

Rapport

Verkeersveiligheidsprikkers 2023

Onderzoek naar de subjectieve verkeersveiligheid
In Rotterdam

COLOFON

Titel:	Verkeersveiligheidsprickers 2023
Subtitel:	Onderzoek naar de subjectieve verkeersveiligheid in Rotterdam
Opdrachtgever:	Gemeente Rotterdam Remco Smit
Opdrachtnemer:	DTV Consultants B.V. Carl Stolz
Datum:	20 oktober 2023
Kenmerk:	230064/CST
Status rapport:	CONCEPT

1	INLEIDING	5
2	WAAR WORDT VERKEERSONVEILIGHEID ERVAREN?	7
2.1	TOP 20 onveilige locaties	7
2.2	FOCUS OP basisscholen	10
3	WAAROM WORDT VERKEERSONVEILIGHEID ERVAREN?	13
3.1	Te hard rijden en agressief en asociaal rijgedrag hebben het meeste invloed op gevoel van verkeersonveiligheid	13
3.2	Auto's grootste veroorzaker verkeersonveiligheid, Fietsers en voetgangers het vaakst gedupeerde	20
4	VERANTWOORDING	25
BIJLAGE 1	VRAGENLIJST	28
BIJLAGE 2	OPEN VRAGEN 230064.XLSX	34
BIJLAGE 3	RUWE DATA PRIKKERS 2023 230064.XLSX	35

INLEIDING

1 INLEIDING

De gemeente Rotterdam profileert zich sterk op het gebied van verkeersveiligheid in het algemeen en het Strategisch Verkeersveiligheidsplan (SPV) in het bijzonder. Dat blijkt ook uit de prominente aanwezigheid van Rotterdam bij toonaangevende bijeenkomsten, waarbij de gemeente als koploper zelf ook regelmatig presentaties geeft. Een hoofdpijler van het SPV is de risicogestuurde aanpak, waar subjectieve verkeersveiligheid één van de elementen is op basis waarvan wegbeheerders risico's kunnen identificeren en vervolgens aanpakken.

In 2019 heeft de gemeente Rotterdam door DTV Consultants een onderzoek laten uitvoeren naar de ervaren verkeersonveiligheid van inwoners in Rotterdam. Op basis van een geografische enquête zijn de meest verkeersonveilige locaties vastgesteld en is inzicht gegeven in de redenen van het gevoel van verkeersonveiligheid in Rotterdam.

Vier jaar verder heeft de gemeente Rotterdam behoefte aan een update van de stand van zaken met betrekking tot ervaren verkeersonveiligheid en wil zij opnieuw antwoord op de vraag:

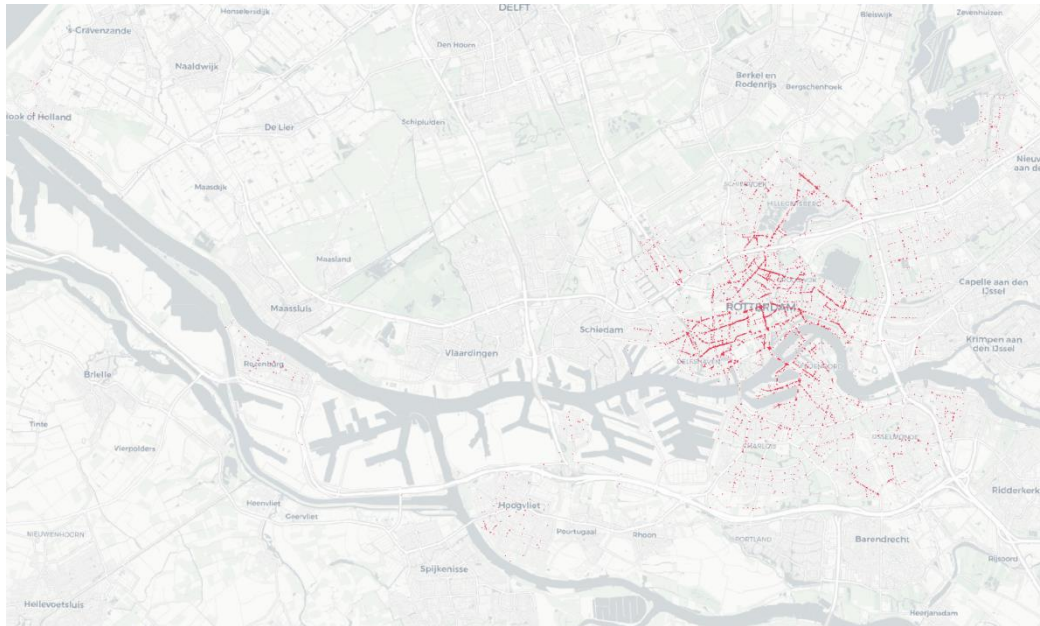
Waar wordt verkeersonveiligheid ervaren en waarom wordt dat daar zo ervaren?

**WAAR WORDT
VERKEERSONVEILIGHEID
ERVAREN?**

2 WAAR WORDT VERKEERSONVEILIGHEID ERVAREN?

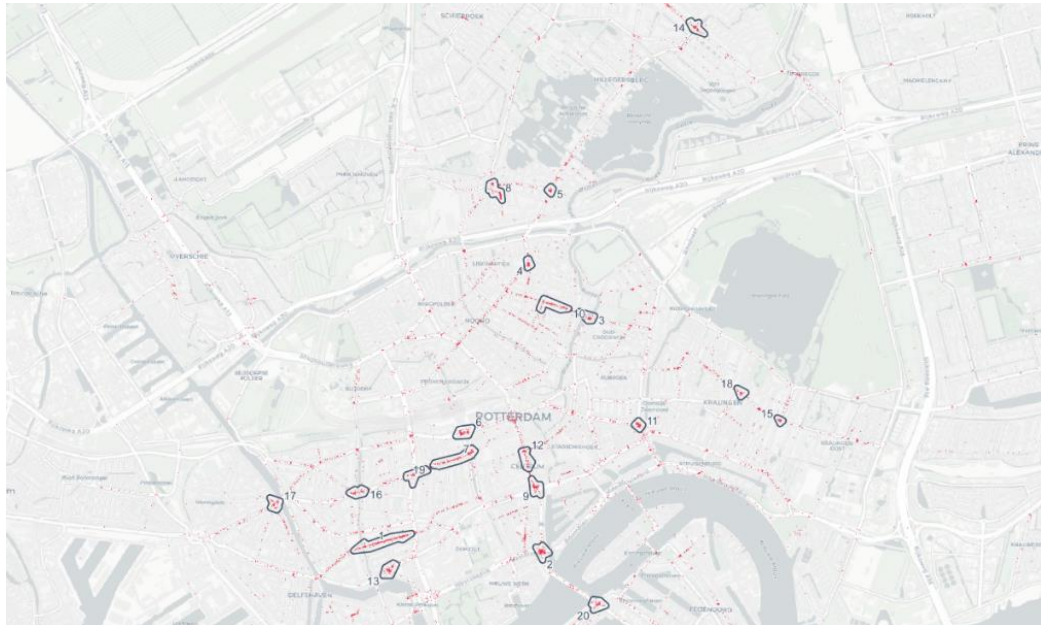
2.1 DE BELANGRIJKSTE ONVEILIGE LOCATIES EN STRATEN

189 straten en 146 locaties zijn door 10 of meer respondenten als onveilig aangegeven. Dit hebben zij aangegeven door op een kaart prikkers te zetten. Afbeelding 2.1 toont de locatie van alle gezette prikkers.



afbeelding 2.1 Alle door respondenten aangegeven verkeersonveilige plekken

Afbeeldingen 2.2 en 2.3 laten de top 20 van locaties en straten waar de meeste prikkers gezet zijn zien. Het verschil tussen de twee top 20's is dat in het eerste geval prikkers die in dezelfde straat liggen worden geclusterd (straatclusters) en in de tweede top 20 de prikkers zijn geclusterd op onderlinge nabijheid (focusclusters). De clustermethoden worden uitgelegd in het kader aan het einde van deze paragraaf. Zowel bij de focusclusters als de straatclusters heeft (een deel van) de Nieuwe Binnenweg de locatie de meeste prikkers waarbij het zwaartepunt ligt bij het deel van de Nieuwe Binnenweg tussen de 's Gravendijkwal en de Heemraadssingel.



afbeelding 2.2 Top 20 meest verkeersonveilige locaties (focusclusters)

Top 20 locaties (focusclusters)

