bewoners. Aparte laad en losplekken zijn in de Groenelaan niet aanwezig. Enkele winkels, zoals de aanwezige fietswinkel, maakt gebruik van vrachtwagens. Deze gebruiken meer ruimte dan bedrijfsbussen.

De Albert Heijn is als supermarkt de grootste winkel in de straat en heeft vaak meerdere keren per dag bevoorrading. Het laden en lossen bij de Albert Heijn gebeurt daarentegen op de Willemskade, daar waar een laad en losplaats van ca. 20m aanwezig is.



Laden en lossen in de Groenelaan

Parkeerdruk

Een grootschalige parkeerdrukmeting in 2011 heeft uitgewezen dat de parkeerdruk in de Groenelaan met name in de avonden veelal rond of boven de 100% ligt. Overdag zijn er piekmomenten met wisselde parkeerdruk op verschillende locaties. De parkeerdruk is overdag veelal hoger dan 80%. Dit maakt het voor expeditieverkeer moeilijk om een parkeerplaats te vinden voor het laden en lossen. Transporteurs kiezen er dan ook vaak voor om geheel of gedeeltelijk op de rijweg te parkeren om zo te kunnen laden en lossen.

Schouw

Op 13 oktober 2015 heeft er in de ochtend een schouw plaatsgevonden in de Groenelaan. Gekeken is naar de problemen die door de omwonenden worden beschreven.

De Groenelaan nodigt vanwege het smalle wegprofiel en de verkeersdrukte niet uit tot hoge snelheden. Hoewel hoge snelheden niet valt uit te sluiten, zijn tijdens de schouw geen hoge snelheden van voertuigen geconstateerd (visuele waarneming). De verkeerssituatie is in z'n algemeenheid vrij overzichtelijk. Tegenliggers (fiets en bromfietzers) en verkeer vanuit de zijstraten kunnen tijdig worden waargenomen. De voorrangssituatie is helder. In geval van een geparkeerde voertuig op een kruising, kan deze hooguit als hinder worden ervaren. Doordat de kruisingen vrij krap zijn opgezet, worden deze vrij snel geblokkeerd indien een voertuig ook daadwerkelijk op de kruising staat. Fietsers en voetgangers kunnen er dan wel langs, maar voor motorvoertuigen wordt dit op dat moment lastig.

Een uitzondering hierop is de aansluiting van de Groenelaan op de Willemskade. Doordat vrachtwagens niet volledig gebruik maken van de laad- en losplaats op de Willemskade, blokkeren deze deels de kruising Willemskade - Groenelaan. De kruising wordt in dat geval vrij onoverzichtelijk en automobilisten komende vanaf de Willemskade kunnen fietsers en voetgangers, komende vanuit de Groenelaan, niet of nauwelijks zien aankomen. Dit kan leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties.

Conclusie

De parkeerdruk in de Groenelaan is net als in andere delen van de wijk Zuid vrij hoog. Hierdoor is het lastig voor expeditieverkeer om vrije parkeerruimte te vinden. Daarnaast zijn de parkeervakken ook vrij smal waardoor transporteurs vaak geheel of gedeeltelijk op de rijweg staan

geparkeerd. De verkeersonveiligheid wat wordt ervaren heeft met name te maken met hinder als gevolg van blokkades en verkeersopstoppingen.

Aanbevelingen

Aanbevelingen ter verbetering van de verkeerssituatie:

- Verplaatsing fietsnieten Willemskade aan de achterzijde van de laad- en losplaats naar een andere locatie op de Willemskade;
- Schuine bocht achterzijde laad- en losplaats Willemskade vervangen door haakse bochten, zodat laden en lossen aan de achterzijde van de vrachtauto's kunnen plaatsvinden en de vrachtauto verder naar achteren kan parkeren. Hierdoor wordt de kruising Willemskade - Groenelaan niet meer geblokkeerd;
- Op een aantal locaties in de Groenelaan laad en losplaatsen creëren met venstertijden. Aanbevolen wordt om deze in de ochtenduren tussen 8.00 - 12.00 uur te houden. Hierdoor kunnen bewoners in de avonduren gebruik maken van deze parkeervakken en hebben zij in de ochtenduren de tijd om tijdig van de parkeervakken weg te rijden;
- Afspraken maken met vertegenwoordigers van de winkels en met bewoners over de locaties van de laad- en losplaatsen.

4.6 Valeriusstraat

De Valeriusstraat in Groennoord ligt tussen een aantal winkels, waaronder de Bas van der Heijden, en een parkeerplaats ten behoeve van deze winkels. Als de bezoekers van deze winkels gebruik maken van de parkeerplaats zullen deze de Valeriusstraat moeten oversteken (ook met winkelwagens).



Valeriusstraat

De parkeerplaats is betaald parkeren, maar in de directe omgeving is het gratis. Veel bezoekers proberen dan ook eerst een gratis plekje te vinden alvorens ze eventueel op het parkeerterrein gaan staan. Vaak staan auto's dubbel geparkeerd en zorgt het 'zoekverkeer' voor onveilige situaties, aldus enkele meldingen.

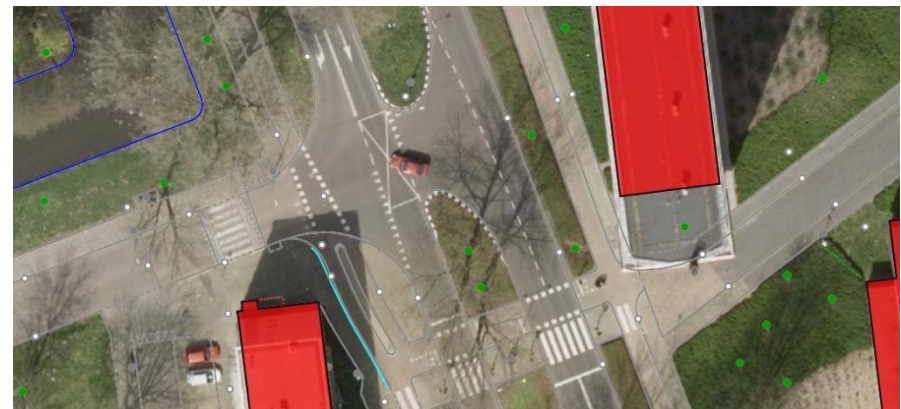
In de Valeriusstraat is één ongeval geregistreerd. Het betreft een letselongeval (ziekenhuis gewond) tussen een fietser en een bestelauto. Het ongeval vond niet plaats in de directe nabijheid van het winkelcentrum maar op het kruispunt met de Obrechtstraat.

Ook deze situatie kan het best beoordeeld worden door middel van een schouw. Ook de bewoners kunnen hierin een belangrijke rol spelen. Aan de hand van de bevindingen kunnen er eventueel oplossingen voorgesteld worden.

4.7 Kruispunt Borodinlaan – Mozartlaan

Er zijn diverse meldingen bekend over de verkeersonveiligheid tussen de gebiedsontsluitingsweg Mozartlaan en de erftoegangsweg Borodinlaan. Er zijn bij dit kruispunt twee ongevallen geregistreerd, beide zonder letselslachtoffers.

De Borodinlaan is een zone 30, maar er is geen inritconstructie aanwezig. De Mozartlaan heeft vrijliggende fietspaden. Door de afwezigheid van een inritconstructie wordt het (afstaand) autoverkeer niet extra geattendeerd door de aanwezigheid van fietsers. In de Borodinlaan (ongeveer 5 meter ten westen van het fietspad) is een verkeersplateau met VOP aanwezig.



Kruispunt Mozartlaan - Borodinlaan

Aan de zuidzijde van het kruispunt is ook een VOP aanwezig. Omdat dit een belangrijke looproute is van en naar het Bachplein was deze voorzien van verkeerslichten. Recentelijk zijn deze verkeerslichten weggehaald omdat deze hun economische levensduur bereikt hadden en regelmatig storingen hadden. Om er voor te zorgen dat er veilig overgestoken kan worden is de aparte linksafstrook, komende vanuit zuidelijke richting naar de Borodinlaan afgezet.

In 2020 staat de Mozartlaan op de planning voor groot onderhoud (IUPB). Er wordt dan integraal bekeken om het kruispunt beter en verkeersveiliger vorm te geven.

4.8 Groeneweg

In het landelijke noorden van Schiedam ligt de Groeneweg. Deze weg kenmerkt zich door het smalle wegprofiel en de directe aanwezigheid van sloten aan weerszijde van de weg. De rijbaan is vaak net iets breder dan 2,50 meter. Voertuigen kunnen elkaar daardoor niet direct passeren. Daarom zijn er inhammen op de Groeneweg aangebracht waardoor passeren hier wel mogelijk is.



Groeneweg

In het uiterste noorden van de Groeneweg is een manege aanwezig. Door de verkeersaantrekkende werking van de manege en het smalle wegprofiel ervaren fietsers zich niet geheel veilig op deze weg. Er zijn geen ongevallen geregistreerd. Ten westen van de Groeneweg is een solitair fietspad aanwezig. Deze loopt deels parallel aan de Groeneweg.

Aan de zuidzijde sluit het fietspad aan op de Groeneweg. Hierdoor is het helaas niet mogelijk om volledig parallel langs de Groeneweg te fietsen.

Vanwege de fietsveiligheid in relatie met de toeristische waarde van deze route zal onderzocht moeten worden of de fietsverbinding aan de zuidzijde van de Groeneweg geoptimaliseerd kan worden. Ook de fietsbewegwijzering kan dan aangepast worden.

4.9 Rotondes

Rotondes zijn in de regel veiliger dan kruispunten. Uit de geregistreerde ongevallen binnen Schiedam blijkt dat ook het geval (zie paragraaf 2.5). Uit de fiets enquête, gehouden in 2014, komt echter naar voren dat veel mensen rotondes wel als onveilig ervaren. Op alle rotondes in Schiedam hebben fietsers voorrang. Dat betekent dat fietsers bij het passeren van een rotonde sterk afhankelijk zijn van het gedrag van de overige weggebruikers. Dit kan als onveilig worden ervaren. Daarnaast gebeurden er op rotonde Nieuwlandplein wel degelijk veel ongevallen. De ervaring bij het Nieuwlandplein kan het algemeen beeld van de rotondes in Schiedam hebben beïnvloed. Afgezien van de oude inrichting van rotonde Nieuwlandplein zijn de overige rotondes relatief veilig. Bij de rotondes Slimme Watering – Zwaluwlaan en Hargalaan – Sportlaan zijn vanaf 2009 geen ongevallen geregistreerd.

