

Verslag jongerendenktank over het beleidsplan Verkeersveiligheid datum 16 maart 2010, voor jongeren zonder autorijbewijs

Opdracht

Tijdens deze bijeenkomst stond het Beleidsplan Verkeersveiligheid 2010-2020 centraal. Doel van de bijeenkomst was om met gebruik van verschillende werkvormen de mening van de jongeren te inventariseren over ergernissen in het verkeer; infrastructuur en specifieke maatregelen die de verkeersveiligheid kunnen vergroten.

Aantal aanwezigen

In totaal waren 11 jongeren aanwezig. Bijna alle jongeren hadden eerder aan denktank-sessies meegedaan (uitgaansvervoer, verkeer, onderwijs). De jongeren waren tussen de 14 en 17 jaar. De groep bestond uit 6 jongens en 5 meisjes. Alle jongeren waren afkomstig uit Walcheren, de meesten uit Middelburg. Alle jongeren fietsten regelmatig, 1 meisje reed regelmatig op een tractor. Er waren geen brommer- of scooterrijders in de groep.

Programma

Na een korte introductie werd de jongeren gevraagd om samen met hun buurman/buurvrouw een ergernissen top 3 op te stellen. Deze werden plenair besproken. Vervolgens zijn aan de hand van filmpjes en foto's concrete situaties in het verkeer besproken. Tot slot werd de jongeren gevraagd om in groepjes een standpunt in te nemen over vier stellingen over veiligheidsbevorderende maatregelen en konden jongeren andere suggesties aanleveren.

Impressie van verloop van de bijeenkomst

Het was een levendige bijeenkomst, alle jongeren namen actief deel. Door het ontbreken van brommer- en scooterrijders nam de bespreking van de filmpjes minder tijd in beslag.

Uitkomst Top 3 ergernissen in het verkeer

- Stoplichten te lang op rood; afstelling stoplichten niet goed (rechtbank)
- Onduidelijke kruispunten (Station Middelburg)
- Geen richting aangeven (fietsers)
- 'Te laat stoppen' door automobilisten, geen voorrang verlenen aan fietsers
- Te weinig of te laat strooien bij scholen/ op schoolthuis-routes
- Wegwerkzaamheden (N57); ontbreken van verlichting langs N57 tussen Middelburg en Sint Laurens
- Op Schroefbrug mag je niet links af richting Station

Uitkomst bespreking concrete situaties

Rotondes

- Het is jongeren niet altijd duidelijk wie voorrang heeft op een rotonde;
- De jongeren wachten vaak voor de eigen veiligheid;
- Extra borden als er dingen veranderen; gevaarlijk bij tweerichting fietspad;
- LED's zorgen voor extra attentie. Vraag werken deze ook bij voetgangers? (Goes)
- Automobilisten moeten altijd zelf op blijven letten.

Combinatie landbouwverkeer-fiets

- Combinatie fiets-tractor op één weg is gevaarlijk (vb Breeweg, Walcherseweg),
- Vrijliggende fietspaden vinden de jongeren veiliger

Kuddegedrag

- Brommers/scooters rijden er hard tussendoor;

- Uitwijken in de groep geeft risico op vallen.
- Met I-pod fietsen of telefoneren op de fiets wordt niet als gevaarlijk gezien (als je I-pod maar niet te hard staat)

Bromfiets/scooters

- Bromfiets op de rijbaan is veiliger voor fietsers; bromfiets rijdt vaak te hard; - Naleven van de regels voor bromfietsers ontbreekt (concreet voorbeeld: Middelburg- Grijpskerke)
- Middelburg Koudekerkseweg: Bromfiets beter vanaf stoplichten op de rijbaan; moeilijk om weer terug te komen op fietspad (door autoverkeer en door de inrichting van de weg).
- Laten trekken door scooter komt regelmatig voor; als ze harder gaan dan 40 km kun je je niet meer goed vasthouden. Zien de jongeren niet als gevaarlijk

Fietsers steken over als het kan, niet persé bij gemaakte oversteek (Walcherseweg)

Schoolomgeving

- In en om de school is het chaotisch, is weinig aan te doen vinden de jongeren
- Breeweg: conflicten door verkeer verschillende richtingen (Nehalennia/CSW)
- Geparkeerde auto's maken de weg smaller en onoverzichtelijker

Uitkomsten discussie over de maatregelen:

Een fietshelm moet verplicht worden voor iedereen

Alle jongeren zijn tegen: ze vinden de kans klein dat je op je hoofd valt, fietshelmen zijn lelijk; het moet een vrije keuze zijn.