1. Nieuwe Binnenweg tussen Claes de Vrieselaan en Heemraadssingel, 208 prikkers (2019, 1=)
2. Kruispunt Erasmusbrug – Schiedamsedijk – Vasteland, 200 prikkers (8 ▲)
3. Kruispunt Linker Rottekade – Crooswijksestraat, Zaagmolenbrug, 174 prikkers (13 ▲)
4. Bergweg tussen Blommersdijkseaan en Hooglandstraat, Benthuizenstaat, 165 prikkers (10 ▲)
5. Kruispunt Straatweg, Kleiweg, Kootsekade, 151 prikkers (12 ▲)
6. Kruispunt Kruisplein, Weena, 132 prikkers (5 ▼)
7. West Kruiskade, tussen Kruisplein en Coolestraat, 127 prikkers (7=)
8. Kruispunt Kleiweg – Uitweg – Rozenlaan, 115 prikkers (nieuw)
9. Churchillplein, 91 prikkers (nieuw)
10. Zaagmolenstraat tussen Vletstraat en 1^e Pijnackerstraat, 81 prikkers (11 ▲)
11. Kruispunt Oostplein, Goudesingel, Boezemweg, 77 prikkers (15 ▲)
12. Coolsingel tussen Aert van Nesstraat en Beurstraverse, 72 prikkers (nieuw)
13. Kruispunt Rochussenweg, G.J. de Jonghweg, Claes de Vrieselaan, 70 prikkers (nieuw)
14. Kruispunt Molenlaan, Van Beethovensingel, Burg. F.H. van Kempensingel, 66 prikkers (17 ▲)
15. Kruispunt Oudedijk, Kortekade, 's-Gravenweg, 66 prikkers (nieuw)
16. Kruispunt Heemraadsingel, Vierambachtsstraat, 1^e en 2^e Middellandstraat, 63 prikkers (nieuw)
17. Kruispunt Mathenesserweg, Mathenesserdijk, Mathenesserbrug, 62 prikkers (nieuw)
18. Kruispunt Oudedijk, Willem Ruyslaan, 62 prikkers (nieuw)
19. Kruispunt 1^e Middellandstraat, Henegouwerlaan, 53 prikkers (nieuw)
20. Kruispunt Erasmusbrug, Wilhelminakade, 50 prikkers (nieuw)

Ten opzichte van 2019 staan er 10 nieuwe focusclusters in de top 20 meest verkeersonveilige locaties. Kruispunt Kleiweg – Uitweg – Rozenlaan is de grootste nieuwe binnenkomer op plaats

8. Kruispunt Willem Buytewechstraat – Puntegaalstraat (in 2019 op plaats 2), kruispunt Walenburgerweg – Spoorsingel (4), kruispunt Gordelweg – Voorburgstraat (6), kruispunt Zwart Janstraat – 3^e Pijnackerstraat (9), kruispunt Prins Hendrikkade – Van der Takstraat (14), kruispunt Vuurplaat – J.B. Bakemakade – Rijtuigweg (16), kruispunt 's-Gravenweg – Kralingse Kerklaan (18), kruispunt Tergbregseweg – Molenlaan – Bergse Linker Rottekade (19) en kruispunt Koningslaan – Hendrick Staetsweg – Duikerstraat (20) zijn uit de top 20 verdwenen. Het focuscluster Nieuwe Binnenweg, tussen Claes de Vrieselaan en Heemraadssingel bestond in 2019 nog uit twee clusters, één op plaats 1 en één op plaats 3.



afbeelding 2.3 Top 20 meest verkeersonveilige straten (straatclusters)

Top 20 straatclusters

- | | |
|--|--|
| 1. Nieuwe Binnenweg, 300 prikkers (2019, 1=) | 11. West-Kruiskade, 102 prikkers (12 ▲) |
| 2. Bergweg, 231 prikkers (2=) | 12. Brede Hilledijk, 97 prikkers (nieuw) |
| 3. Oudedijk, 170 prikkers (11 ▲) | 13. Vasteland, 90 prikkers (nieuw) |
| 4. Kleiweg, 160 prikkers (5 ▲) | 14. Oostplein, 83 prikkers (nieuw) |
| 5. Straatweg, 153 prikkers (13 ▲) | 15. Mathenesserlaan, 81 prikkers (nieuw) |
| 6. Molenlaan, 144 prikkers (nieuw) | 16. Elektroweg, 81 prikkers (nieuw) |
| 7. Zaagmolenstraat, 132 prikkers (6 ▼) | 17. Heemraadssingel, 79 prikkers (nieuw) |
| 8. Coolsingel, 126 prikkers (nieuw) | 18. Rochussenstraat, 77 prikkers (nieuw) |
| 9. Linker Rottekade, 111 prikkers (10 ▲) | 19. Goudsesingel, 70 prikkers (nieuw) |
| 10. Erasmusbrug, 103 prikkers (nieuw) | 20. 's-Gravenweg, 67 prikkers (nieuw) |

Ten opzichte van 2019 staan er 12 nieuwe straten in de top 20 meest verkeersonveilige straten. De grootste nieuwe binnenkomer is de Molenlaan op plaats 6. De Oudedijk (van 11 naar 3) en

de Straatweg (van 13 naar 5) zijn sterk gestegen. De Terbregseweg (in 2019 op plaats 3), Gordelweg (4), Zwart Janstraat (7), Willem Buytewechstraat (8), Westzeedijk (9), Meent (14), Walenburgerweg (15), Stationsplein (16), Rodenrijsestraat (17), Zwaanshals (18) en Koningslaan (19) zijn uit de top 20 verdwenen.

Inzoomen op de details van individuele clusters kan, ook buiten deze top 20's met behulp van de Exceltool zoals beschreven in bijlage 3. Hiermee kunnen van ieder focuscluster en ieder straatcluster alle details worden opgehaald.

Detailuitleg clustermethodes

De focusclusters zijn bepaald door de zogenoemde minimum spanning tree toe te passen. Hierbij wordt elk punt verbonden met het dichtstbijzijnde volgende punt. Vervolgens worden verbindingen die meer dan 25 meter uit elkaar liggen uit de dataset verwijderd en blijven op die manier de clusters over. Op basis van ervaring levert een afstand van 25 meter het beste resultaat op. Het kan altijd voorkomen dat punten er net binnen of buiten vallen, maar het geeft een goed beeld van de belangrijkste locaties.

De straatclusters worden bepaald door de prikkers te geocoden, een bewerking waarbij de straatnaam bij de prikkers gevonden wordt. Vervolgens horen prikkers met dezelfde straatnaam bij elkaar. Het kan dan zijn dat prikkers net aan een andere straat worden toegewezen maar ook dit geeft een goed beeld van de belangrijkste locaties.

Het kan zijn dat (een deel van) een straatcluster terugkomt in de focusclusters (zoals op de Nieuwe Binnenweg). Dat betekent dat op dat deel er nergens een gat van meer dan 25 meter is gevallen.

Respondenten hebben daarnaast de vraag beantwoord waar het precies gevaarlijk is op de plaats van deze prikker. Hierbij blijkt dat bij de antwoordcategorieën "Op de specifieke locatie" en "In het gebied rondom de locatie" geen goed onderscheid gemaakt wordt door respondenten en de antwoordcategorie "in de gehele straat" met de clustermethodes beter boven water komt dan op basis van de analyse van deze vraag. Deze vraag is dan ook buiten beschouwing gehouden in de verdere analyses.

Voor de prikkers van 2019 zijn uit het oogpunt van vergelijkbaarheid dezelfde clustermethodes toegepast met daarbij een focus op het centrum en omliggende wijken, omdat er in 2023 geen omvangrijke clusters in de buitengebieden worden gevonden.

2.2 FOCUS OP BASISSCHOLEN

61% van de respondenten ervaart onveilige verkeerssituaties bij basisscholen. Er is een groot verschil tussen respondenten die zelf (klein)kinderen op de basisschool hebben zitten en respondenten zonder (klein)kinderen op basisscholen. Binnen de eerste groep ervaart 88% de respondenten onveilige verkeerssituaties bij basisscholen, bij de groep zonder (klein)kinderen op basisscholen is dat 43%.

