



Kansen, Bedreigingen en Succesfactoren

Subjectieve verkeersonveiligheid: Hoe pak je dat in de praktijk aan?

Samenvatting

De laatste tijd is de aandacht voor subjectieve verkeers(on)veiligheid groeiende en krijgt het onderwerp steeds meer de aandacht die het ook verdient. Almere behoort op het gebied van de objectieve verkeersveiligheid tot de top drie van verkeersveiligste steden van Nederland. Toch blijkt uit de jaarlijkse sociale atlas en het meldingen registratie systeem (MRS) dat burgers zich in toenemende mate verkeersonveilig voelen in hun eigen wijk. De afgelopen twee jaren zijn er verschillende initiatieven genomen om invulling te geven aan de opdracht om de klachten en wensen van burgers serieus te nemen.

Dit voorjaar is de balans opgemaakt van het verkeersveiligheidsbeleid over de periode 1998 – 2003. Met een nieuw college in de startblokken is het goed om terug te kijken en de balans op te maken van wat wel gelukt is en wat minder. Belangrijker nog is om de verschillende initiatieven om te zetten in, en onderdeel te maken van, een nieuw integraal verkeersbeleid waarin structureel aandacht is voor de mens. Immers hij of zij is volgens Duurzaam Veilig de maat der dingen.

ing. Daniël Walkot, Gemeente Almere

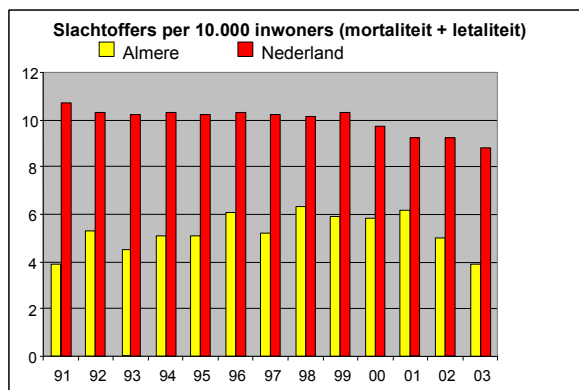
*Almere, snelgroeiende stad op het nieuwe land;
 Almere, stad van de tekentafel;
 Almere, stad met een gescheiden en samenhangend verkeers- en vervoerssysteem;
 Almere, waar burgers verkeersonveiligheid ervaren.
 Almere, duurzaam veilig!?*

*Almere, waar vanuit een proactieve houding resultaten worden geboekt met eenvoudige verkeersmaatregelen en educatie;
 Almere, samen Duurzaam Veiliger!*

In Almere worden klachten van burgers al enige jaren integraal aangepakt. Doel hiervan is om de burger serieus te nemen en te komen tot adequate en vooral ook goedkope oplossingen. Actuele ervaren verkeersproblemen zijn de te hoge snelheden in 30 km gebieden, brommeroverlast op de fietspaden, verkeersonveiligheid rondom basisscholen.

1. Vooraf

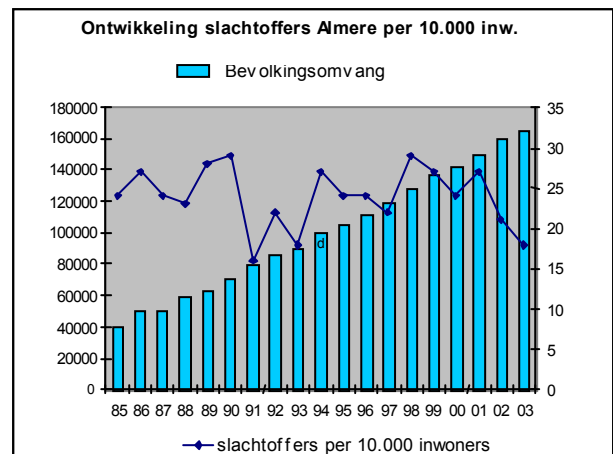
Als je op straat vraagt naar de mening van de inwoners over de verkeersveiligheid in Almere zal in de meeste gevallen het antwoord positief zijn. Almere is al ruim 25 jaar in ontwikkeling en is uitgegroeid van een dorp tot anno 2006 een stad met bijna 180.000 inwoners. Complete woonwijken met infrastructuur werden ontworpen op de tekentafel en uitgerold over het maagdelijke land. In de beginjaren lag de nadruk vooral op groei. Sinds een aantal jaren vindt de omschakeling plaats naar beheer in de breedste zin van het woord. Qua objectieve verkeersveiligheid scoort Almere heel erg goed. Dat blijkt ook wel uit de cijfers, resultaten waar wij zeker trots op zijn!