Bij de rotonde Oranjelaan – Nieuwe Haven is één kop – staart ongeval zonder slachtoffers geregistreerd. Bij de overige rotondes (Nieuwe Damlaan – Burgemeester Knappertlaan, Nieuwe Damlaan – Vlaardingerdijk en Nieuwe Damlaan – Burgemeester Honnerlage Gretelaan) zijn bij elke rotonde één ongeval geregistreerd tussen een fietser en een motorvoertuig (eerste hulp toegediend aan de fietsers). Bij rotonde Burgemeester Knappertlaan – Nieuwe Haven is ook nog een enkelzijdig ongeval gebeurd waarbij de bestuurder te veel gedronken had.



*Ongeval met fietser op rotonde Slimme Watering – Zwaluwlaan
(foto: Flashphoto.nl)*

Een overzicht van de geregistreerde ongevallen op rotondes, exclusief rotonde Nieuwlandplein, is te zien in [Bijlage V – Geregistreerde ongevallen rotondes](#).

4.10 Admiraal De Ruyterstraat

Op het bedrijventerrein tussen de Wilton- en Wilhelminahaven ligt de Admiraal De Ruyterstraat en in het verlengde daarvan de Nieuwe Waterwegstraat. De wegen zijn niet voorzien van vrijliggende fietspaden. Wel zijn er smalle fiets suggestiestroken. Er zit veel vrachtverkeer op deze wegen waardoor er een hoog gevoel van verkeersonveiligheid heerst. Enkele bedrijven hebben de gemeente benaderd met het voorstel om drempels te plaatsen. Deze drempels dienen geschikt te zijn voor het vele vrachtverkeer, maar moeten wel een verkeersremmend effect hebben. De gemeente heeft samen met de bedrijven gekeken welke type drempels er geschikt zouden zijn. Medio 2016 worden deze drempels

geplaatst. Voor de langere termijn wordt er bekeken of een vrijliggend fietspad tot de mogelijkheden behoort.



Voorbeeld van een type drempel die geschikt zou kunnen zijn binnen een industriezone

4.11 Boldrempels en biggenruggen

In enkele straten in Schiedam liggen nog boldrempels en biggenruggen. Deze snelheidsremmers werken in de regel effectief om de snelheid te drukken. Bijkomstig effect is dat deze voor gevaar kunnen zorgen voor tweewielers. Met name als het heeft geregend of gesneeuwd zijn deze drempels glad en slecht zichtbaar. Er zijn diverse meldingen over de onveiligheid bekend met betrekking tot deze type drempels.



Boldrempels en Biggenruggen

Medio 2017 worden alle drempels in Schiedam geïnventariseerd. Hierin worden ook de bovenstaande drempels meegenomen. Deze drempels worden bij onderhoudsprojecten verwijderd. Er komen dan nieuwe snelheidsremmers die voldoen aan de huidige richtlijnen. Straten waar binnen afzienbare tijd geen onderhoud wordt gepleegd zullen de drempels solitair vervangen worden.

4.12 Wegversmallingen

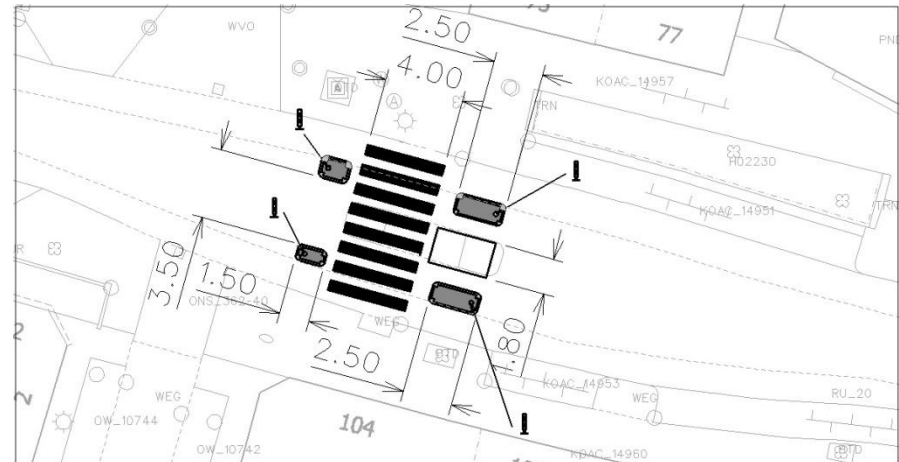
Een wegversmalling is een snelheidsremmende maatregel waarbij de rijbaan ter plaatse versmalt is. Wegversmallingen zijn op vele manieren uit te voeren. Bij een versmalling kan één voertuig tegelijk de versmalling passeren. Het tegemoet komend verkeer zal dan even moeten wachten. De versmalling en het aangepast profiel zorgen voor een remmend effect.

Een veel gehoorde klacht bij versmallingen is het feit dat tegemoetkomende voertuigen juist wat gas bijgeven om als eerste bij de versmalling te zijn. Hierdoor hoeven deze niet te wachten op het tegemoetkomend verkeer. Deze actie zorgt juist voor een averechts effect.

Om het bovenstaande op te lossen kan men er voor kiezen om borden te plaatsen met een voorrangregeling. Het nadeel hiervan is dat de richting die voorrang heeft niet tot nauwelijks zal gaan afremmen omdat ze toch voorrang hebben. Er zijn geen verkeerskundige richtlijnen voor het wel of geen voorrang regelen bij wegversmallingen. Bij een eventuele aanrijding zijn beide bestuurders aansprakelijk.

Een versmalling combineren met een verticaal element zoals een drempel kan ook een oplossing zijn (bijvoorbeeld het toepassen van een Maldense-drempel op een busroute).

Op het moment van schrijven is er geen concrete aanleiding om de voorrangregelingen bij de toegepaste wegversmallingen in Schiedam te wijzigen. Bij herinrichtingen zal door middel van participatie gekeken worden naar de juiste type snelheidsremmende maatregel en op welke manier deze uitgevoerd zal worden.



*Schetsvoorstel wegversmalling met Maldense-drempel
(Nieuwe Maasstraat als vervanging van overlastgevende verende drempel)*

5 Educatieprogramma

5.1 Inleiding educatie

Landelijk zijn voor de verkeersveiligheid de volgende focusgroepen in beeld: fietsers, jonge bestuurders en ouderen. Omdat de gemeente op dit moment nog geen structureel educatieprogramma voor verkeersveiligheid heeft, wil de gemeente de komende jaren vooral inzetten op educatieprogramma's voor de jeugd. Nu aangeleerd verkeersveilig gedrag neem je het hele leven mee. Als dit voor deze doelgroepen goed loopt, kan de focus ook op andere doelgroepen worden gelegd, zoals de ouderen.

5.2 Maatregel schoolomgevingen

Gedurende deze college periode wordt er een programma opgezet waarbij alle basisscholen en het voortgezet onderwijs worden uitgenodigd om mee te doen met de verkeersveilig programma's van "SCHOOL op SEEF" respectievelijk "Totally Traffics". Deze programma's zijn door het ROV Zuid-Holland opgezet.

SCHOOL op SEEF

De basisscholen kunnen een zogenaamd "SCHOOL op SEEF-label verdienen. Hiermee kunnen basisscholen zich profileren als verkeersveilige school. Onder leiding van een verkeerscoach kan als school aan het label worden gewerkt.



Het programma SCHOOL op SEEF heeft 7 doelstellingen:

- De schoolomgeving en de schoolroutes zijn veilig ingericht;
- Er vindt theoretisch verkeersonderwijs plaats in alle leerjaren;
- Er vindt praktisch verkeersonderwijs plaats in alle leerjaren;
- Er wordt met de ouders gecommuniceerd over verkeersveiligheid;
- Er vindt (indien nodig) handhaving plaats die is afgestemd op de specifieke situatie;
- Er wordt gestimuleerd zoveel mogelijk met de fiets of lopend naar school te gaan;
- De aanpak is structureel en is verankerd in een goede organisatiestructuur.

De verkeerscoach begeleidt de school bij het goed doorlopen van de stappen en het nastreven van de veiligheidsdoelstellingen. Tevens is hij de spil in de contacten naar alle participanten. Ook kan hij een schoolomgevings-onderzoek verzorgen.

De scholen investeren in tijd. De school moet echt tijd gaan besteden aan verkeersonderwijs en communicatie met belanghebbenden.

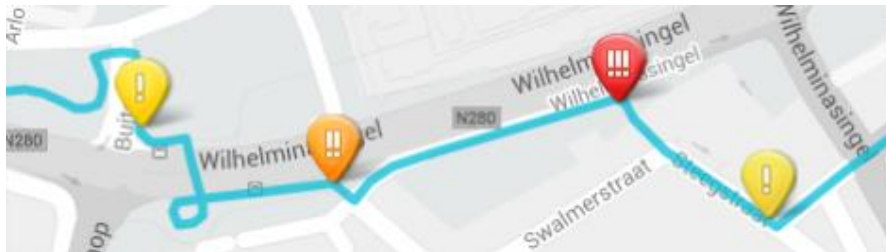
Totally Traffics

Dit programma is gericht op het voortgezet onderwijs. Dit houdt in dat leerlingen in verschillende jaren één of meerdere lessen verkeerseducatie krijgen uit het programma TOTALLY TRAFFICS. Hierbij worden gastdocenten ingeschakeld én zal de school zelfstandig modules uitvoeren. Vanuit de school wordt een verkeerscoördinator aangesteld die



intensief zal samenwerken met de accountmanager vanuit de regio. De gemeente is erbij betrokken indien ook gewerkt wordt aan een verkeersveilige schoolomgeving.

De school kan uit educatieve modules kiezen of menskracht (bv. in de persoon van de accountmanager in de regio en de gastdocenten). Daarnaast is er een het door het ROV-ZH gratis ter beschikking gestelde programma Schoolroute.nl beschikbaar. Waarbij leerlingen zelf met hun smartphone de gevaarlijke punten in schoolroutes in kaart kunnen brengen.



5.3 Maatregel jonge bestuurders

Uit de analyse blijkt met name in de leeftijdscategorie 16-17 en 18-24 jaar veel ongevallen plaatsvinden. Niet alleen in Schiedam, maar dit zien we landelijk terug.

Voor de 16 en 17 jarigen kan op Totally Traffics worden teruggevallen, waarin verkeersonderwijs op het voorgezet onderwijs kan worden ingebed.

Voor de 18-24 jarigen ligt dat anders. Deze groep is veel moeilijker bereikbaar. In Zuid-Holland is het project "Praktijkdagen Jonge

Autorijders" beschikbaar. Tijdens deze Praktijkdagen komen bijvoorbeeld een praktijkrit, het uitvoeren van remproeven op een gladde baan en een groepsgesprek aan de orde. Tijdens dit gesprek kun je met andere autorijders en deskundigen je ervaringen uitwisselen.