Respondenten hebben ook ideeën over hoe de verkeersveiligheid rond basisscholen te verbeteren. Bij zowel respondenten met als zonder (klein)kinderen op basisscholen wordt 'de inrichting van de weg of omgeving aanpassen' het meest genoemd. Het '(tijdelijk) afsluiten van

de straten in de schoolomgeving voor autoverkeer' is onder respondenten met (klein)kinderen op school ook een populaire maatregel (60%). Hoewel 44% van de respondenten zonder (klein)kinderen op school dit ook een goede maatregel vinden, zien zij meer in 'ouders voorlichting geven over verkeersveiligheid in het verkeer' (49%).

tabel 2.1 Hoe zou de gemeente de verkeersveiligheid bij basisscholen kunnen verbeteren? Onderscheid naar respondenten met en zonder (klein)kinderen op de basisschool

	(Klein)kinderen op basisschool	Geen (klein)kinderen op basisschool	Totaal
<i>De inrichting van weg/omgeving aanpassen</i>	70%	52%	62%
<i>(Tijdelijk) afsluiten van de straten in de schoolomgeving voor autoverkeer</i>	60%	44%	53%
<i>Ouders voorlichting geven over veiligheid in het verkeer</i>	33%	49%	40%
<i>Kinderen voorlichting geven over veiligheid in het verkeer</i>	27%	29%	28%
<i>Scholen voorlichting geven over veiligheid in het verkeer</i>	14%	19%	16%
<i>Omwonenden voorlichting geven over veiligheid in het verkeer</i>	16%	12%	14%
<i>Niet van toepassing/ geen mening</i>	0%	0%	0%
<i>Anders</i>	25%	23%	24%

2.3 WANNEER ERVAREN ROTTERDAMMERS VERKEERSONVEILIGHEID?

Respondenten vinden 86% van de focusclusters de hele dag verkeersonveilig. In 12% van de focusclusters ervaren zij vooral overdag en in 3% vooral 's avonds en 's nachts verkeersonveiligheid. In de straatclusters is dit respectievelijk 78% hele dag, 17% overdag en 5% 's avonds en 's nachts. In 2 van de top 20 focusclusters en in 1 van de top 20 straatclusters ervaren respondenten met name alleen overdag verkeersonveiligheid.

3 WAAROM WORDT VERKEERSONVEILIGHEID ERVAREN?

3.1 TE HARD RIJDEN EN AGRESSIEF EN ASOCIAAL RIJGEDRAG HEBBEN HET MEESTE INVLOED OP GEVOEL VAN VERKEERSONVEILIGHEID

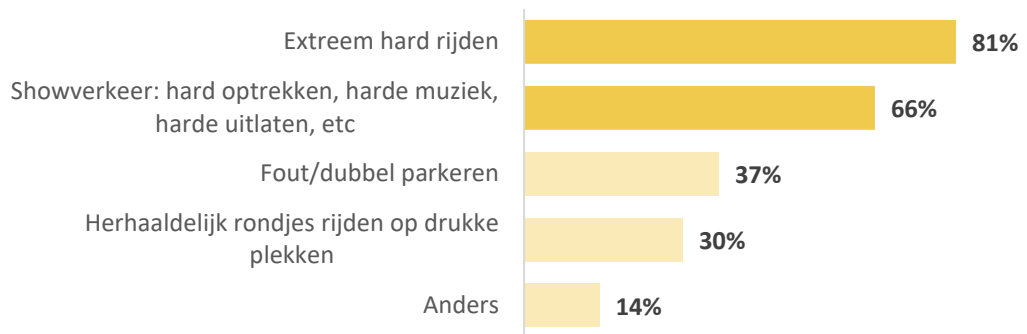
Respondenten mochten 100 punten verdelen op verschillende thema's die het gevoel van verkeersonveiligheid kunnen verklaren. 31% van de punten werd gegeven aan 'te hard rijden' en 21% van de punten aan het thema 'agressief en asociaal rijgedrag'. 'Geluidsoverlast' krijgt ook nog meer dan 10% van de punten.



grafiek 3.1 Welke punten zijn het meest van invloed op uw gevoel van onveiligheid in het verkeer?

Hard rijden en showverkeer zijn het meest storende asociaal gedrag

Op de vraag aan welk soort asociaal gedrag de respondenten zich het meest storen, is hard rijden het meest genoemd. 81% van de respondenten noemt 'extreem hard rijden' als meest storend. Ook 'Showverkeer' is een belangrijke ergernis. Twee derde van de respondenten ergert zich hieraan.

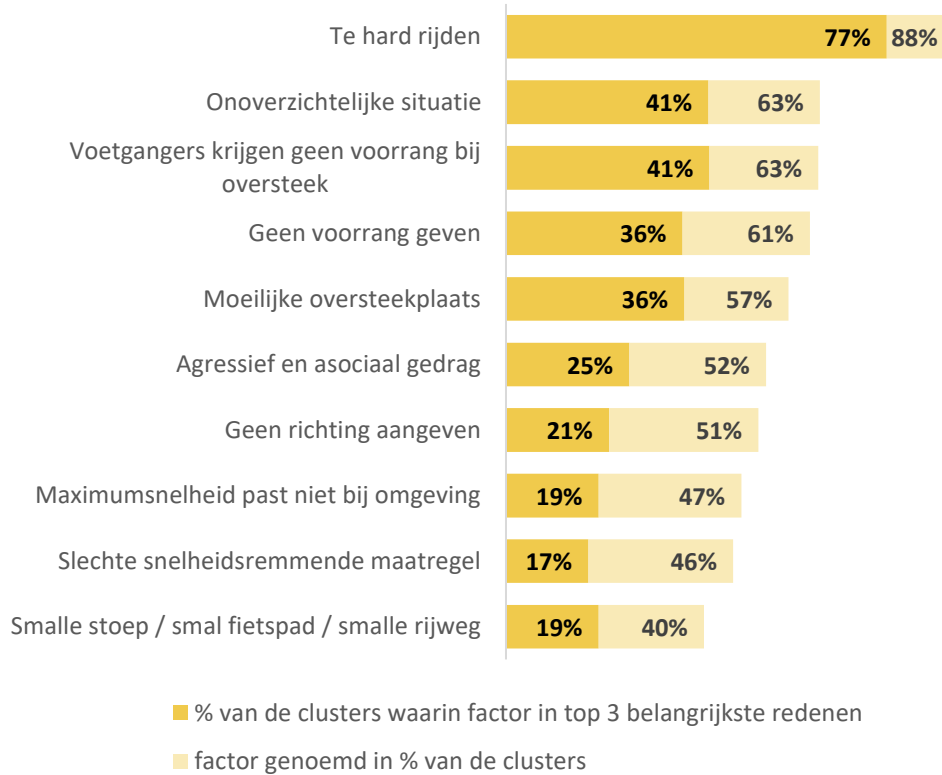


grafiek 3.2 Aan welk asociaal gedrag in het verkeer ergert u zich het meest?

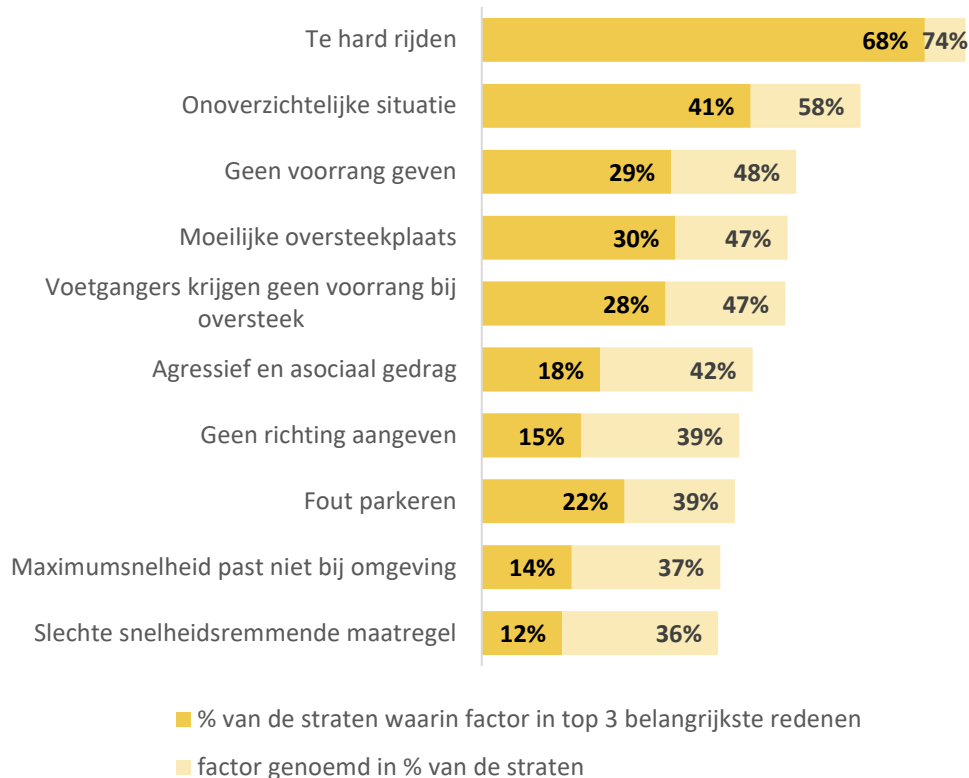
Te hard rijden het vaakst genoemd als reden van verkeersonveiligheid

In deze rapportage worden de meerkeuzevragen die op de prikkers volgen over de oorzaak van de verkeersonveiligheid gezamenlijk geanalyseerd. Op die manier is beter te zien wat de meest gegeven antwoorden zijn dan wanneer de vragen worden opgesplitst naar gedrag, inrichting en tijdelijke werkzaamheden. De hiernavolgende grafieken zijn dus de meest gegeven antwoorden over al deze vragen verdeeld (dus hoeveel procent van de respondenten dat antwoord heeft gegeven).