tabel vergelijk slachtoffers Almere - Nederland

Ondanks dat er bij nieuwbouw veel aandacht wordt besteedt aan de verkeersveiligheid, wordt dit in de praktijk vaak anders ervaren. Zodra mensen in nieuwe wijken gaan wonen komen er verkeerszaken bovendien die aandacht behoeven. Op dit moment wordt de hand gelegd aan de tweede fase van Duurzaam Veilig. Dit houdt in dat de laatste 30% van de bestaande woonwijken in 2006 sober Duurzaam Veilig worden ingericht. Dit is

een goed moment om verder te kijken dan alleen naar fysieke oplossingen.



tabel ontwikkeling slachtoffers Almere

Kans, Bedreiging of Succesfactor?

2. Aanpak

Wij zijn de 2^e fase Duurzaam Veilig pragmatisch gestart waarbij de nadruk in het begin vooral lag op het oplossen van fysieke knelpunten. Veel klachten en problemen kennen echter een aanleiding / oorzaak die niet met fysieke ingrepen op te lossen zijn. Vooral de twee 'zachte' pijlers van Duurzaam Veilig; gedragsbeïnvloeding door educatie, communicatie, voorlichting én gedragsbeïnvloeding door handhaving kregen te weinig aandacht. Nadeel is dat de verantwoordelijkheid voor deze pijlers grotendeels bij een andere partij ligt. Educatie was met moeite op de begroting terug te vinden en de politie handhaafde niet in de woonwijken. Men beriep zich op het feit dat de wijken niet voldoende Duurzaam Veilig ingericht waren.

De kentering kwam toen er verzoeken binnenkwamen voor stopverboden op bepaalde plekken. Bij deze eenvoudige fysieke maatregel komen alle belangrijke pijlers van Duurzaam Veilig om de hoek kijken;

- Gemeente neemt verkeersbesluit en voert de maatregel uit.
- Wijkverenigingen / scholen / stadsdeelkantoren communiceren.
- Politie handhaaft indien nodig de maatregel.

Vooral het samenspel tussen de verschillende partijen werkte en hiermee was een goede samenwerking geboren.

1. Ruimtelijke ordening en inrichting.
2. Infrastructuur maatregelen.
3. Gedragsbeïnvloeding door educatie, communicatie en voorlichting.
4. Gedragsbeïnvloeding door handhaving gedrag.

pijlers Duurzaam Veilig

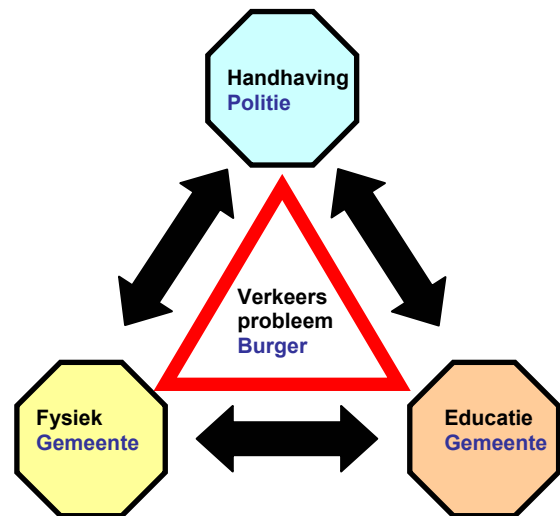
De meeste wijken zijn verkeerstechnisch ingericht conform het vigerende beleid en dus volgens de principes van Duurzaam Veilig. Wijzigingen aanbrengen in de ruimtelijke ordening is (nog) niet aan de orde en zou ook kapitaalvernietiging zijn. Qua infrastructuur liggen er in de wijken een overvloed aan (verschillende soorten) drempels en drempel-achtigen. Educatie, communicatie en voorlichting specifiek op het gebied van verkeersveiligheid kregen tot nu toe weinig tot geen (structurele) aandacht. Gaandeweg is het idee ontstaan dat de aanpak zich zou moeten verspreiden over de verschillende pijlers waarbij een inhaalslag nodig is op de gebieden educatie en handhaving. Hierbij is een netwerk nodig van verschillende partijen binnen en buiten het stadhuis die een gezamenlijk belang en nut zien in de aanpak van subjectieve verkeersonveiligheid.

Kans, Bedreiging of Succesfactor?