De praktijkdagen worden door twee organisaties in samenwerking met de RPV's (Regionaal Platform Verkeersveiligheid) en het ROV-ZH in Zuid-Holland georganiseerd. De RPV's spelen een belangrijke rol in de uitvoering van dit project. Ten eerste omdat met deze Praktijkdagen voor Jonge Autorijders de doelgroep (jonge autorijders tussen 18 en 24 jaar die tussen de 3 maanden 2 jaar hun rijbewijs bezitten) in hun eigen regio (gemeente) wordt benaderd en opgezocht met een praktijkdag. Ten tweede omdat de gemeente binnen wiens grenzen een praktijkdag wordt gehouden, deze jongeren via een direct mailing aanschrijft en hen uitnodigt om aan deze dag mee te doen.



5.4 Maatregel ouderen

Zoals al eerder vermeld wordt de keuze gemaakt om te starten met de scholen. Toch willen we de ouderen in Schiedam niet vergeten qua verkeersveiligheid. Deze groep behoort immers ook tot de kwetsbare verkeersdeelnemers.

In Zuid-Holland worden in samenwerking tussen de Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid, maatschappelijke organisaties en gemeenten de Opfriscursus Rijvaardigheid (voorheen BROEMritten), scootmobielcursussen en fietscursussen voor ouderen aangeboden.

5.5 Overige doelgroepen

Naast bovenstaande kwetsbare doelgroepen zijn er ook voor andere doelgroepen campagnes. Voor 2016 wordt sport-BOB campagne vanuit het ROV Zuid-Holland groots opgepakt. De gemeente wil hier een bijdrage aan leveren door sportclubs actief te benaderen. Verder heeft Schiedam voor het najaar 2015 posters aangevraagd voor de fietsverlichtingscampagne "Ik Val op", welke verspreid worden in de wijken, zoals bij wijkcentra en scholen.



5.6 Communicatie en budget

Communicatie

In tegenstelling tot andere gemeenten in Zuid-Holland is verkeerseducatie in de Rotterdamse regio van oudsher minder sterk ontwikkeld. Er is in deze regio altijd veel ingezet op kwaliteit van het fietsnetwerk. Met dit plan willen we in Schiedam een omslag maken en verkeerseducatie een belangrijke plaats laten innemen. Enerzijds, om verkeersveiligheid als gezamenlijke maatschappelijk verantwoordelijkheid te zien. Anderzijds, het aantal (ernstige) ongevallen als gevolg van aanpassingen in de infrastructuur neemt al jaren af en moet er voor een verdere verbetering van de verkeersveiligheid naar andere methoden worden gezocht.

Verkeerseducatie vergt wel een intensieve communicatie. Dat betekent wel dat de gemeente de komende tijd zal moeten investeren in (her)nieuw(d)e contacten in het maatschappelijke veld (o.a. VVN, Fietsersbond, bewonersorganisaties) om verkeerseducatie structureel op

de kaart te zetten. Intern zal intensiever overleg tussen de afdelingen, onderwijs, sport en handhaving nodig zijn.

We starten eerste met de (basis)scholen. Er is een goede organisatiegraad en de schoolomgeving wordt door de scholen zelf, kinderen en ouders vaak als gevaarlijk gezien.

Gedurende deze college periode wordt er een programma opgezet waarbij alle basisscholen aangehaakt kunnen worden. Daarbij is eind 2015 een overleg met de Schiedamse schoolbesturen geweest om het schoolomgevingsprogramma onder de aandacht te brengen. Ieder basisschool kan zich bij de gemeente aanmelden. Zowel om een verkeerscoach in te huren voor verkeerseducatie en ouder participatie (verkeersgedrag).

Daarnaast kunnen scholen aangeven een schoolrouteonderzoek door een onafhankelijk extern bureau te laten uitvoeren. Het verkeersveiligheidsbudget biedt mogelijkheden om ook daadwerkelijk maatregelen uit te voeren.

Voor het voorgezet onderwijs dienen scholen zichzelf aan te melden bij de gemeente. Om dit onder de aandacht te brengen zullen alle voorgezet onderwijs scholen op de hoogte worden gebracht van de mogelijkheden voor Totally Traffics. Het ProNovacollege doet dit al jaren via de gemeente Rotterdam. De gemeente Schiedam neemt nu haar verantwoordelijkheid en heeft voor deze school de financiële middelen beschikbaar gesteld voor 2015. Het ProNovacollege heeft ook voor 2016 een aanvraag ingediend.

Budget

Voor de komende collegeperiode is er in totaal € 240.000,- beschikbaar voor educatie en kleine infrastructurele aanpassingen rondom scholen. Dat is jaarlijks € 80.000,- in de periode 2016-2018. Hiervoor wordt 50% gedekt door subsidies vanuit de MRDH. De andere helft wordt betaald uit het vrijgemaakte verkeersveiligheidsbudget.

Als kostenindicatie kunnen de volgende bedragen worden aangehouden:

- Schoolomgevingsonderzoek (eenmalig per basisschool) € 2.000,-
- Verkeersles (of opvolgcurcus) + lesmateriaal (jaarlijks per basisschool) € 4.000,-
- Totally Traffics (jaarlijks per VO-school) € 2.500,-
- Schoolroute.nl (gevaarlijke punten VO-schoolroutes) gratis
- Praktijkdag jonge bestuurders (jaarlijks per dag) € 6.000,-

Wij verwachten dat het educatieprogramma in 2016 nog goede inbedding nodig heeft en dat juist ook knelpunten uit schoolomgevingsonderzoeken en Schoolroute.nl opgelost moeten worden. Er zal in het eerste jaar naar verwachting dus minder aan educatie worden uitgegeven en meer aan oplossen van kleine verkeersmaatregelen in de schoolomgeving. In 2017 en 2018 verwachten we een verschuiven naar meer educatieprojecten, niet alleen op scholen, maar ook voor bijvoorbeeld ouderen en jonge bestuurders.

In 2018 is evaluatie van het educatieprogramma gewenst om te kijken hoe dit voor Schiedam nieuwe onderdeel in het verkeersveiligheidsprogramma uitwerkt.

6 Planning en financiën

6.1 Inleiding planning en financiën

Dit hoofdstuk gaat in op de planning en kosten van alle genoemde punten uit de voorgaande hoofdstukken. In verband met de subsidie aanvraag zijn voor de black-spots schetsvoorstellen gemaakt van mogelijke oplossingsrichtingen. Op basis van deze schetsvoorstellen zijn indicatief de kosten bepaald. Een definitieve oplossing zal pas volgen na een gedegen onderzoek. Hierbij worden alle noodzakelijke vakgebieden en belanghebbende betrokken.

Met betrekking tot de planning is rekening gehouden met de beschikbare capaciteit van de verschillende vakdisciplines, maar ook met de ruimtelijke impact die een project kan hebben en met het participatie traject. Indicatief is ook de periode van uitvoering weergegeven. Bij de uitvoering van diverse (verkeersveiligheids)projecten zal ook goed gekeken moeten worden naar de bereikbaarheid van de stad. In Bijlage VI - Planning wordt deze schematische weergegeven.

Het beschikbare budget is voldoende om een groot aantal verkeersonveilige locaties in de stad aan te pakken. Om alle locaties aan te pakken (als blijkt dat er maatregelen gewenst zijn) zullen er extra financiële middelen beschikbaar gesteld moeten worden. Dit geldt met name voor locaties die nog in studie zijn (zie paragraaf 6.5) en voor de black-spot 's-Gravelandseweg – De Brauwweg.

6.2 Black-spots

Locatie: Westfrankelandsedijk - Adm. De Ruyterstraat
 Voorstel: Rotonde
 Kosten: € 584.276,-
 Subsidie: Ja, 50%
 Kosten Schiedam: € 292.138,-
 Planvorming: Tweede kwartaal 2016
 Uitvoering: Eerste kwartaal 2018

Locatie: Nieuwe Damlaan - Mgr. Nolenslaan;
 Voorstel: o.a. Inritconstructies aanleggen
 Kosten: € 120.000,-
 Subsidie: Ja, 50%
 Kosten Schiedam: € 60.000,-
 Planvorming: Eerste kwartaal 2016
 Uitvoering: Vierde kwartaal 2016
Opmerking: Overige financieringsbron dan het verkeersveiligheidsbudget.

Locatie: Nieuw Haven
 Voorstel: Plaatsen bebording, markering en bekijken mogelijkheid snelheidsremmende maatregelen.
 Kosten: Onbekend
 Subsidie: Nee
 Planvorming: Vierde kwartaal 2017
 Uitvoering: Derde kwartaal 2018

Locatie: Burg. Van Haarenlaan - Piersonstraat
 Voorstel: o.a. Inritconstructie aanleggen
 Kosten: € 130.196,-
 Subsidie: Ja, 50%
 Kosten Schiedam: € 65.098,-
 Planvorming: Derde kwartaal 2016
 Uitvoering: Derde kwartaal 2017

Locatie: Burg. Van Haarenlaan - Parkweg
 Voorstel: o.a. Inritconstructie aanleggen
 Kosten: € 158.047,-
 Subsidie: Ja, 50%
 Kosten Schiedam: € 79.023,50
 Planvorming: Derde kwartaal 2016
 Uitvoering: Derde kwartaal 2017

Locatie: Laan van Bol'es - Van Beethovenlaan
 Voorstel: Rotonde
 Kosten: € 795.250,-
 Subsidie: Ja, in samenhang met reconstructiefietspaden.
 Kosten Schiedam: Nader te bepalen.
 Planvorming: Vierde kwartaal 2015
 Uitvoering: Vierde kwartaal 2016
Opmerking: Binnen dit project wordt tevens de verkeersveiligheid van de gehele Laan van Bol'es meegenomen. Met name de diverse oversteken verdienen hierbij de aandacht.

Locatie: 's-Gravelandseweg - De Brauwweg
 Voorstel: Deelconflict VRI eruit halen en aanbrengen extra rechtsaf strook De Brauwweg richting noord.
 Kosten: Onbekend
 Subsidie: Onbekend
 Kosten Schiedam: Onbekend
 Planvorming: Eerste kwartaal 2017
 Uitvoering: Als er extra middelen beschikbaar zijn.
Opmerking: De verkeersaantrekkende werking van Schieveste heeft een directe relatie met de verkeersafwikkeling van dit kruispunt. Er wordt daarom bekeken of de voorgestelde maatregelen meegenomen kunnen worden binnen Schieveste (dat moet nog afgestemd worden). Voor het aanpakken van deze black-spot zullen extra financiële middelen beschikbaar gesteld moeten worden.

Locatie: Oranjestraat - Lange Nieuwstraat
 Voorstel: Rotonde of ongeregeld kruispunt
 Kosten: € 440.000,-
 Subsidie: Ja, 50%
 Kosten Schiedam: € 220.000,-
 Planvorming: Eerste kwartaal 2017
 Uitvoering: Dit project heeft een directe relatie met Schiekwartier. De uitvoering zal hiermee afgestemd moeten worden.