Ook bij de prikkers is te zien dat 'te hard rijden' de grootste verklarende factor is van verkeersonveiligheid. In 88% van de clusters en 74% van de straten is dit genoemd als reden waarom daar verkeersonveiligheid ervaren wordt en in 77% van de clusters en 68% van de straten was dit één van de drie meest genoemde redenen. 'Agressief en asociaal gedrag' wordt in 52% van de clusters genoemd en is in 25% van de clusters één van de drie meest genoemde redenen. In 42% van de straten wordt dit genoemd, waarvan in 18% als één van de drie meest genoemde redenen.



grafiek 3.3 Waarom is het verkeer daar onveilig? Top 10 meest gegeven antwoorden, gegroepeerd per focuscluster



grafiek 3.4 Waarom is het verkeer daar onveilig? Top 10 meest gegeven antwoorden, gegroepeerd per straatcluster

In de top 20 van meest verkeersonveilige clusters en van meest verkeersonveilige straten komt 'te hard rijden' op de tweede plaats. In 65%, respectievelijk 55% van de clusters en straten is 'te hard rijden' één van de drie belangrijkste redenen van verkeersonveiligheid. 'Voetgangers krijgen geen voorrang bij oversteek' is zowel in de top 20 clusters (70%) als top 20 straten (75%) vaker één van de drie belangrijkste redenen. 'Agressief en asociaal gedrag' wordt in deze top 20s weinig genoemd. In 10% van de twintig meest verkeersonveilige clusters en in 15% van de twintig meest verkeersonveilige straten is 'Agressief en asociaal gedrag' één van de drie belangrijkste redenen van verkeersonveiligheid.



grafiek 3.5 *Waarom is het verkeer daar onveilig? Meest gegeven antwoorden in de top 20 focusclusters*

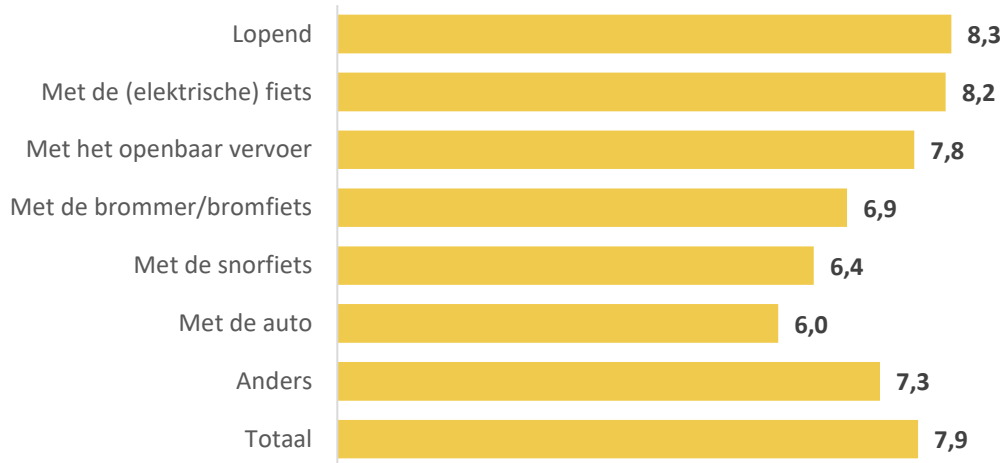


grafiek 3.6 *Waarom is het verkeer daar onveilig? Meest gegeven antwoorden in de top 20 straatclusters*

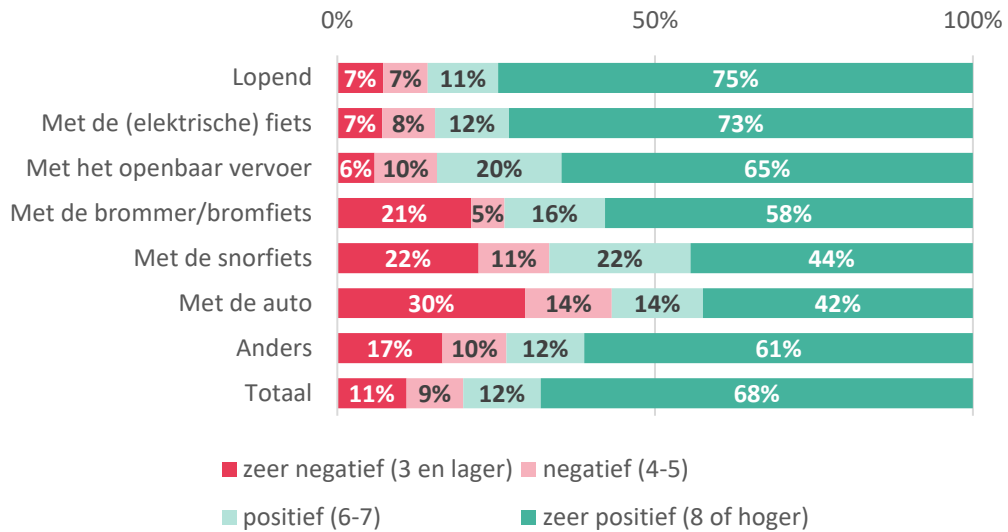
Rotterdamers staan positief tegenover het Nieuwe 30...

(Te) hard rijden is dus een belangrijk thema onder respondenten. Daarom is het interessant te weten hoe zij staan tegenover het idee om de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom te verlagen van 50 naar 30 km/u. Respondenten blijken hier over het algemeen positief tegenover te staan. Op een schaal van 1 (zeer slecht) tot 10 (uitstekend) krijgt dit idee gemiddeld een 7,9. Zoals te verwachten, is er een onderscheid te zien tussen automobilisten en andere verkeersdeelnemers. Respondenten die zich voornamelijk met de auto door het verkeer bewegen, geven gemiddeld een 6. Opvallend is dat bij automobilisten twee groepen zijn te onderscheiden; een groep die dit een ronduit slecht idee vindt en een groep die hier zeer positief tegenover staat. Bijna 30% van de automobilisten geeft een 3 of lager, terwijl meer dan 40% van de automobilisten een 8 of hoger geeft.

De groepen voetgangers en fietsers zijn homogener. 75%, respectievelijk 73% van de respondenten geeft een 8 of hoger aan dit idee. Voetgangers geven gemiddeld een 8,3, fietsers gemiddeld een 8,2.



grafiek 3.7 Hoe staat u tegenover het idee om de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom aan te passen van 50 km/uur naar 30 km/uur? Gemiddeld rapportcijfer per meest gebruikte vervoermiddel