De bromfietsleeftijd moet van 16 naar 17 of 18 jaar

Twee groepjes waren tegen; 1 groepje voor. Tegenargumenten: de leeftijd komt dan te dicht bij de autoleeftijd te liggen; door de invoering van het theorie en praktijkexamen is er al veel verbeterd t.o.v eerst. Argumenten voor: op hogere leeftijd heb je meer verantwoordelijkheidsgevoel; het aantal gebruikers neemt dan af en dat is beter voor de verkeersveiligheid:

Iedereen die op een tractor rijdt moet een 'trekkerrijbewijs' hebben

Alle jongeren zijn voor: met lessen en oefeningen. Is veiliger.

45 km mobielen moeten verboden worden

Alle jongeren twijfelen: Ze rijden te hard en zijn te groot voor op het fietspad; maar ze zijn te langzaam voor op de weg. Alleen voor ouderen/gehandicapten (maar die mogen niet te gehandicapt/ beperkt zijn).

Andere ideeën:

- Herexamen iedere 3 jaar
- jaarlijkse of vijfjaarlijkse test van de rijvaardigheid
- Opfriscursus 1x per 5/10 jaar
- Ingrijpen bij gevaarlijk gedrag: "puntenrijbewijs" voor gevorderden
- Trekkerrijbewijs 16 jaar

Verslag jongerendenktank over het beleidsplan Verkeersveiligheid datum 18 maart 2010, voor jongeren met autorijbewijs

Opdracht

Tijdens deze bijeenkomst stond het Beleidsplan Verkeersveiligheid 2010-2020 centraal. Doel van de bijeenkomst was om met gebruik van verschillende werkvormen de mening van de jongeren te inventariseren over ergernissen in het verkeer; infrastructuur en specifieke maatregelen die de verkeersveiligheid kunnen vergroten.

Aantal aanwezigen

In totaal waren 7 jongeren aanwezig. Voor de meeste jongeren was dit de eerste keer dat ze aan een denktank-sessie meededen. De jongeren waren tussen de 19 en 25 jaar oud. De groep bestond uit 3 jongens en 4 meisjes. De jongeren waren afkomstig uit Walcheren en de Bevelanden. De meeste jongeren hadden 1 tot 2 jaar hun rijbewijs, er waren geen tractorbestuurders in de groep.

Programma

Na een korte introductie werd de jongeren gevraagd om samen met hun buurman/buurvrouw een ergernissen top 3 op te stellen. Deze werden plenair besproken. Vervolgens zijn aan de hand van filmpjes en foto's concrete situaties in het verkeer besproken. Tot slot werd de jongeren gevraagd om een standpunt in te nemen over vier stellingen over veiligheidsbevorderende maatregelen en konden jongeren andere suggesties aanleveren.

Impressie van verloop van de bijeenkomst

Het was een levendige bijeenkomst, alle jongeren namen actief deel. Wegens tijdgebrek zijn andere alternatieven niet aan de orde gekomen.