6.3 Aanpak schoolomgevingen en educatieprogramma

Doelgroep:	Diverse
Voorstel:	In gesprek met de scholen, ouders, buurtbewoners en kinderen. Fysiek aanpakken van de schoolomgeving indien noodzakelijke en fysiek mogelijk. Educatieprogramma opzetten voor kinderen. Hieronder vallen ook de leeftijdscategorieën die extra aandacht behoeven: (school) jeugd en 16 - 17 jarigen en inclusief de 60+ categorie.
Reservering kosten:	€ 240.000,-
Subsidie:	Ja, 50%
Kosten Schiedam:	€ 120.000,-
Opmerking:	Er bevinden 26 basisscholen en 4 voortgezet onderwijs scholen binnen Schiedam. Mede gezien de hoeveelheid scholen zal de focus liggen bij de scholen die daadwerkelijk problemen ervaren en waar recentelijk geen verkeerskundig onderzoek naar gedaan is. Na een inventarisatieronde zullen gefaseerd gesprekken gevoerd worden. Het is nog onduidelijk om hoeveel scholen het daadwerkelijk gaat.
Planvorming:	Vierde kwartaal 2015 (doorlopend proces)
Uitvoering:	Vierde kwartaal 2015 (doorlopend proces)

Maatregel:	Borden / barnieren
Voorstel:	Bij aanvang van het nieuwe schoolseizoen borden / barnieren plaatsen om de weggebruikers te attenderen op schoolgaande jeugd.
Kosten:	€ 16.300,- Deze kosten zijn voor vier jaar (2015 t/m 2018)
Subsidie:	Nee
Start onderzoek:	n.v.t.
Uitvoering:	Vanaf schooljaar 2015 / 2016. Vervolgens doorlopend proces.
Opmerking:	<i>Bij de aanvang van het schooljaar 2015 / 2016 zijn eerst banieren geplaatst. Door de windgevoeligheid zijn deze vervangen door borden.</i>



Bord: "De scholen zijn weer begonnen!"

6.4 Kleine maatregelen

Locatie:	Burgemeester Knappertlaan
Voorstel:	Zichtbaarheid stadsentree vergroten, mogelijkheid bekijken voor snelheidsremmende maatregelen en het opheffen (en compenseren) van parkeerplaatsen bij het Rubensplein.
Kosten:	Onbekend
Subsidie:	Nee
Planvorming:	Eerste kwartaal 2017
Uitvoering:	Eerste kwartaal 2018
Locatie:	Admiraal De Ruyterstraat
Voorstel:	Plaatsen drempels
Kosten:	ca. € 20.000,-
Subsidie:	Nee
Planvorming:	Vierde kwartaal 2015
Uitvoering:	Derde kwartaal 2016
Locatie:	Groenelaan
Voorstel:	Verplaatsen fietsnietjes, aanpassen bestaande laad- en loslocaties Willemskade en creëren laad- en loslocaties aan de Groenelaan met venstertijden.
Planvorming:	Vierde kwartaal 2015
Uitvoering:	Vierde kwartaal 2016

6.5 In studie

Locatie:	Valeriusstraat
Voorstel:	Nader te bepalen
Kosten:	Onbekend
Subsidie:	Nee
Planvorming:	Derde kwartaal 2017 (na project Laan van Bol'es)
Uitvoering:	Derde kwartaal 2018 (afhankelijk van de gekozen oplossingsrichting).
Locatie:	Groeneweg
Voorstel:	Nader te bepalen
Kosten:	Onbekend
Subsidie:	Onbekend
Planvorming:	Tweede kwartaal 2016
Uitvoering:	Eerste kwartaal 2018 (afhankelijk van de gekozen oplossingsrichting).
Project:	Vervangen boldrempels en biggenruggen
Locaties:	Straten die op korte termijn niet worden opgepakt in het kader van het IUPB.
Voorstel:	In overleg met bewoners bepalen of er alternatieve snelheidsremmende maatregelen gewenst zijn en zo ja welke.
Kosten:	Onbekend
Subsidie:	Nee
Planvorming:	Vierde kwartaal 2017
Uitvoering:	Vierde kwartaal 2018
Opmerking:	<i>Straten die wel binnen afzienbare tijd worden opgepakt in het kader van het IUPB worden boldrempels en biggenruggen integraal meegenomen.</i>

6.6 Veiligheidsvraagstukken meenemen met overige projecten

Vraagstuk: Inrichting erftoegangswegen (Grijze wegen)
Meenemen in project: IUPB
Wanneer: Diverse jaren

Locatie: Borodinlaan - Mozartlaan
Meenemen in: IUPB
Wanneer: 2020

Locatie: Admiraal De Ruyterstraat
Maatregel: Aanleggen fietspad
Meenemen in: Herstructurering havengebied
Wanneer: Onbekend

Vraagstuk: Wegversmallingen
Meenemen in: IUPB
Wanneer: Onbekend

6.7 Monitoren

Vraagstuk: Rotondes

6.8 Overige

Reeds uitgevoerde maatregel vanuit het verkeersveiligheidsbudget

Locatie: Nieuwlandplein
Wanneer: 2015
Kosten: € 483.735,-
Subsidie: Ja, deze wordt gebruikt voor een verrekeningskwestie.

Black-spots die al zijn aangepakt of in voorbereiding zijn om aangepakt te worden binnen andere projecten

Locatie: Laan van Bol'es - Churchillweg
Maatregel: Deelconflict uit de VRI
Wanneer uitgevoerd: 2013

Locatie: Rotterdamsedijk - Van Deventerstraat
Maatregel: Kruispunt wordt omgebouwd tot rotonde
Wanneer: 2016

Bijlage I - Geregistreerde ongevallen van de black-spots

Kruispunt: Westfrankelandsedijk - Adm. De Ruyterstraat

dag	maand	jaar	tijd	voertuig	leeft.	m/v	voertuig	leeftijd	m/v	aanleiding	locatie	lichtgest.	wegdek	ernst	Bron: Via
4	februari	2009	16:25	auto	59	m	auto	20	m	geen voorrang verlenen	kruispunt	daglicht	droog	beide eerste hulp	Statistiek
17	juni	2009	15:35	auto	52	m	auto	78	m	geen voorrang verlenen	kruispunt	daglicht	droog	onbekend	Statistiek
6	juli	2009	6:54	auto	38	m	snorf.	40	m	geen voorrang verlenen	kruispunt	daglicht	droog	snorfietser eerste hulp	Statistiek
16	juli	2009	23:20	auto	23	m	auto	26	m	geen voorrang verlenen	kruispunt	duisternis	droog	één bestuurder eerste hulp	Statistiek
6	april	2010	20:30	motor	38	m				eenzijdig	kruispunt	schemer	droog	ziekenhuis opname	Statistiek
14	mei	2010	16:59	auto	38	v	auto	31	m	geen voorrang verlenen	kruispunt	daglicht	droog	onbekend	Statistiek
12	nov.	2010	20:18	auto	55	m	bromf.	48	m	geen voorrang verlenen	bromf. op fietsp.	duisternis	nat	onbekend	Statistiek
19	mei	2010	12:26	auto	46	v	auto	70	m	onbekend	kruispunt	daglicht	droog	één bestuurder eerste hulp	Statistiek
16	juli	2011	20:31	auto	41	m	auto	21	m	geen voorrang verlenen	kruispunt	regen	nat	één bestuurder ziekenhuis opname	Statistiek
27	maart	2013	15:20	bromf.	54	m	vracht.	onb.	onb.	geen voorrang verlenen	kruispunt	daglicht	droog	eerste hulp toegediend	Statistiek
onb.	onb.	2014	onb.	onb.	onb.	onb.	onb.	onb.	onb.	onbekend	onbekend	onbekend	onbend	ziekenhuis opname	Signaal

Kruispunt: Churchillweg - Laan van Bol'es

dag	maand	jaar	tijd	voertuig	leeft.	m/v	voertuig	leeftijd	m/v	aanleiding	locatie	lichtgest.	wegdek	ernst	Bron: Via
18	april	2009	11:04	auto	36	m	snorf.	47	v	negeren rood licht	kruispunt	daglicht	droog	gewond ziekenhuis	Statistiek
21	april	2010	15:45	bromf.	onb.	onb.	auto	onb.	onb.	negeren rood licht	fietspad	daglicht	droog	gewond ziekenhuis	Statistiek
29	jan.	2010	18:18	auto	onb.	onb.	voet (2x)	28/55	v/v	geen voorrang verlenen	kruispunt	duisternis	nat	onbekend	Statistiek
23	april	2010	8:00	auto	onb.	m	fiets	22	v/v	geen voorrang verlenen	fietspad	daglicht	droog	onbekend	Statistiek
27	okt.	2010	10:01	auto	31	m	auto	31	m	geen voorrang verlenen	kruispunt	daglicht	nat	gewond overige	Statistiek
28	mei	2011	23:15	auto	23	m	auto	60	m	negeren rood licht	kruispunt	daglicht	droog	onbekend	Statistiek
22	april	2011	22:42	auto	39	v	auto	21	m	negeren rood licht	kruispunt	onbekend	onb.	één bestuurder eerste hulp	Statistiek
26	sept.	2011	21:00	auto	43	m	auto	27	m	negeren rood licht	kruispunt	regen	nat	gewond ziekenhuis / eerste hulp	Statistiek
3	nov.	2014	18:10	bromf.	50	v	vastv.	nvt	nvt	onbekend	kruispunt	duisternis	droof	gewond, ziekenhuis opgenomen	Signaal

Kruispunt: Nieuwe Damlaan - Mgr. Nolenslaan

dag	maand	jaar	tijd	voertuig	leeft.	m/v	voertuig	leeftijd	m/v	aanleiding	locatie	lichtgest.	wegdek	ernst	Bron: Via
23	juni	2009	14:21	auto	onb.	m	auto	34	v	geen voorrang verlenen	kruispunt	daglicht	droog	onbekend	Statistiek
29	juni	2009	18:30	bromf.	17	m	auto	19	m	geen voorrang verlenen	kruispunt	daglicht	droog	onbekend	Statistiek
30	juli	2009	16:25	auto	46	m	fiets	42	v	geen voorrang verlenen*	kruispunt	daglicht	droog	één bestuurder eerste hulp	Statistiek
8	sept.	2009	12:30	auto	59	v	fiets	43	v	geen voorrang verlenen*	kruispunt	daglicht	droog	één bestuurder eerste hulp	Statistiek
9	maart	2010	14:30	auto	44	m	fiets	44	v	auto geen voorrang	kruispunt	daglicht	droog	één bestuurder eerste hulp	Statistiek
2	juli	2010	15:03	auto	22	m	auto	22	v	fout door bocht	kruispunt	daglicht	droog	onbekend	Statistiek
30	okt.	2010	12:30	auto	32	v	auto	35	v	fout door bocht	kruispunt	daglicht	droog	gewond overige	Statistiek
17	nov.	2010	10:36	auto	55	v	auto	39	m	geen voorrang verlenen	kruispunt	daglicht	droog	onbekend	Statistiek