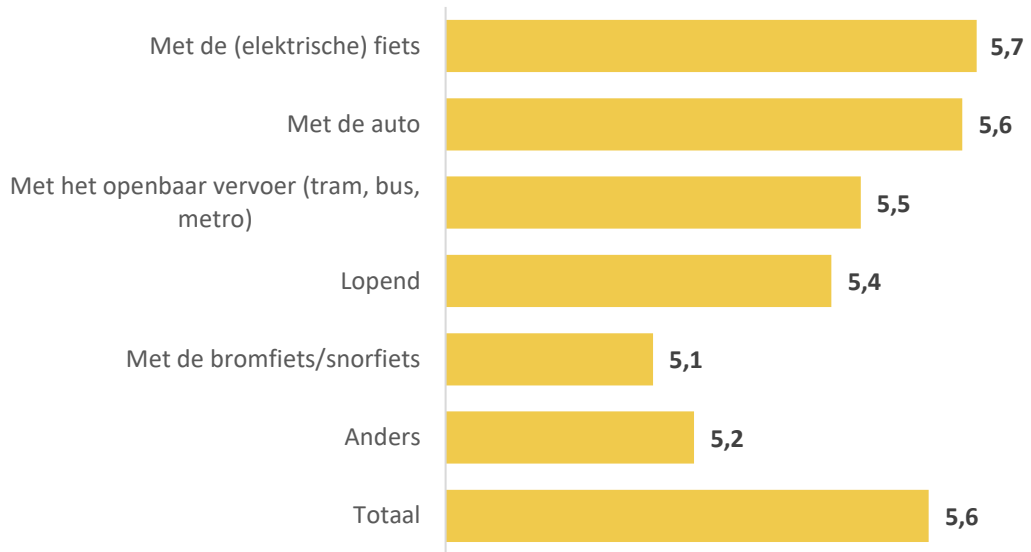


grafiek 3.8 Hoe staat u tegenover het idee om de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom aan te passen van 50 km/uur naar 30 km/uur? Verdeling rapportcijfers per meest gebruikte vervoermiddel

... Maar zijn gematigd over de Rotterdamse Verkeersaso Aanpak

Dit jaar heeft de gemeente Rotterdamse Verkeersaso Aanpak gelanceerd. Onderdeel van de aanpak is: het inzetten van speciale verkeersaso-handhavingsteams, het afsluiten van straten wanneer er sprake is van veel overlast, extra cameratoezicht, wijk- en gebiedsverboden voor bestuurders, de aanpak van autoverhuurbedrijven en gedragscampagnes op straat. Hoewel agressief en asociaal rijgedrag een belangrijke factor is voor het gevoel van verkeersonveiligheid, zijn respondenten maar gematigd positief over deze aanpak. Op de vraag wat respondenten van de Verkeersaso aanpak vinden, geven zij met gemiddeld een 5,6 een krappe voldoende. Dit cijfer verandert weinig per vervoerswijze waarmee respondenten zich doorgaans door het verkeer bewegen. Alleen brom-/snorfietsers en voetgangers geven gemiddeld een onvoldoende (5,1, respectievelijk 5,4).

Bij de open vraag over het waarom van het gegeven cijfer komt vaak naar voren dat respondenten nog geen effect hebben gezien van deze aanpak. Op basis van een eenvoudige categorisering ligt dit percentage van de gegeven antwoorden op rond de 20%.



grafiek 3.9 Hoe tevreden bent u over de Verkeersaso aanpak? Gemiddeld rapportcijfer per meest gebruikte vervoermiddel

3.2 AUTO'S GROOTSTE VEROORZAKER VERKEERSONVEILIGHEID, FIETTERS EN VOETGANGERS HET VAAKST GEDUPEERDE

In 85% van de focusclusters is de (vracht)auto het vaakst genoemd als veroorzaker van verkeersonveiligheid. In 8% van de clusters zijn fietsers de grootste veroorzaker van verkeersonveiligheid. 56% van de clusters zijn voor voetgangers het meest verkeersonveilig en 41% van de clusters is dit voor fietsers het geval. Bijna de helft van de focusclusters zijn verkeersonveilig vanwege voetgangers die gehinderd worden door automobilisten. In een derde van de focusclusters zorgen fietsers die gehinderd worden door automobilisten voor verkeersonveiligheid. Fietsers die andere fietsers hinderen zorgen in 5% van de focusclusters voor verkeersonveiligheid.

tabel 3.1 Welke verkeersdeelnemers veroorzaken de meeste verkeersonveiligheid versus voor welke verkeersdeelnemers is deze plek verkeersonveilig, alle focusclusters

Veroorzaker verkeersonveiligheid

Gedupeerde	Auto	Bromfiets / bromscooter	Bus of tram	Fietser	Voetganger	Vrachtauto	Totaal
Auto	2%	0%	0%	0%	0%	0%	3%
Bromfiets / bromscooter	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Fietser	33%	2%	0%	5%	0%	0%	41%
Voetganger	48%	2%	0%	3%	2%	0%	56%
Totaal	84%	5%	0%	8%	3%	1%	100%

In 80% van de top-20 focusclusters is de auto en in 20% de fietser de grootste veroorzaker van verkeersonveiligheid. Van deze top-20 focusclusters is 95% met name onveilig voor fietsers. Fietsers die andere fietsers hinderen zorgen in 4 van de 20 clusters voor verkeersonveiligheid.

tabel 3.2 Welke verkeersdeelnemers veroorzaken de meeste verkeersonveiligheid versus voor welke verkeersdeelnemers is deze plek verkeersonveilig, top 20 meest verkeersonveilige focusclusters

Veroorzaker verkeersonveiligheid			
Gedupeerde	<i>Auto</i>	<i>Fietser</i>	<i>Totaal</i>
Fietser	75%	20%	95%
Voetganger	5%	0%	5%
Totaal	80%	20%	100%

Ook in de straatclusters zijn het met name automobilisten die de verkeersonveiligheid veroorzaken. In drie vierde van de straatclusters zijn zij de grootste veroorzakers. Fietsers zijn in een tiende van de straatclusters de grootste veroorzaker. In 61% van de straatclusters zijn het vooral voetgangers en in een derde fietsers die de meeste verkeersonveiligheid ervaren. Fietsers die andere fietsers hinderen is het grootste probleem in 5% van de straatclusters.

tabel 3.3 Welke verkeersdeelnemers veroorzaken de meeste verkeersonveiligheid versus voor welke verkeersdeelnemers is deze plek verkeersonveilig, alle straatclusters

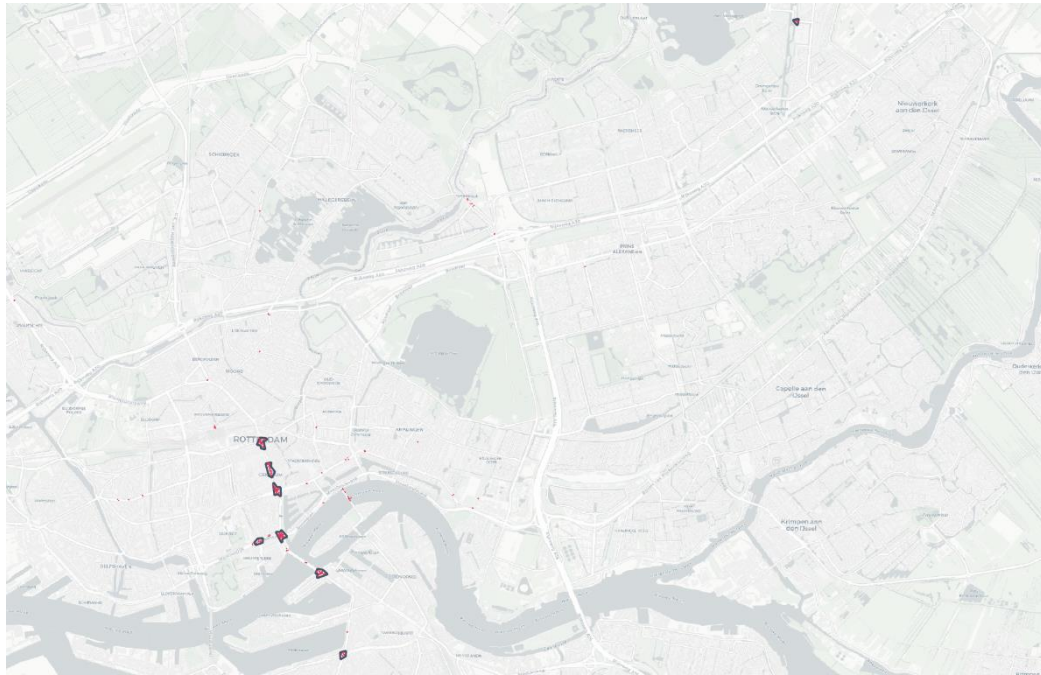
Veroorzaker verkeersonveiligheid							
Gedupeerde	<i>Auto</i>	<i>Bromfiets / bromscooter</i>	<i>Bus of tram</i>	<i>Fietser</i>	<i>Voetganger</i>	<i>Vrachtauto</i>	<i>Totaal</i>
Auto	3%	0%	0%	0%	0%	0%	4%
Bromfiets / bromscooter	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Fietser	27%	1%	0%	5%	1%	0%	34%
Voetganger	46%	6%	0%	5%	4%	1%	61%
Totaal	76%	7%	0%	10%	5%	2%	100%