3. Samenwerking

Cruciaal binnen onze aanpak is een intensieve samenwerking binnen en buiten de ambtelijke organisatie. Er vindt op verschillende niveaus (beleid, beheer, stadsdeelkantoor) structureel overleg plaats. Zowel op stadsdeelniveau als op stedelijke niveau is een driehoek zichtbaar waarin belangrijke partijen acte de présence geven. Op stadsdeelniveau is er veelvuldig contact tussen de wijkregisseur, politie en de integrale veiligheidsmanager. Op stedelijk niveau is er ook een dergelijke overlegstructuur. Hier gaat het over stadsdeeloverstijgende zaken die een nadere beschouwing behoeven. Belangrijk hierbij is een open cultuur, gericht op

samenwerking en waarbij de burger centraal staat.



schema samenwerking

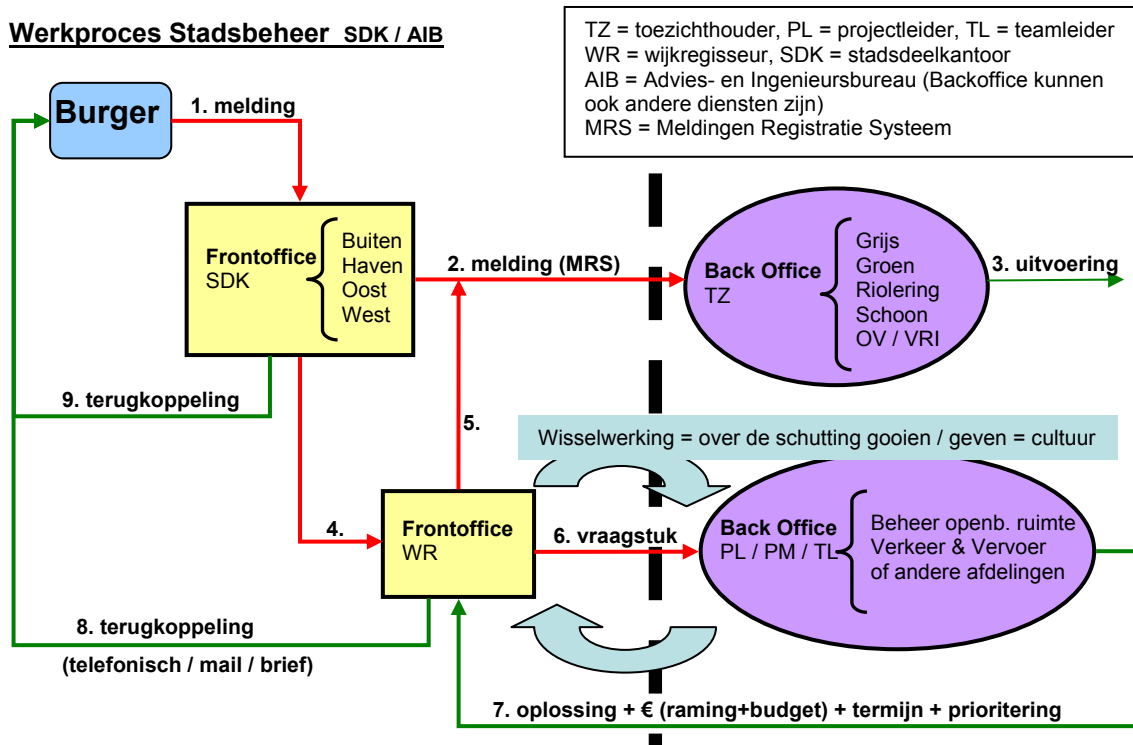
Kans, Bedreiging of Succesfactor?

4. Mens

Burgers worden al sinds begin jaren negentig in toenemende mate serieus genomen. In Almere werd dit zichtbaar met de opkomst van wijkgericht werken en later de introductie van stadsdeelkantoren (= frontoffice). Deze organisatieonderdelen zijn voor burgers het loket waar hij gehoor kan vinden voor zijn klachten en of wensen. Vooral door de fysieke aanwezigheid in de stadsdelen is de drempel om de stap te zetten naar de gemeente in de loop der jaren kleiner geworden. Daar komt bij dat de burger mondiger is geworden. In Almere wordt sinds 1 januari 2006 gewerkt met het onderstaande processchema. Met behulp van dit schema kunnen klachten en wensen van de inwoners adequaat worden opgelost. Ook is het een resultaat van de verbetering van de organisatie daaromheen. Wij hechten veel waarde aan de verschillende expertises binnen het stadhuis en willen daar optimaal gebruik van maken. Ook willen wij de burger serieus nemen, immers hij is ervaringsdeskundige en de spil in de oplossing. De uitdaging is om een balans te vinden in het winnen van het vertrouwen van de burger en het leveren van een duidelijk antwoord met onderbouwing t.a.v. keuzes / beleid.