* = fietser verleende geen voorrang

Nieuwe Haven (exacte locatie is onbekend, 'Via' geeft aan tussen Westfrankelandsestraat - Sint Liduinastraat)

dag	maand	jaar	tijd	voertuig	leeft.	m/v	voertuig	leeftijd	m/v	aanleiding	locatie	lichtgest.	wegdek	ernst	Bron: Via
7	juni	2009	16:11	auto	54	m	fiets	45	m	geen voorrang verlenen	fietsp. tankstat.	daglicht	nat	gewond, eerste hulp	Statistiek
9	okt.	2009	14:00	auto	65	m	voet	83	m	fout bij oversteken	onbekend	daglicht	droog	gewond, eerste hulp	Statistiek
24	febr.	2010	20:18	auto	32	m				enkelzijdig	onbekend	duisternis	nat	onbekend	Statistiek
15	mei	2010	19:30	auto	65	m	auto (3x)	onb.	onb.	macht over 't stuur	onbekend	daglicht	droog	gewond, eerste hulp	Statistiek
2	juni	2011	15:15	auto	32	m	motor	58	m	geen voorrang verlenen	onbekend	onbekend	droog	onbekend	Statistiek
30	maart	2011	13:05	auto	41	v	auto	47	m	kop - staart	onbekend	onbekend	droog	gewond overig	Statistiek

Kruispunt: Burg. Van haarenlaan - Piersonstraat

dag	maand	jaar	tijd	voertuig	leeft.	m/v	voertuig	leeftijd	m/v	aanleiding	locatie	lichtgest.	wegdek	ernst	Bron: Via
21	jan.	2009	8:00	auto	28	v	voet	11	v	auto geen voorrang verleend	kruispunt	schemer	nat	gewond, ziekenhuis opgenomen	Statistiek
24	febr.	2009	8:45	auto	39	m	motor	31	m	auto geen voorrang verleend	kruispunt	daglicht	droog	gewond overige	Statistiek
24	mei	2009	18:08	auto	25	m	tram	nvt	nvt	auto geen voorrang verleend	overst. tramb.	daglicht	droog	onbekend	Statistiek
22	juni	2009	15:19	bestel.	36	m	fiets	33	v	auto geen voorrang verleend	kruispunt	daglicht	droog	gewond, ziekenhuis opgenomen	Statistiek
3	sept.	2009	8:07	auto	35	v	bromf.	41	m	auto geen voorrang verleend	kruispunt	daglicht	nat	gewond, ziekenhuis opgenomen	Statistiek
30	nov.	2009	9:00	auto	55	m	bromf.	41	v	auto geen voorrang verleend	kruispunt	daglicht	nat	onbekend	Statistiek
3	juli	2010	19:00	auto	47	v	auto	32	v	kop -staart - slippen	kruispunt	daglicht	droog	onbekend	Statistiek
14	april	2014	13:33	auto	28	m	bromf.	67	m	auto geen voorrang verleend	kruispunt	regen	nat	gewond, ziekenhuis opgenomen	Statistiek

Kruispunt: Burg. Van haarenlaan - Parkweg

dag	maand	jaar	tijd	voertuig	leeft.	m/v	voertuig	leeftijd	m/v	aanleiding	locatie	lichtgest.	wegdek	ernst	Bron: Via
21	juni	2009	14:51	auto	58	m	bromf.	31	m	auto geen voorrang verleend	kruispunt	daglicht	droog	één bestuurder eerste hulp	Statistiek
15	okt.	2009	11:28	auto	37	v	auto	23	v	geen voorrang verleend	kruispunt	daglicht	droog	gewond overige	Statistiek
6	april	2010	19:00	auto	22	m	bromf.	25v	m	auto geen voorrang verleend	kruispunt	daglicht	droog	gewond overige	Statistiek
22	sept.	2010	8:11	auto	35	v	fiets	16	m	auto geen voorrang verleend	kruispunt	daglicht	droog	onbekend	Statistiek
23	aug.	2010	13:01	auto	23	m	auto	50	m	kop - staart	kruispunt	daglicht	nat	onbekend	Statistiek
8	juli	2011	17:14	auto	26	v	auto	21	m	auto geen voorrang verleend	kruispunt	onbekend	droog	gewond , eerste hulp	Statistiek
26	juni	2015	13:11	snorf.	81	m	tram	47	m	snorfiets geen voorrang verl.	kruispunt	daglicht	droog	snorfietsers overleden	Statistiek

Kruispunt: Laan van Bol'es - Van Beethovenlaan

dag	maand	jaar	tijd	voertuig	leeft.	m/v	voertuig	leeftijd	m/v	aanleiding	locatie	lichtgest.	wegdek	ernst	Bron: Via
28	aug.	2009	17:30	auto	46	v	fiets	46	v	schuld van derde	kruispunt	daglicht	droog	gewond, eerste hulp	Statistiek
16	okt.	2009	17:40	auto	50	v	auto	42	m	geen voorrang verleend	kruispunt	daglicht	nat	gewond, eerste hulp	Statistiek
4	nov.	2009	16:28	auto	28	v	auto	29	m	geen voorrang verleend	kruispunt	daglicht	nat	onbekend	Statistiek
14	dec.	2009	9:12	auto	46	v	fiets	46	v	geen voorrang verleend	kruispunt	daglicht	droog	gewond, eerste hulp	Statistiek
3	nov.	2014	18:10	bromf.	onb.	onb.	onb.	50	v	onbekend	wegvak	duisternis	droog	gewond, ziekenhuis opgenomen	Signaal
21	juli	2014	14:10	auto	onb.	onb.	onb.	onb.	onb.	auto geen voorrang verleend	oversteekpl.	daglicht	droog	onbekend	Signaal
20	juni	2014	22:33	auto	54	v	voet	82	m	auto geen voorrang verleend	oversteekpl.	duisternis	nat	gewond, ziekenhuis opgenomen	Signaal
9	sept.	2014	23:56	bromf.	70	m	auto	22	onb.	bromf. geen voorrang verl.	kruispunt	donker	droog	gewond, ziekenhuis opgenomen	Statistiek

Kruispunt: 's-Gravelandseweg - Brauwweg

dag	maand	jaar	tijd	voertuig	leeft.	m/v	voertuig	leeftijd	m/v	aanleiding	locatie	lichtgest.	wegdek	ernst	Bron: Via
11	jan.	2011	9:00	auto	23	m	fiets	43	m	auto geen voorrang verleend	zijde Brauwv.	onbekend	nat	gewond, eerst hulp	Statistiek
31	aug.	2009	19:30	auto	27	m	auto	43	m	negeren rood licht	zijde Brauwv.	daglicht	droog	onbekend	Statistiek
22	nov.	2009	22:16	vracht.	onb.	m	auto (2x)	18/23	m/m	fout inhalen / snijden	wegvak	duisternis	droog	gewond, eerst hulp	Statistiek
30	nov.	2009	21:27	vracht.	46	m	auto (2x)	25/31	m/m	geen voorrang verleend	zijde Brauwv.	duisternis	droog	gewond, eerst hulp	Statistiek
2	juni	2010	13:27	auto	29	v	auto	40	m	onbekend	zijde Brauwv.	daglicht	nat	gewond, eerst hulp	Statistiek
11	dec.	2010	8:45	bestel.	37	m	bestel.	28	m	negeren rood licht	zijde Brauwv.	daglicht	droog	onbekend	Statistiek
11	jan.	2011	9:00	auto	23	m	fiets	43	m	geen voorrang verleend	zijde Brauwv.	onbekend	nat	gewond, eerst hulp	Statistiek
17	nov.	2014	13:21	auto	onb.	onb.	bromf.	78	m	onbekend	onbekend	daglicht	nat	gewond, ziekenhuis opgenomen	Signaal
2	juni	2014	16:37	auto	onb.	onb.	motor	29	m	onbekend	onbekend	daglicht	droog	gewond, ziekenhuis opgenomen	Signaal

Kruispunt: Rotterdamsewijk - Van Deventerstraat

dag	maand	jaar	tijd	voertuig	leeft.	m/v	voertuig	leeftijd	m/v	aanleiding	locatie	lichtgest.	wegdek	ernst	Bron: Via
13	okt.	2009	9:21	fiets	66	m	tram	36	v	fout oversteken	kruispunt	daglicht	droog	gewond, ziekenhuis opgenomen	Statistiek
19	okt.	2013	20:15	fiets	34	m	auto	24	v	geen voorrang verleend	kruispunt	duister	droog	gewond, ziekenhuis opgenomen	Statistiek
19	nov.	2013	17:40	auto	26	v	fiets	48	v	fout inhalen, afsnijden	kruispunt	onbekend	nat	gewond, ziekenhuis opgenomen	Statistiek
28	sept.	2013	5:52	fiets	23	m	auto	30	m	fiets geen voorrang	kruispunt	onbekend	droog	dodelijk ongeval	Statistiek
30	jan.	2014	17:41	auto	45	m	voet	onb.	onb.	auto geen voorrang verleend	kruispunt	onbekend	droog	gewond, ziekenhuis opgenomen	Statistiek

Kruispunt: Oranjestraat - Nieuwstraat

dag	maand	jaar	tijd	voertuig	leeft.	m/v	voertuig	leeftijd	m/v	aanleiding	locatie	lichtgest.	wegdek	ernst	Bron: Via
20	mrt.	2009	15:50	fiets	11	v	bromf.	46	m	fiets geen voorrang verleend	fietspad	daglicht	droog	gewond, eerste hulp	Statistiek
25	mrt.	2010	10:12	auto	53	m	fiets	61	m	auto, fout door bocht	trottoir	daglicht	droog	gewond, ziekenhuis opgenomen	Statistiek
21	sept.	2010	17:17	auto	35	m	fiets	35	v	auto geen voorrang verleend	kruispunt	daglicht	droog	gewond, eerste hulp	Statistiek

Bijlage II - Black-spots reeds aangepakt of in voorbereiding

Het kruispunt Laan van Bol'es – Churchillweg, rotonde Nieuwlandplein en het kruispunt Rotterdamsedijk – Van Deventerstraat zijn reeds aangepast ten behoeven van de verkeersveiligheid of zijn in voorbereiding om aangepast te worden. Hieronder een korte toelichting.