In 15% van de top 20 straatclusters veroorzaken fietsers de grootste verkeersonveiligheid. Daar zijn het ook vooral fietsers die de meeste verkeersonveiligheid ervaren.

tabel 3.4 Welke verkeersdeelnemers veroorzaken de meeste verkeersonveiligheid versus voor welke verkeersdeelnemers is deze plek verkeersonveilig, top 20 meest verkeersonveilige straatclusters

Veroorzaker verkeersonveiligheid			
Gedupeerde	<i>Auto</i>	<i>Fietser</i>	<i>Totaal</i>
Fietser	55%	15%	70%
Voetganger	30%	0%	30%
Totaal	85%	15%	100%

Afbeelding 3.1 laat zien in welke focusclusters de verkeersonveiligheid met name veroorzaakt wordt door fietsers die andere fietsers hinderen. Opvallend is dat 5 van de 7 clusters op de as Coolsingel – Schiedamsedijk – Erasmusbrug liggen.



afbeelding 3.1 Focusclusters en individuele prikkers met overwegend fiets – fietsconflicten

Automobilisten zijn de grootste ergernis in het verkeer, maar in de meest verkeersonveilige clusters en straten zijn fietsers ook een grote ergernis

Volgens de respondenten overtreden automobilisten het vaakst verkeersregels, gedragen automobilisten zich het meest storend in het verkeer en laten zij zich ook het vaakst afleiden in het verkeer. In 89% van de focusclusters en 83% van de straatclusters worden automobilisten het vaakst genoemd als verkeersovertreders. In 89% van de focusclusters en 88% van de straatclusters worden zij het vaakst genoemd als veroorzaker van storend gedrag en in 82% van de focusclusters en 84% van de straatclusters laten automobilisten zich het vaakst afleiden in het verkeer.

Fietsers zijn de op een na grootste ergernis in het verkeer. In 7% van de focusclusters en 5% van de straatclusters zijn zij de grootste verkeersovertreders. Fietsers worden in 7% van de focusclusters en 6% van de straatclusters als meest storend gezien en in 10% van de focusclusters en 8% van de straatclusters zorgen zij het vaakst voor afleiding.

In de top 20 van meest verkeersonveilige clusters en straten zijn fietsers een grotere ergernis. Daar zijn zij in 25% van de focusclusters en in 15% van de straatclusters de grootste verkeersovertreders. In 15% van de top 20 focus- en straatclusters gedragen zij zich het meest storend in het verkeer. In 30%, respectievelijk 15% van de top 20 focus- en straatclusters worden zij het vaakst genoemd als degenen die zich het meest laten afleiden in het verkeer.

tabel 3.5 Wie negeren verkeersregels, gedragen zich storend in het verkeer en laten onveilig gedrag door afleiding in het verkeer zien? Rijen kunnen optellen tot meer dan 100%, omdat in sommige clusters verschillende vervoerswijzen evenveel genoemd zijn.

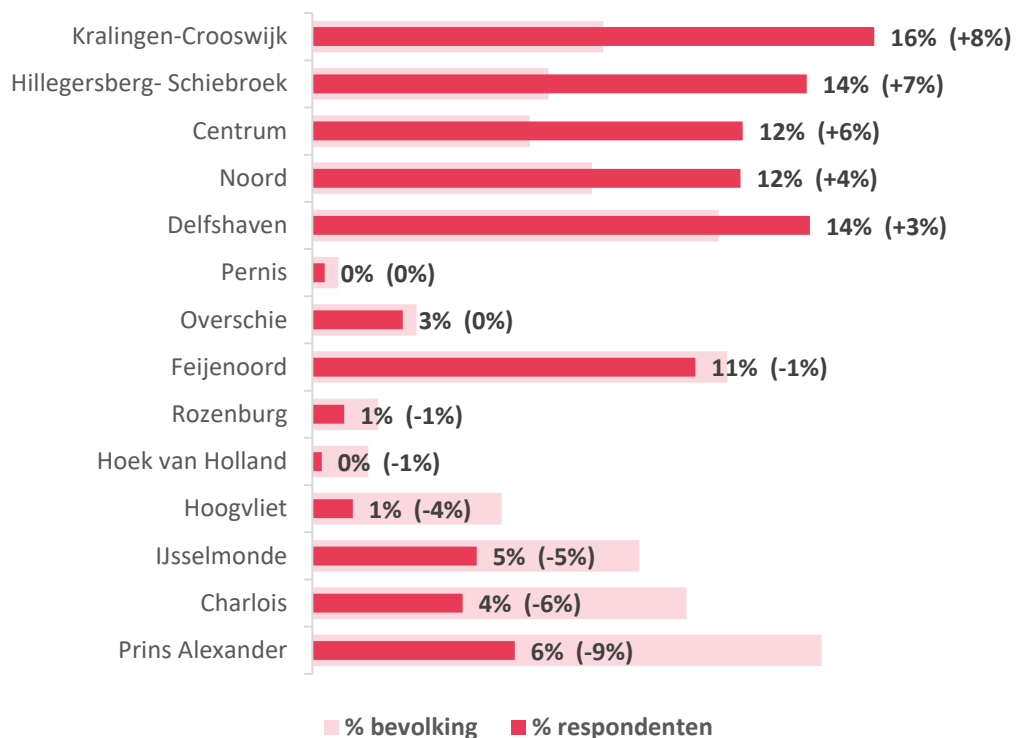
	Focusclusters		Straatclusters	
	Alle	Top 20	Alle	Top 20
<i>Overtreden verkeersregels</i>				
Automobilisten	89%	75%	83%	85%
Fietsers	7%	25%	5%	15%
Bezorgers	2%	0%	3%	0%
Vrachtwagens	2%	0%	3%	0%
Lichte elektrische voertuigen	1%	0%	1%	0%
Voetgangers	1%	0%	0%	0%
Bestuurders van taxi's	1%	0%	0%	0%
<i>Storend gedrag in het verkeer</i>				
Automobilisten	89%	85%	88%	85%
Fietsers	7%	15%	6%	15%
Bezorgers	1%	0%	4%	0%
Vrachtwagens	2%	0%	2%	0%
Lichte elektrische voertuigen	2%	0%	2%	0%
Voetgangers	1%	0%	1%	0%
Bestuurders van taxi's	1%	0%	1%	0%
<i>Afgeleid in het verkeer</i>				
Automobilisten	82%	75%	84%	90%
Fietsers	10%	30%	8%	15%
Bezorgers	2%	0%	3%	0%
Vrachtwagens	1%	0%	1%	0%
Lichte elektrische voertuigen	2%	0%	1%	0%
Voetgangers	2%	5%	2%	0%

VERANTWOORDING

4 VERANTWOORDING

We hebben een online enquête uitgezet die door alle inwoners van de gemeente Rotterdam ingevuld kon worden. Deze enquête hebben we gemaakt in Mappinion, een enquêtetool waarin ook geografische vragen gesteld kunnen worden. Respondenten kunnen in Mappinion op een kaart prikkers zetten, in dit geval op locaties die de respondenten verkeersveilig vinden. Per geplaatste prikkers hebben we ook vragen gesteld. De vragenlijst staat in bijlage 1. De enquête is via social media, zoals LinkedIn, bekendgemaakt aan de inwoners van de gemeente Rotterdam.