Kans, Bedreiging of Succesfactor?

Werkproces Stadsbeheer SDK / AIB



5. Voorbeelden

Er zijn verschillende initiatieven ontplooid. Hieronder volgen een aantal voorbeelden.

Fysieke maatregelen

Door de heldere afbakening en duidelijke structuur, die opgezet is om klachten en wensen van burgers af te handelen, zijn veel cases naar tevredenheid opgepakt / opgelost. Wel is het zaak dat de leidraad met beleidsuitgangspunten consequent op dezelfde wijze gebruikt wordt. Ook moeten er duidelijke afspraken gemaakt worden over de financiering van (grotere) vraagstukken.

Verkeerssling

De verkeerssling is een verkeerseducatief project voor kinderen op scholen waarvan het doel is om ouders, leerkrachten en kinderen bewust te laten worden van het gewenste haal- en brenggedrag. De Verkeerssling in Almere wordt dit jaar voor de derde maal georganiseerd om invulling te geven aan verkeerseducatie.



logo Verkeerssling

De Verkeerssling is een project welke prima past binnen een verkeersweek van de school en is zodoende een onderdeel van een groter geheel. Ook past de Verkeerssling prima binnen het (breed inzetbare) Verkeersveiligheidslabel Flevoland.

Verkeersplein Charlie Parkerstraat



onthulling verkeersplein door wethouder

Het idee voor een verkeersplein is voortgekomen uit de wens van omwonenden van een voormalig basketbalplein. Dit basketbalplein werd een aantal jaren geleden opgeheven door blokhagen in het asfalt aan te brengen. Dit was naar aanleiding van overlast door hangjongeren. Omdat de bewoners nu

graag een voorziening wensten voor kleine kinderen werd het idee geboren om er met relatief eenvoudige maatregelen en natuurlijk een beperkt budget een verkeersplein van te maken. Op een eenvoudige wijze werd zo samen met bewoners en ook de politie aandacht gevraagd voor kinderen in het verkeer.

Schoolgebied

De IJsberen groep van de basisschool de Troubadour, die mee gedaan hadden met de Verkeerssling, hadden veel brieven geschreven naar de gemeente. In plaats van deze allemaal te beantwoorden is van de mogelijkheid gebruik gemaakt om met ze in gesprek te gaan en van hen zelf de knelpunten te horen. De kinderen zijn vervolgens uitgedaagd om zelf een verkeersbord te bedenken / ontwerpen. Vervolgens is het winnende bord gemaakt en geplaatst bij de Troubadour en bij verschillende andere scholen.



voorbeeld bord + onthulling

Kans, Bedreiging of Succesfactor?

6. Vervolg

Vorig jaar is een start gemaakt om het onderwerp subjectieve verkeersveiligheid op de politieke agenda te zetten. In de programmabegroting van het college van B&W is voor 2006 voor het onderdeel Verkeer & Vervoer als speerpunt de verkeersveiligheid rondom basisscholen (incl. budgetten) vastgelegd (fysiek + educatie). Minimaal 10 scholen zullen op een integrale wijze aan de hand van het 10 stappenplan van de brochure "Samen werken aan een Duurzaam Veilige schoolomgeving" worden aangepakt. Op het gebied van de handhaving zijn er goede ontwikkelingen te melden. Het handhavingsteam Flevoland wordt op

korte termijn uitgebreid met twee personen die volledig ingezet gaan worden op de aanpak van subjectieve verkeersonveiligheid. Het gaat dan om de gevoelens van verkeersonveiligheid bij burgers die niet objectief aantoonbaar kunnen worden gemaakt aan de hand van bijvoorbeeld ongevallencijfers. Samen met de reeds beschikbare toezichthouders is dit een ferme stap in de invulling van de pijler handhaving.

Al met al is het een uitdaging om de verschillende initiatieven te vertalen in een nieuw verkeersbeleid voor de volgende periode. Hierin zal structureel aandacht moeten zijn voor de aanpak van de subjectieve verkeersveiligheid (zowel fysiek, educatie als handhaving) en waarvoor een breed draagvlak gecreëerd zal moeten worden.

Kans, Bedreiging of Succesfactor?

7. Conclusie

- Creëren draagvlak (bestuur, burger).
- Met samenwerking bereik je meer.
- Maak gebruik van netwerken.
- Geld is er altijd.
- Geld moet wel gevonden worden.
- Waarom moeilijk doen als het makkelijk kan.
- Gebruik bestaande ideeën.
- Werk project matig.
- Maak gebruik van elkaars mogelijkheden.
- Vier je succes samen.



Kans, Bedreiging of Succesfactor?