Laan van Bol'es - Churchillweg

De Laan van Bol'es en de Churchillweg zijn beide gebiedsontsluitingswegen. Het kruispunt tussen deze wegen is, samen met de Prinses Beatrixlaan, geregeld met verkeerslichten. In de periode 2009 tot en met 2011 zijn hier acht verkeersongevallen geregistreerd, waarvan vijf met letsel.

Tot juni 2013 hadden de verkeerslichten op dit kruispunt nog diverse deelconflicten. Zo had het gemotoriseerd verkeer komende vanuit de Prinses Beatrixlaan en de Laan van Bol'es gelijktijdig groen, inclusief het afslaand verkeer. Op hetzelfde moment had ook het langzaam verkeer op de noord – zuid route groen.

Een met verkeerslichten geregeld kruispunt met deelconflicten is onveilig. Veel weggebruikers verwachten bij groen licht een vrije doorgang. Als het kruisend verkeer ook groen heeft kan dat uiteraard leiden tot conflicten. In juni 2013 is de verkeerregeling op dit kruispunt aangepast en zijn alle deelconflicten eruit gehaald. Vanaf dat moment zijn er geen verkeersongevallen meer geregistreerd.

Nieuwlandplein

Op de rotonde Nieuwlandplein gebeurde veel ongevallen tussen, met name, (brom)fietsers en personenauto's. Vooruitlopend op het Actieplan Verkeersveiligheid is in 2014 een studie uitgevoerd om het plein verkeersveilig te maken. In april 2015 heeft het plein diverse aanpassingen gekregen. De aanpassingen aan de rotonde zijn de eerste maatregelen die worden gefinancierd uit het verkeersveiligheidsbudget. Een uitgebreide onderbouwing is te lezen in de volgende bijlage (bijlage III).



Presentatieschets aanpassingen Nieuwlandplein

Rotterdamsedijk – Van Deventerstraat

Vanaf 2009 zijn op dit kruispunt vier ongevallen geregistreerd. Alle ongevallen waren ernstig, waarvan één met dodelijke afloop. Bij de overige drie ongevallen betrof het ziekenhuisgewonden. Het kruispunt wordt meegenomen binnen het project Nieuw-Mathenesse. Het kruispunt wordt omgevormd tot een rotonde.



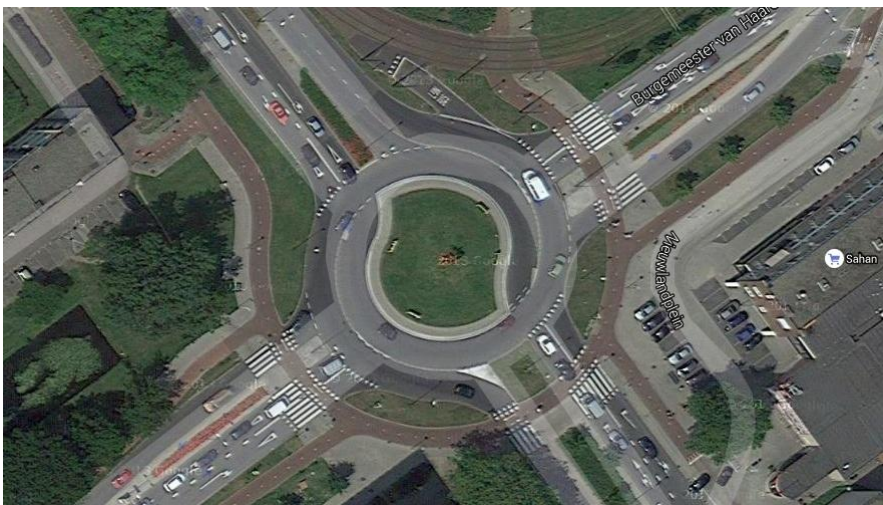
Inrichtingsplan Rotterdamsedijk – Van Deventerstraat

Bijlage III - Schiedam maakt turborotonde veilig

Patrick van der Graaff, GraaffTraffic
Felix Kools, gemeente Schiedam

Inleiding

In april 2015 is rotonde Nieuwlandplein te Schiedam op verschillende punten aangepakt. Dit gebeurde naar aanleiding van veel verkeersongevallen: de rotonde staat in de top 3 van de blackspotlijst van Schiedam. Daarnaast zijn er veel klachten over de verkeersonveiligheid. De turborotonde Nieuwlandplein ligt binnen de bebouwde kom en direct daar omheen liggen oversteken voor langzaam verkeer: voetgangers op voetgangersoversteekplaatsen, (brom)fietsers in twee richtingen in de voorrang (*figuur 1 en 2*).



Figuur 1: Oude situatie Nieuwlandplein



Figuur 2: Inrichtingsplan Nieuwlandplein

Alleen bij de noordelijke tak zijn geen oversteekvoorzieningen aanwezig. De ongevallen gebeurden met name tussen overstekende (brom)fietsers en verkeer dat de rotonde op- en afrijdt. Dit wordt veroorzaakt doordat het autoverkeer in een te korte tijd veel zaken tegelijk moest waarnemen. Een turborotonde met daar omheen fietsers (en voetgangers), die uit twee richtingen kunnen komen en met een relatief hoge snelheid de rotonde kunnen passeren, blijkt voor veel weggebruikers lastig. Men kan de situatie moeilijk in een keer goed inschatten. Daarnaast was er ook nog kans op afdekongevallen op de aankomende autorichtingen en zaten (brom)fietsers bij het afrijdend verkeer in de dode hoek. De uitdaging was dan ook om de rotonde overzichtelijker en veiliger te maken (*figuur 3*).



Figuur 3: Nieuwlandplein, gezien vanaf de westzijde (Burgemeester van Haarenlaan): links de situatie voor de herinrichting, rechts na de herinrichting

Analyse

Eerst is onderzocht of het mogelijk was om (brom)fietsers niet in twee maar in één richting te laten rijden conform de CROW-richtlijnen. Dan is een oversteek nodig aan de noordzijde van de rotonde. Verkeerstellingen wijzen uit dat de intensiteit op deze tak te hoog is om hier een fietsoversteek te creëren. De noordelijke tak is 2x2 rijstroken richting de A20. Daarnaast is er aan de noord- en oostzijde weinig ruimte voor fietsinfrastructuur vanwege de aanwezigheid van een trambaan. Omdat de fietspadenstructuur naar de rotonde toe hoofdzakelijk in twee richtingen is, is de kans ook groot dat tegen de richting gefietst gaat worden.

De rotonde Nieuwlandplein is ook voor (brom)fietsers een belangrijk knooppunt. (Brom)fietsers volledig weren was dan ook geen optie. Daarnaast zijn de auto-intensiteiten dusdanig, dat een enkelstrooks rotonde (net) te weinig capaciteit heeft. In de ochtendspits komen er op alle aankomende richtingen samen circa 2.200 mvtg/uur aangereiden, in

de middagspits circa 2.700 mvtg/uur. In de spitsuren (2-uur) steken op iedere oversteek ongeveer 500 (brom)fietsers over.

Oplossing

Voor een goede doorstroming is het in stand houden van de turborotonde - en dus twee aanrijstroken - belangrijk. Voor de veiligheid is het uit elkaar trekken van de conflictpunten en een lagere snelheid belangrijk. Er is gekozen om de oversteeken voor het langzaam verkeer verder van de rotonde te leggen. Hierdoor blijft het mogelijk om voldoende ruimte te creëren voor dubbele opstelvakken, maar kan de oversteek over één in plaats van twee rijbanen (figuur 4). De afdekongevallen vervallen hiermee. Verder worden hierdoor de (brom)fietsers in hun snelheid geremd, waardoor de kans op ernstige ongevallen verder afneemt. Automobilisten hebben meer tijd om de (brom)fietsers op te merken. Het verkeer komt nu recht voor de oversteeken, waardoor (brom)fietsers niet meer in de dode hoek zitten.

Het terugbrengen van twee naar één aanrijstrook betekent minder doorstroming voor het autoverkeer. Daar staat tegenover dat de oversteektijd van het langzaam verkeer afneemt. Wij waren benieuwd of de doorstroming als gevolg van de veiligheidsmaatregelen zou afnemen. Door middel van een microsimulatie (VISSIM) is het effect op de doorstroming onderzocht. Het resultaat was positief. De verliestijd in de nieuwe situatie voor het autoverkeer blijft gelijk aan de oude situatie.



Figuur 4: Terug naar één rijstrook voor het oversteken van langzaam verkeer, behoud van twee rijstroken bij de turborotonde.

Ontwerp

Ondanks dat de langzaam verkeeroversteken op 10 tot 15 meter van de rotonde liggen, zijn de (brom)fietsers in de voorrang gehouden. De autostroom in de spitsperiode is dusdanig dat er een forse wachttijd voor de fietser kan optreden. Het gevaar bestaat dan dat (brom)fietsers lang moeten wachten en hun voorrang gaan nemen, waardoor onveilige situaties ontstaan. Het ontwerp is echter zo gemaakt, dat alleen een

wijziging in de markering nodig is om het (brom)fietsersverkeer uit de voorrang te halen.

Om autoverkeer te remmen en te attenderen op de oversteken - die dus wat verder van de rotonde zijn gelegen - zijn de oversteken op een plateau gelegd en voorzien van markering. Omdat de rijstroken op de rotonde erg ruim waren opgezet, zijn hier rammelstroken en markering aangebracht waardoor de rotonde kleiner lijkt. Het vrachtverkeer (exceptioneel transport) kan gebruik blijven maken van de rotonde. Momenteel wordt de plaats van bromfietzers nog onderzocht; zij blijven voorlopig nog op het fietspad.

Conclusie

De eerste resultaten van de aanpassingen van de turborotonde zijn positief. Uit de schouw na de openstelling blijkt dat zowel het (brom)fietsers als het autoverkeer de rotonde met lagere snelheid neemt. Ook is er een betere interactie waarneembaar tussen automobilist en (brom)fietser. De doorstroming is gelijk gebleven. Ook zijn de reacties vanuit de bevolking positief.

Natuurlijk is iedere situatie uniek, maar daar waar een enkelstrooks rotonde aan de grens van zijn capaciteit zit of volgens berekeningen niet mogelijk is, biedt deze turborotondeoplossing kansen, juist als er tweerichting fietspaden op de rotonde uitkomen. Voorwaarde is natuurlijk dat er voldoende ruimte is.