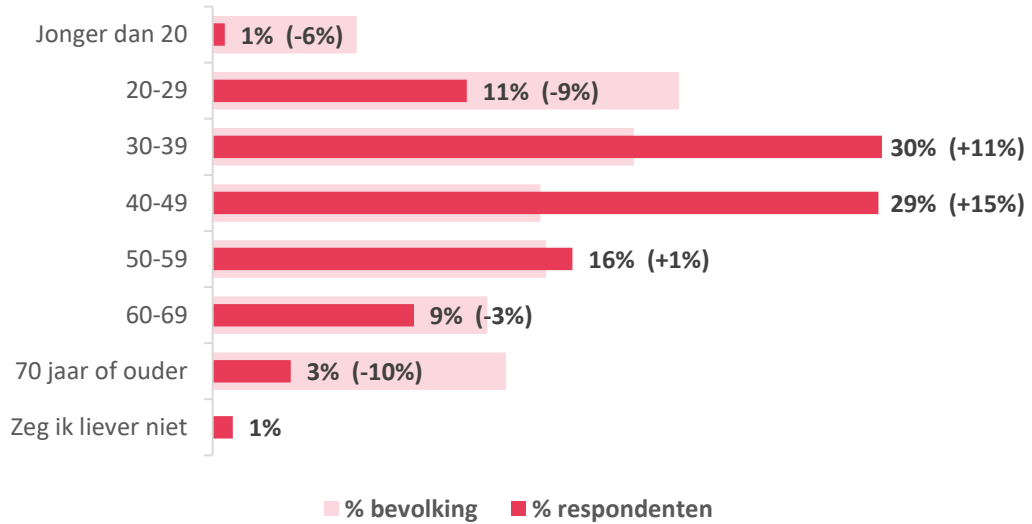
De enquête is ingevuld door 4.492 respondenten. Inwoners uit alle 14 stadsdelen en dorpen van de gemeente zijn in de enquête vertegenwoordigd. Inwoners uit Kralingen-Crooswijk, Hillegersberg-Schiebroek, Centrum, Noord en Delfshaven hebben relatief meer enquêtes ingevuld dan inwoners uit Prins Alexander, IJsselmonde, Charlois of Hoogvliet. Het percentage respondenten uit de eerste groep is hoger dan je op basis van inwonertal in die wijken mag verwachten. Het percentage respondenten uit de tweede groep is juist lager dan verwacht mag worden. Hierdoor kan het zijn dat in de oververtegenwoordigde wijken relatief meer prikkers geplaatst zijn dan in de ondervertegenwoordigde wijken.



grafiek 4.1 Waar wonen de respondenten versus inwoneraantallen per stadsdeel of dorp

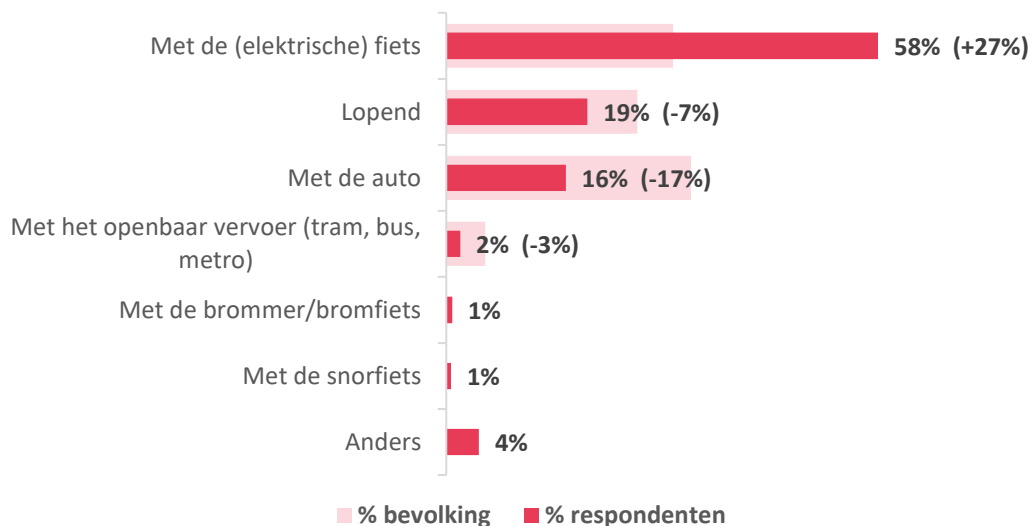
Op leeftijdsniveau is er een ondervertegenwoordiging van mensen onder 30 en mensen boven 60. De groep 30-49 is sterk oververtegenwoordigd in de enquête. Vrouwen hebben relatief

vaker de enquête ingevuld dan mannen. Gegevens over inwoners per wijk, leeftijdscategorie en geslacht zijn afkomstig van <https://onderzoek010.nl/jive/>.



grafiek 4.2 Wat is de leeftijd van respondenten versus de leeftijdsverdeling in de gemeente Rotterdam

Fietsers zijn in de enquête sterk oververtegenwoordigd, automobilisten en voetgangers juist sterk ondervertegenwoordigd. Dit kan ertoe leiden dat respondenten relatief meer prikkers gezet hebben op locaties die voor fietsers verkeersonveilig zijn dan op locaties die voor auto's of voetgangers onveilig zijn. Bevolkingsgegevens zijn afkomstig van CBS Statline: gemiddeld aantal verplaatsingen per jaar, in zeer sterk verstedelijkt gebied door personen van 12 jaar en ouder (<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/>).



grafiek 4.3 Hoe bewegen respondenten zich meestal door het verkeer versus verdeling aantal verplaatsingen per vervoerswijze in zeer sterk verstedelijkte gebieden in Nederland

BIJLAGEN

BIJLAGE 1 VRAGENLIJST

Algemene vragen

1. In welk gebied woont u?
 - Centrum
 - Charlois
 - Delfshaven
 - Feijenoord
 - Hilleegersberg- Schiebroek
 - Hoek van Holland
 - Hoogvliet
 - IJsselmonde
 - Kralingen-Crooswijk
 - Noord
 - Overschie
 - Pernis
 - Prins Alexander
 - Rozenburg

2. Vindt u 1 of meer situaties in het verkeer onveilig?
 - Ja
 - Nee *ga verder met vraag 4*

3. Wij willen weten welke plek(ken) in het verkeer u het meest onveilig vindt. U kunt op onderstaande kaart maximaal 3 plekken aangeven die u onveilig vindt (per prikker krijgt u een aantal extra vragen over waarom u de plek onveilig vindt).

Per prikker zijn vervolgvragen gesteld, zie bij Prikker vragen

4. Wat is uw leeftijd?
 - Jonger dan 20
 - 20-29
 - 30-39
 - 40-49
 - 50-59
 - 60-69
 - 70 jaar of ouder
 - Zeg ik liever niet

5. Hoe identificeert u zich?
 - Vrouw
 - Man
 - Zeg ik liever niet
 - Anders, namelijk

6. Hoe beweegt u zich meestal door het verkeer?
 - Lopend
 - Met de (elektrische) fiets
 - Met de snorfiets
 - Met de brommer/bromfiets
 - Met de auto
 - Met het openbaar vervoer (tram, bus, metro)
 - Anders, namelijk

7. De aanvullende vragen gaan over de verkeersveiligheid in Rotterdam. Met name over een veilige schoolomgeving en asociaal gedrag in het verkeer. Het duurt ongeveer 5 minuten om deze vragen in te vullen. Kies 'ja' als u verder wilt gaan en klik op 'volgende'. Wilt u de prikker nu al verzenden zonder aanvullende vragen over verkeersveiligheid in Rotterdam te beantwoorden? Kies dan 'nee' en druk op 'verzenden'.
 - Ja
 - Nee *einde enquête*

8. Welke punten zijn het meest van invloed op uw gevoel van onveiligheid in het verkeer? U kunt 100 punten verdelen over de volgende onderwerpen. De meeste punten geeft u aan wat u het meest onveilige gevoel geeft. U kunt zelf kiezen hoeveel onderwerpen u punten geeft.
 - Te hard rijden
 - Geluidsoverlast (bijv. optrekken met piepende banden, radio hard aan)
 - Onoverzichtelijk door dubbel geparkeerde (vracht)auto's
 - Onoverzichtelijk door drukte op de weg
 - Fietsers houden zich niet aan de verkeersregels
 - De voorrangssituatie is onduidelijk
 - Agressief en asociaal rijgedrag
 - Bezorgscooters en fietsers rijden roekeloos
 - Taxi's houden zich niet aan de verkeersregels
 - Anders (u kunt dit toelichten bij de volgende vraag)

9. Bij de vorige vraag heeft u punten toegekend aan iets anders dan in de lijst stond. Hier kunt u aangeven waar het om gaat.

10. Heeft u (klein)kinderen die naar de basisschool gaan?
 - Ja
 - Nee

11. Ervaart u bij basisscholen in uw omgeving onveilige verkeerssituaties? Zo ja, hoe zou de gemeente daar de verkeersveiligheid kunnen verbeteren?
 - De inrichting van weg/omgeving aanpassen
 - Kinderen voorlichting geven over veiligheid in het verkeer
 - Ouders voorlichting geven over veiligheid in het verkeer
 - Scholen voorlichting geven over veiligheid in het verkeer
 - Omwonenden voorlichting geven over veiligheid in het verkeer
 - (Tijdelijk) afsluiten van de straten in de schoolomgeving voor autoverkeer
 - Niet van toepassing/ geen mening
 - Anders, namelijk

12. Aan welk asociaal gedrag in het verkeer ergert u zich het meest?
 - Showverkeer: hard optrekken, harde muziek, harde uitlaten, etc
 - Fout/dubbel parkeren
 - Extreem hard rijden
 - Herhaaldelijk rondjes rijden op drukke plekken
 - Anders, namelijk

13. De gemeente heeft dit jaar de Rotterdamse Verkeersaso Aanpak gelanceerd. Onderdeel van de aanpak is: het inzetten van speciale verkeersaso-handhavingsteams, het afsluiten van straten wanneer er sprake is van veel overlast, extra cameratoezicht, wijk- en gebiedsverboden voor bestuurders, de aanpak van autoverhuurbedrijven en gedragscampagnes op straat. Kunt u op schaal 1 tot 10 aangeven hoe tevreden u bent over deze aanpak?