Uitkomst Top 3 ergernissen in het verkeer

- Verkeerd rijgedrag/geen richting aangeven op rotonde (3x)
- Ouderen/ mensen die te langzaam rijden (2x)
- Bumperkleven
- Haastig/ asociaal rijgedrag
- Voetgangers/fietsers door rood
- Fietsers zonder licht
- Dode hoek niet in de gaten houden
- Vrachtwagens die elkaar inhalen
- Te langzaam wegrijden bij stoplicht (omdat de bestuurders iets anders in de auto aan het doen zijn)
- Oude mensen
- Verdraagzaamheid in het verkeer ontbreekt

Uitkomst bespreking concrete situaties

Rotondes

- Veel automobilisten geven geen richting aan;
- Fietsers in twee richtingen is onveilig
- Voorrang overal gelijk
- Auto's die de rotonde op willen rijden en als tweede staan te wachten, blokkeren de fietsoversteek.

Specifieke rotondes:

- Goes: LED's zorgen voor extra attentie. Attentieborden zijn goed. Borden staan te ver voor de rotonde?

- Middelburg (Mac Donalds): voorsorteren is moeilijk; veel mensen rijden over verdrijvingsvlak. De volgende rotondes, ter hoogte van de A58 zijn onduidelijk. Borden richting A58 en Sloegebied staan te vroeg.

EHK

- Snelheid is niet altijd duidelijk. EHK is slecht/niet bekend bij de aanwezige jongeren. Is niet in de rijopleiding aan de orde gekomen
- Inhaalverboden irritant op lange stukken
- Inhaalverbod door middel van borden is onduidelijk (Koudekerkseweg)
- Dubbele as is positief/ duidelijk

Fietsers

- Fietsers kijken niet; houden geen rekening met ander verkeer
- Vaak fietsen meerdere jongeren naast elkaar

Bromfiets/scooters op de rijbaan

- Bromfiets rijdt te langzaam
- Gevaarlijk vanwege (roekeloos) rijgedrag
- Op fietspad gevaarlijk in verband met snelheidsverschil
- Niet overal duidelijk waar wel/niet op de rijbaan

Landbouw

- Landbouwpasseerstrook: goed initiatief. Beperkt irritaties; minder gevaarlijke inhaalbewegingen

Overige concrete situaties:

- Rooseveltlaan Vlissingen: Grote verbetering. Lagere snelheid. Vanuit zijstraten makkelijker de weg op.
- Gapinge (80 km met 60km belijning): Weg niet geschikt voor 80km. Belijning klopt niet met toegestane snelheid. Bordjes 80 km zijn goed (hoe meer bordjes met toegestane snelheid hoe beter)

Uitkomsten discussie over de maatregelen:

Er moet een alcoholslot in elke auto komen

Voor (4x): Argumenten: er gebeuren veel ongevallen met alcohol, werkt preventief.

Tegen (3x): Argumenten: betuttelend, niet uit te voeren, rekening houden met de kosten en misbruik door nuchtere personen.

Er is wel draagvlak voor een alcoholslot voor mensen die betrapt zijn of ongeval hebben veroorzaakt.

Algemeen: alcoholcontroles afstemmen op sluitingstijden horeca; locaties aanpassen
Meer aandacht in middelbaar onderwijs (VEVO), preventief.

De eerste 100.000km alleen onder begeleiding tijdens in een auto

Iedereen was tegen. Argumenten: na je rijlessen heb je voldoende ervaring, begeleiding is prettig, maar niet te veel/te lang. Alternatief: 1 maand onder begeleiding of een minimum aantal rijlessen invoeren. Jongeren vertonen ander rijgedrag als ze zonder begeleiding rijden.

Iedereen die op een tractor rijdt moet een 'trekkerrijbewijs' hebben

Voor (5x)voor het weggedrag is het goed om lessen te volgen

Tegen (1x) rijden alleen op binnenwegen, heeft geen toegevoegde waarde

Geen mening (1x)

Na behalen van het rijbewijs moeten er iedere 5 jaar terugkomdagen worden georganiseerd voor auto- en motorbestuurders.

Terugkomen vinden de aanwezigen in het algemeen wel goed, er is echter verschil van mening over de doelgroep en de frequentie: sommigen vinden 5 jaar te lang, anderen vinden 10 jaar een betere termijn. Alternatief: In de periode tot 25 jaar 3x terugkomen en boven de 70 jaar ook frequenter.