Bijlage IV - Meldingen verkeersonveiligheid (vanaf 2010)

West			
Locatie	Melding	Datum	Opmerkingen
J.A. Alberdingk Thijmstraat	Er wordt te hard gereden.	130619	Wordt meegenomen met project Schrijversbuurt.
Graaf Florisstraat	Er wordt te hard gereden.	130814	Wordt meegenomen met project Schrijversbuurt.
Poldervaart fietspad	Losloopgebieden voor honden langs fietsers.	130617	
Veenlandtstraat	Gevaarlijke boldrempels.	120900	
Westfrankelandsestraat	Er wordt te hard gereden (met name gevaarlijk bij de basisschool).	111208	Wordt meegenomen met project Schrijversbuurt.
Nieuwe Haven	Oversteekplaats bij de Westfrankelandsestraat: onoverzichtelijk i.v.m. parkerende voertuigen.	111005	Is ook een black-spot.
Nieuwe Haven	Fietspad duidelijker aangeven, regelmatig raken auto's 'fietspad'.	2014	Is ook een black-spot. Melding uit Wijkoverleg.
Westfrankelandsedijk	Gevaarlijke situatie wanneer voetgangers het fietspad oversteken om naar het parkeerterrein te gaan.	110622	
Gerardus Blankenheimstr.	Hardrijdend sluipeverkeer. Verzoek drempels.	110422	
Burg. Knappertlaan	Er wordt te hard gereden (met name komende vanuit ri. Vlaardingen).	141216	
Nassaulaan	Hardrijden (nabij school). Verzoek drempels.	2014	Bebording aangepast (geen extra snelheidsremmers).
Simon Rijnbendestraat	Hardrijden. Verzoek drempels.	2014	Geen extra maatregelen nodig.
Rubensplein	VOP is vanaf BK-laan niet goed te zien.	2014	Borden L2 in de middenberm geplaatst.
J. van Stolberglaan	Ontbreekt bebording ,wordt tegen de richting in gereden.	2014	Bord geplaatst.
Vlaardingerdijk	Bij versmallingen worden fietsers klem gereden.	2014	Melding uit Wijkoverleg
Aleidastraat	Bij versmallingen is het een race wie als eerste er door kan.	2014	Melding uit Wijkoverleg
Burg. Van Haarenlaan	Onduidelijk kruispunt Vlaardingerdijk / Jan Steenstraat	160722	Melding na concept Uitvoeringsprogramma

Zuid			
Locatie	Melding	Datum	Opmerkingen
Nieuw Maasstraat	Er wordt te hard gereden + klachten over verende drempel.	131106	Verende drempel vervangen door Maldense drempel.
Maasstraat	Er wordt te hard gereden.	130710	
Lange Nieuwstraat	Bij versmallingen is het een race wie als eerste er door kan.	130326	
Groenelaan	Gevaarlijke situatie met vrachtverkeer winkels	130800	
Koemarkt	Fietsoversteek trambaan is onduidelijk: er wordt veel door rood gereden.		
Visserstraat	Verzoek aanbrengen verkeersdrempels.	100602	Geen actie nodig.

Oost			
Locatie	Melding	Datum	Opmerkingen
PKO-laan thv stationsplein	Te snel rijden	2014	Geen actie; is conform HOR
Newtonstraat	Gebrek aan snelheidsremmende maatregelen	080707	Is meegenomen binnen project 's Gravenzandstr. e.o.
Tweede Tuinsingel	Sluipverkeer / smalle straat. Verzoek: éénrichtingsweg	140430	Wordt meegenomen in project Singelbuurt - 2018
Rotterdamse dijk	Overtsteekplaats halverwege de dijk is onoverzichtelijk	2015	Wordt meegenomen in project Rotterdamse dijk 2016
Spoorstraat	Slinger	2015	Wordt meegenomen in De Drie Lanen project 2017
Schoolzone De Peperklip	Hoge snelheid autoverkeer, dubbel parkeren	2015	

Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2016-2018

Oost (vervolg)			
Locatie	Melding	Datum	Opmerkingen
Boerhavenlaan	Hoge snelheid autoverkeer	2015	Wordt meegenomen in De Drie Lanen project 2016
Rotterdamsewijk	Onduidelijke oversteek Koemarkt	2015	Wordt meegenomen in project Koemarkt 2017
Singel	Hoge snelheid autoverkeer t.h.v. Korte Singelstraat	2015	
Singel	Kop het de PKO-laan: hoge snelheid, sluijperverkeer en over stoep rijden	2015	
Singel/Emmastr./Stadserf	Onduidelijke voorrangssituatie, er wordt te hard gereden, hoge snelheid fietsers (heuveltje stadserf) en gevaar voor voetgangers.	160810	Melding na concept Uitvoeringsprogramma

Nieuwland			
Locatie	Melding	Datum	Opmerkingen
Louis Raemaekerstraat	Er wordt te hard gereden.		
Krp: Troelstralaan - Burg. Van Haarenlaan	Onoverzichtelijk kruispunt i.v.m. beplanting middenberm.	131203	Kruispunt en beplanting is in orde (geen actie nodig).
Meesterstraat	Gevaarlijke situatie met gehandicaptenbusjes.	131210	Is meegenomen in project Mgr. Nolenslaan.
Schiedamseweg (zijweg naar Albeda College).	Verzoek snelheidsremmende maatregelen i.v.m. hard rijdende scholieren.	130715	Geen maatregelen nodig i.v.m. korte rechtstand. Verzoek dat de school maatregelen neemt op eigen terrein.
Krp: Piersonstraat - Burg. Van Haarenlaan	Onveilig kruispunt (nabijheid van scholen). Onveilig kruispunt.	130404	Communicatie: Wordt meegenomen in het Uitvoeringspro.
		121128	Communicatie: Wordt meegenomen in het Uitvoeringspro.
		2014	Communicatie: Wordt meegenomen in het Uitvoeringspro.
Krp.: Parkweg - Nolenslaan - Joop den Uijllaan	Gevaarlijk kruispunt met fietsers.	120702	Is meegenomen in project Mgr. Nolenslaan.
B. v. Haarenlaan nabij Poldertuin	Er wordt te hard gereden.	2014	Vorstel om drempels aan te leggen (doorgegeven aan projectleider P.H.)
Oympiaaweg	Er wordt te hard gereden (gevaarlijk voor fietsers).	2014	Vorstel fietspad. Afst.project ventura en Hargalaan
Gerbrandystraat	Er wordt te hard gereden.	2016	
Burg. Van Haarenlaan	s Avonds erg donker, oversteekplaatsen slecht zichtbaar	160810	Melding na concept Uitvoeringsprogramma
Delftlandseweg	Veel fietsers op het voetpad (parallel aan Brug. Van Haarenlaan)	160810	Melding na concept Uitvoeringsprogramma
Henri Polakstraat	Smalle stoep waardoor er een slecht uitzicht ontstaat	2016	
Willem Passtoorsstraat	Er wordt te hard gereden	2016	

Groenoord			
Locatie	Melding	Datum	Opmerkingen
Laan van Bol'es	Door verschillende omstandigheden zijn de oversteekplaatsen onveilig: o.a. de indeling van rijweg (de versmallingen en verbredingen die ter hoogte van de oversteekplaatsen op elkaar volgen) en onoverzichtelijkheid (w.o. verlichting)	121010	Melding uit het wijkoverleg.

Groenoord (vervolg)			
Locatie	Melding	Datum	Opmerkingen
Laan van Bol'es (vervolg)	Doordat sommige oversteekplaatsen kort op elkaar volgen, ergeren bestuurders zich eraan dat ze steeds kort na elkaar moeten optrekken en afremmen. Dit zorgt ervoor dat zij dan het liefst zo min mogelijk afremmen. Het verwijderen van een oversteekplaats kan een verbetering zijn in deze (die ter hoogte van de snackbar).	121010	Melding uit het wijkoverleg.
	Wens om een oversteekplaats te realiseren t.h.v. Willem Andriessenl., over de Laan van Bol'es.	121010	Niet wenselijk i.v.m. kans afdekongevallen. Melding uit het wijkoverleg.
	Onveilig kruispunt met de Van Beethovenlaan: te hard rijden	130407	Melding uit het wijkoverleg.
	Verzoek aanbrengen geluidspalen bij oversteek thv kruising Churchillweg.	100618	Melding uit het wijkoverleg. Is uitgevoerd!
	Onveilige oversteek Eduard van Beinumlaan (nabij winkelcentrum).	130128	Melder div. malen gesproken.
Valeriusstraat	Onoverzichtelijke situatie vanwege het boodschappen doen. Het is een wirwar aan mensen die heen en weer rijden met de boodschappenwagens, bestuurders die dubbel parkeren, etc. Een bewoonster noemde als mogelijke oplossing het instellen van eenrichtingverkeer waarbij er vanuit de Valeriusstraat alleen uitgereden kan worden.	121010	
Krp.: Churchillw. / L.v.Bol'es / Beatrixlaan	Verkeersdoorstroming, m.n. voor voetgangers, op het verkeersplein. Afgesproken op de bewonersavond om eerst te kijken hoe de nieuwe VRI gaat werken.	121010	
Krp.: Mozartlaan - Vivaldilaan	De oversteek in het midden van de rijbaan is onveilig.	121010	
	Ook hier zorgen de versmallingen en verbredingen, die ter hoogte van de oversteekplaatsen op elkaar volgen, voor onveilige situaties. Een éénbaansinrichting wordt geopperd als mogelijke verbetering.	121010	
	Lastig: fietsverkeer uit beide richtingen.	121010	
Kruispunt Borodinlaan / Mozartlaan	Onoverzichtelijk en gevaarlijk kruispunt.	110407	
Mozartlaan	Veranderen éénrichtingsverkeer.	101109	Geen actie nodig!
Eduard van Beinumlaan	Verkeersdrukte bij El Furkan: het halen en brengen van schoolkinderen gebeurt d.m.v. twee grote bussen, naast de ouders die individueel hun kinderen afzetten en halen. Er is een parkeerplaats voor die bussen op de Eduard van Beinumlaan zelf. Deze is al niet voldoende maar, ook als deze wel voldoende zou zijn, ontstond er wederom druchte door al het verkeer eromheen.	121010	Melding uit het wijkoverleg. Reeds opgelost.
	Te hard rijden op de Eduard van Beinumlaan werd niet als zodanig herkend. Men kon zich zelfs niet voorstellen hoe dit kan vanwege de vele en hoge drempels. Wel vond een enkeling het einde van de Eduard van Beinumlaan onoverzichtelijk / onveilig (bij de Vivaldilaan) maar dit stuk moet nog definitief ingericht worden.	121010	Melding uit het wijkoverleg.
Griegplein	Verzoek reconstructie toerit naar Griegplein.	110303	Geen actie nodig!