14. Kunt u aangeven waarom u dit rapportcijfer heeft gegeven?

15. Hoe staat u tegenover het idee om de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom aan te passen van 50 km/uur naar 30 km/uur? (*rapportcijfer 1 t/m 10*)

16. Heeft u ideeën om de veiligheid in het Rotterdamse verkeer te verbeteren?

17. Heeft u nog vragen of opmerkingen?

Prikkervragen

Per geplaatste prikker hebben wij de respondenten de volgende vragen gesteld.

1. U heeft een prikker op de kaart geplaatst. Waar is het gevaarlijk op de plek van de prikker?
 - Op de specifieke locatie
 - In de gehele straat
 - In het gebied rondom deze locatie

2. Welk deel van de dag is het gevaarlijk op deze plek?
 - Vooral overdag
 - Vooral 's avonds en 's nachts
 - De hele dag

3. Waarom is het verkeer daar onveilig? *(meer dan één antwoord mogelijk)*
 - Gedrag van de mensen in het verkeer is gevaarlijk
 - Inrichting van de weg of omgeving
 - Tijdelijke werkzaamheden aan de weg

4. Welk gedrag van mensen in het verkeer vindt u daar onveilig? *(alleen gesteld als bij vraag 3 'Gedrag van de mensen...' is aangevinkt, meer dan één antwoord mogelijk)*
 - Negeren verkeersregels (bijvoorbeeld parkeren waar dat niet mag of te hard rijden)
 - Storend gedrag (bijvoorbeeld haal- en brenggedrag bij scholen, hinderlijk parkeren)
 - Afleiding (bijvoorbeeld bellen of muziek luisteren)

5. Welke verkeersregels negeren mensen daar? *(alleen gesteld als bij vraag 4 'Negeren verkeersregels...' is aangevinkt, meer dan één antwoord mogelijk)*
 - Voetgangers krijgen geen voorrang bij oversteek
 - Door rood licht rijden
 - Te hard rijden
 - Geen richting aangeven
 - Geen voorrang geven
 - Geen verlichting aan hebben
 - Negeren eenrichtingsverkeer
 - Fout parkeren
 - Op de stoep rijden
 - Anders, namelijk

6. Wie negeren hier de verkeersregels? *(alleen gesteld als bij vraag 4 'Negeren verkeersregels...' is aangevinkt)*
 - Automobilisten
 - Voetgangers
 - Fietsers
 - OV-bestuurders (tram, bus)
 - Vrachtwagens
 - Lichte elektrische voertuigen (e-fiets, e-step en fatbike)
 - Bestuurders van taxi's
 - Bezorgers (flits-, maaltijd- en pakketbezorgers)
 - Anders, namelijk

7. Door welk storend gedrag is het verkeer hier gevaarlijk? *(alleen gesteld als bij vraag 4 'Storend gedrag...' is aangevinkt, meer dan één antwoord mogelijk)*
- Te weinig afstand houden
 - Inhalen waar het niet kan
 - Agressief en asociaal gedrag (bijvoorbeeld hard optrekken)
 - Haal- en brenggedrag bij scholen
 - Sluipverkeer
 - Hinderlijk parkeren
 - Laden en lossen van vracht
 - Anders, namelijk
8. Wie gedragen zich hier storend in het verkeer? *(alleen gesteld als bij vraag 4 'Storend gedrag...' is aangevinkt)*
- Automobilisten
 - Voetgangers
 - Fietsers
 - OV-bestuurders (tram, bus)
 - Vrachtwagens
 - Lichte elektrische voertuigen (e-fiets, e-step en fatbike)
 - Bestuurders van taxi's
 - Bezorgers (flits-, maaltijd- en pakketbezorgers)
9. Welk soort afleiding zorgt voor onveilige situaties? *(alleen gesteld als bij vraag 4 'Afleiding...' is aangevinkt, meer dan één antwoord mogelijk)*
- Telefoneren in het verkeer
 - Smartphone-gebruik in het verkeer
 - Afgeleid door muziek luisteren
 - Anders, namelijk
10. Wie laten hier onveilig gedrag door afleiding in het verkeer zien? *(alleen gesteld als bij vraag 4 'Afleiding...' is aangevinkt)*
- Automobilisten
 - Voetgangers
 - Fietsers
 - OV-bestuurders (tram, bus)
 - Vrachtwagens
 - Lichte elektrische voertuigen (e-fiets, e-step en fatbike)
 - Bestuurders van taxi's
 - Bezorgers (flits-, maaltijd- en pakketbezorgers)
 - Anders, namelijk

11. Welke problemen in de weginrichting maken het verkeer onveilig? *(alleen gesteld als bij vraag 3 'Inrichting van de weg...' is aangevinkt, meer dan één antwoord mogelijk)*

- Onduidelijke voorrangssituatie
- Onjuiste voorrangsregeling
- Moeilijke oversteekplaats
- Onlogische oversteekplaats
- Onjuiste wegmarkering
- Ontbrekende wegmarkering
- Onjuiste borden
- Maximumsnelheid past niet bij omgeving
- Slechte of kapotte verlichting van de straat
- Slecht afgestelde verkeerslichten
- Slechte snelheidsremmende maatregel
- Onoverzichtelijke situatie
- Smalle stoep / smal fietspad / smalle rijweg
- Obstakels op fietspad, stoep, rijweg
- Gebrekkig onderhoud (gaten in weg, overhangend groen)
- Anders, namelijk

12. Voor welke verkeersdeelnemers vindt u deze plek verkeersonveilig? *(meer dan één antwoord mogelijk)*

- Voetgangers
- Fietsers
- Bromfiets / bromscooter
- Auto
- Vrachtauto
- Bus of tram
- Anders, namelijk

13. Welke verkeersdeelnemers veroorzaken volgens u de meeste verkeersonveiligheid op deze locatie? *(meer dan één antwoord mogelijk)*

- Voetgangers
- Fietsers
- Bromfiets / bromscooter
- Auto
- Vrachtauto
- Bus of tram
- Anders, namelijk

BIJLAGE 2 OPEN VRAGEN 230064.XLSX

In een separate bijlage “230064 Open vragen.xls” worden de open vragen aangeleverd met een mogelijkheid om deze in detail te analyseren. In de naastgelegen kolommen worden bepaalde woordfragmenten eruit gefilterd. Vragen in deze export zijn de twee laatste vragen van de enquête over verbeterpunten en opmerkingen en daarnaast een toelichting op het cijfer voor de aso-rijdersaanpak. Telefoonnummers en e-mailadressen zijn uit deze data verwijderd.

BIJLAGE 3 RUWE DATA PRIKKERS 2023 230064.XLSX

In een separate bijlage wordt de ruwe data uit de vragenlijst geleverd, waaronder de prikkers. Telefoonnummers en e-mailadressen zijn uit deze data verwijderd.

De eerste twee groene tabbladen bevatten ruwe data van respectievelijk de algemene vragen en de prikkersvragen. Dit zijn tabbladen 1 en 2.

De blauwe tabbladen bevatten samenvattingen van alle clusters. Dit zijn tabbladen 3 (focusclusters) en 4 (straatclusters). Door gebruik te maken van het filter in cel A1 van deze tabbladen ontstaat een samenvatting van de gegeven antwoorden voor dat cluster.

In onderstaande afbeelding is te zien hoe dit werkt. Door in de gele cel op het clusternummer te filteren, verschijnt alle data van dit cluster.



	A	B	C	D
1	focuscluster	aantal prikkers	Locatie	v1 - U heeft een prikker op de kaart geplaatst. Waar is het gevaarlijk op de plek van de prikker? - In de gehele straat
2	1	1	208 Nieuwe Binnenweg	160
909				
910				
911				
912				
913				
914				
915				
916				
917				
918				
919				
920				