Groenoord (vervolg)			
Locatie	Melding	Datum	Opmerkingen
Borodinlaan	Er wordt te hard gereden.	121112	Er is snelheid gemeten: V85 rijdt niet harder van 41km/uur (=30km/zone). Er is gecommuniceerd dat de inrichting van de weg niet aansluit op de functie van de weg. Een reconstructie is niet haalbaar. Borodinlaan staat wel op de lijst voor het nemen van kleine verkeersmaatregelen.
	Er wordt te hard gereden.	130710	
	Er wordt te hard gereden.	121127	
	Er wordt te hard gereden.	100320	
	Er wordt te hard gereden.	121024	
Mozartlaan	Er wordt te hard gereden.	120816	Tijdelijke hinder i.v.m. bouwverkeer.
Smetanalaan	Er wordt te hard gereden (in het noordelijk gedeelte - verlengde van Borodinl.)	120829	Geen maatregelen vanwege korte rechtstand en aanwezigheid drempels.
Beatrixlaan	Ingang 30km/uur zone dicht bij het kruispunt met de Churchillweg brengen (i.v.m. oversteek fietsers).	130723	Beatrixlaan wordt in 2016 / 2017 opgeknapt, wordt hierin meegenomen.
Krp.: Borodinlaan - Schubertplein	Onduidelijke situatie voorrang / verharding	onb.	Bord is verplaatst.
P. v. Anrooylaan	Te snel rijden, vooral schoolverkeer	2014	Geen maatregelen nodig (conform HOR)

Spaland - Sveaparken			
Locatie	Melding	Datum	Opmerkingen
Groeneweg	Smalle weg met sloten; gevaarlijk voor o.a. fietsers	130205	
Trelleborg	Te snel rijden, spelende kinderen op straat; vraag om drempel	2014	Geen actie nodig (buurtbewoners elkaar aanspreken).
Degerfors	Te snel rijden, spelende kinderen op straat; vraag om drempel	2014	Geen actie nodig (buurtbewoners elkaar aanspreken).
Gustav Vasaborg	Er wordt te hard gereden.	100131	Geen actie nodig.
Göteborg	Er wordt te hard gereden.	110310	Aanpassingen verricht 2015.
De Gaarden	Er wordt te hard gereden.	130624	Aanpassingen staan op de planning.
Göteborg	Verzoek plaatsen snelheidsremmende maatregelen	090917	Aanpassingen staan op de planning.
Sveapark	Hoge snelheid. Verzoek handhaving voor de wijk Sveapark	101123	Snelheidsmeting: geen actie nodig!
Krp.: Slimme Watering - Kamilleveld	Verzoek aanleggen hekjes om fietsers / bromfietsers op voetpad tegen te gaan.	110918	Geen reden tot plaatsen, verkeersbord is aanwezig en is handhaafbaar.
Stockholm	Verbeteren verkeersveiligheid rondom school De Vlinder.	140218	Gaat integraal opgepakt worden.

Woudhoek			
Locatie	Melding	Datum	Opmerkingen
Hoefsmidstraat	Erven komen direct op straat uit, wens drempels.	2014	Wordt meegenomen in ophoging project.
Warmoezenierstraat	Onveiligheid vanwege schoolverkeer.	120525	Div. maatregelen genomen in 2015.
Warmoezenierstraat	Verzoek aanpassing verkeerssituatie tbv verkeersveiligheid	130416	Wordt aangepakt in 2015.
Krp.: Brederow. - Voorberghl.	Onveilige oversteek Voorberghlaan door hard dalende fietsers	130909	Situatie bekeken en geen actie nodig.
Voorberghlaan	van viaduct A4		

Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2016-2018

Woudhoek (vervolg)			
Locatie	Melding	Datum	Opmerkingen
Scheepvaartweg	Onoverzichtelijk (in het donker) VOP t.h.v. Jan Wernard van den Berghpad	160803	Melding na concept Uitvoeringsprogramma

Kethel			
Locatie	Melding	Datum	Opmerkingen
Zwaluwlaan	Er wordt te hard gereden.	2014	
Zwaluwlaan	Er wordt te hard gereden.	141028	
Beatrixlaan	Onveilige verkeerssituatie door parkeeroverlast Beatrixlaan	140316	Aanpassing Beatrixlaan staat gepland voor 2016
Zwaluwlaan	Er wordt te hard gereden.	160728	Melding na concept Uitvoeringsprogramma
Koekoekslaan (zuid)	Er wordt te hard gereden.	160728	Melding na concept Uitvoeringsprogramma
Zwaluwlaan	Er wordt te hard gereden + onveilige oversteken i.v.m de snelheid	160802	Melding na concept Uitvoeringsprogramma

Nieuw-Mathenesse			
Locatie	Melding	Datum	Opmerkingen
Kruispunt: Gustoweg - Boxdoornstraat	Onduidelijke situatie m.b.t. voorrang.	130406	

's-Graveland / Spaanse Polder			
Locatie	Melding	Datum	Opmerkingen
Kr. Polderdwarweg - s-Gravelandseweg	Krappe bochtstralen fietsaansluitingen	Onb.	
Krp.: 's Graveland. - Brauw.	Deelconflict: komende vanuit de Brauwweg richting noord - conflict met overstekende fietsers.		
Krp.: Brauw. - v. Heekstraat	Deelconflict		
Schiekade	Auto's rijden over het fietspad.	140304	
Nieuwpoortweg	Onoverzichtelijk + er wordt te hard gereden	160810	Melding na concept Uitvoeringsprogramma

Centrum			
Locatie	Melding	Datum	Opmerkingen
Boterstraat	Te veel verkeer, te smalle trottoirs, gevoel van onveiligheid bij fietsers.	Onb.	
Boersvest - Boterstraat	Fietsers komende vanuit de Schiedamseweg steken af richting Boterstraat. Kans op conflicten.		
Spinhuispad - Nrdmolenstr.	Zeer slecht zicht.	160810	Melding na concept Uitvoeringsprogramma

Wiltonhaven			
Locatie	Melding	Datum	Opmerkingen
Nw. Waterwegstraat	Ter hoogte bij bocht bij ERS wachtende vrachtwagens en passerende vrachtwagens met hoge snelheid.	2014	In onderzoek!
Jan Evertsenweg	Verzoek aanbrengen trottoir.	10302	Trottoir aanwezig aan de zuidzijde

Wilhelminahaven			
Locatie	Melding	Datum	Opmerkingen
Geen meldingen bekend.			

Vijfsluizen			
Locatie	Melding	Datum	Opmerkingen
Geen meldingen bekend.			

Algemeen			
Locatie	Melding	Datum	Opmerkingen
Diverse	Paaltjes in fietsroutes	131106	
Diverse	Losloopgebieden nabij fietsroutes, niet wenselijk	131106	
Diverse	Attentie: Zachte bermen bij fietspaden	131106	Geen probleem, wel aandachtspunt.
Diverse	Tweerichtingfietspaden op rotondes zijn gevaarlijk	130205	Algemeen
Diverse	Haakse bochten in fietsroutes / paden	130205	Diverse locaties

Bijlage V - Geregistreerde ongevallen rotondes (exclusief Nieuwlandplein)

Rotonde: Slimme Watering - Zwaluwlaan

dag	maand	jaar	tijd	voertuig	leeft.	m/v	voertuig	leeftijd	m/v	aanleiding	locatie	lichtgest.	wegdek	ernst	Bron: Via
Geen ongevallen geregistreerd.															Statistiek

Rotonde: Nieuwe Damlaan – Burgemeester Honnerlage Gretelaan

dag	maand	jaar	tijd	voertuig	leeft.	m/v	voertuig	leeftijd	m/v	aanleiding	locatie	lichtgest.	wegdek	ernst	Bron: Via
2	juni	2009	16:48	auto	36	m	fiets	78	v	geen voorrang verlenen	rotonde	daglicht	droog	fietser, eerste hulp toegediend	Statistiek

Rotonde: Nieuwe Damlaan – Vlaardingerdijk

dag	maand	jaar	tijd	voertuig	leeft.	m/v	voertuig	leeftijd	m/v	aanleiding	locatie	lichtgest.	wegdek	ernst	Bron: Via
13	mei	2009	8:30	vracht.	50	m	fiets	61	m	geen voorrang verlenen	rotonde	daglicht	droog	fietser, eerste hulp toegediend	Statistiek

Rotonde: Burgemeester Knappertlaan - Nieuwe Haven

dag	maand	jaar	tijd	voertuig	leeft.	m/v	voertuig	leeftijd	m/v	aanleiding	locatie	lichtgest.	wegdek	ernst	Bron: Via
8	sept.	2010	23:30	auto	38	m	boom	nvt	nvt	onbekend (wel alcohol op)	rotonde	donker	droog	onbekend	Statistiek
20	maart	2009	9:12	vracht.	23	m	fiets	63	m	geen voorrang verlenen	rotonde	daglicht	droog	fietser, eerste hulp toegediend	Statistiek
31	maart	2015	11:17	auto	62	m	bromf.	63	v	onbekend	rotonde	daglicht	droog	geen slachtoffers	Statistiek

Rotonde: Oranjestraat - Nieuwe Haven

dag	maand	jaar	tijd	voertuig	leeft.	m/v	voertuig	leeftijd	m/v	aanleiding	locatie	lichtgest.	wegdek	ernst	Bron: Via
15	nov.	2009	13:40	auto	42	v	auto	37	m	onvoldoende afstand (k-s)	rotonde	daglicht	nat	geen slachtoffers	Statistiek
7	juni	2013	8:06	bromf.	33	m	auto	27	m	onb.	rotonde	daglicht	nat	gewond, eerste hulp toegediend	Statistiek

Rotonde: Hargalaan - Sportlaan

dag	maand	jaar	tijd	voertuig	leeft.	m/v	voertuig	leeftijd	m/v	aanleiding	locatie	lichtgest.	wegdek	ernst	Bron: Via
Geen ongevallen geregistreerd.															Statistiek

Bijlage VI - Planning (indicatief)

	2015	2016				2017				2018			
	4de kwart.	1e kwart.	2de kwart.	3de kwart.	4de kwart.	1e kwart.	2de kwart.	3de kwart.	4de kwart.	1e kwart.	2de kwart.	3de kwart.	4de kwart.
Blackspots													
Westfrankelandsedijk - Adm. De Ruyterstraat													
Nieuwe Damlaan - Mgr. Nolenslaan													
Nieuwe Haven													
Burg. Van Haarenlaan - Parkweg													
Burg. Van Haarenlaan - Piersonstraat													
Laan van Bol'es - Van Beethovenlaan													
s-Gravelandseweg - De Brauwweg													
Oranjestraat - Lange Nieuwstraat													
Straat													
Laan van Bol'es													
Aanpakken schoolomgevingen en educatieprogramma													
Fysieke aanpak													
Educatie													
Kleine maatregelen													
Burg. Knappertlaan													
Admiraal De Ruyterstraat													
Groenelaan													
In studie													
Groeneweg													
Valeriusstraat													
Vervangen boldrempels en biggeruggen													

Legenda	
	= (Verkeerskundige) studie / participatie
	= Technische voorbereiding
	= Uitvoering
	= doorlopend proces

