

Bijlage 1: Resultaten verkeersveiligheidsonderzoek Draaiweg en David van Mollemstraat

Aanleiding en proces

Na het noodlottige ongeval op 1 februari 2025 hebben bewoners een petitie ([Onderzoek de veiligheid op de Draaiweg, maak het overzichtelijker en rustiger - Petities.nl](#)) ingediend bij de gemeente. In deze petitie wordt de gemeente opgeroepen een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren hoe de Draaiweg zo snel als mogelijk aangepast kan worden om:

- De snelheid van het verkeer te verlagen (overdag 'en 's nachts);
- De overzichtelijkheid en veiligheid van de kruisingen en oversteekplaatsen te verbeteren voor fietsers en voetgangers;
- Het autoverkeer te verminderen naar een veilig, leefbaar en gezond niveau.

Op een door bewoners georganiseerde bijeenkomst op 18 februari 2025 in buurtcentrum De Leeuw hebben bewoners hun zorgen over de verkeersveiligheid op de Draaiweg en de David van Mollemstraat toegelicht. Ook hebben ze de resultaten van een door henzelf uitgevoerde enquête naar de beleving van de verkeersveiligheid toegelicht. Op 5 maart 2025 is de petitie aan de wethouder Mobiliteit overhandigd.

De gemeente heeft daarop toegezegd een onafhankelijk verkeersveiligheidsonderzoek uit te laten voeren. Verkeerskundig bureau DTV heeft dit onderzoek in de tweede helft van 2025 uitgevoerd. Daarbij zijn verkeersmetingen, camera-analyses van kruispunten, ongevallencijfers, meldingen van bewoners en enquêteresultaten betrokken. ([Overzicht meldingen David van Mollemstraat, Draaiweg en Talmalaan.xlsx](#)).

Reeds genomen maatregelen

Direct na het ongeval zijn maatregelen genomen, waaronder extra bebording en attentiemarkeringen op de kruisingen Draaiweg/Lauwerecht en David van Mollemstraat/Zeedijk. Met deze maatregelen attenderen we gemotoriseerd verkeer extra op overstekende fietsers en voetgangers op beide kruisingen. Op verzoek van de gemeente heeft het Openbaar Ministerie daarnaast een tijdelijke flitspaal geplaatst op de Draaiweg ter handhaving van de maximumsnelheid van 50 km/uur. Deze flitspaal heeft vanaf begin november 2025 tot begin januari 2026 op de Draaiweg gestaan.

We hebben u per [raadsbrief Dodelijk ongeval Draaiweg](#) en in de beantwoording van SV nr. 12 Aanvullende vragen naar aanleiding van dodelijk ongeval op de Draaiweg d.d. [03-02-2025](#) en SV nr. 165 Verkeersveiligheid Draaiweg – herhaalde aanrijdingen en uitblijven maatregelen van [13-10-2025](#) geïnformeerd over de door ons al gerealiseerde verkeersveiligheidsmaatregelen en over de stand van zaken van dit onderzoek.

Uw raad heeft bij de behandeling van de programmabegroting 2026 d.d. 13 november 2025 via amendement [A192 Verbeter de verkeersveiligheid van de Draaiweg](#) unaniem € 750.000 euro beschikbaar gesteld voor verbetering van de verkeersveiligheid op de Draaiweg,

Versneld 30 km/uur op 10 juli 2026

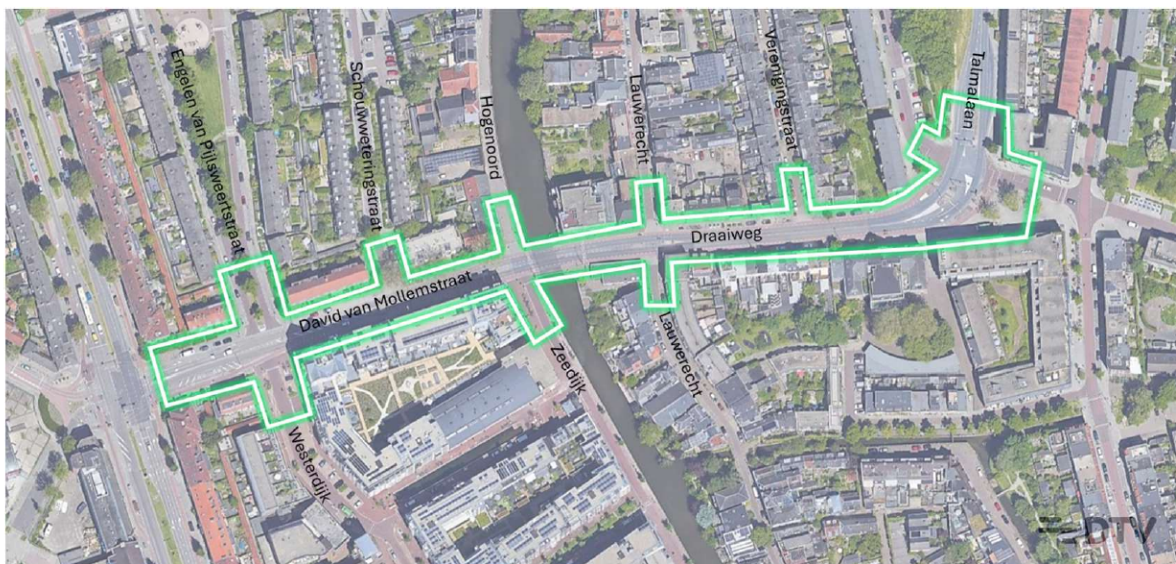
We hebben u geïnformeerd over het gewijzigde uitvoeringsprogramma 30 km/uur (zie [Raadsbrief Wijziging Uitvoeringsprogramma 30 km en wijziging in haltenetwerk fietsroute om de Noord](#)). Op 10 juli 2026 verlagen wij in één keer de maximumsnelheid op wegen zonder vrijliggende fietspaden van 50 km/uur naar 30 km/uur. De Draaiweg en de David van Mollemstraat maken hiervan onderdeel uit. Dit leidt naar verwachting tot lagere gemiddelde en maximale snelheden en daarmee tot een positief

effect op de verkeersveiligheid. In het verkeersveiligheidsonderzoek heeft bureau DTV maatregelen verkend om beide wegen verkeersveiliger te maken, die passen bij een wegprofiel voor een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Uitkomsten verkeersveiligheidsonderzoek

Doel onderzoek

Doel van het verkeersveiligheidsonderzoek was het inzichtelijk maken van de verkeersveiligheid in het studiegebied en te beoordelen waar zich risico's of knelpunten voordoen. Het onderzoek dient op basis van een analyse van de verkeersveiligheid concrete maatregelen voor te stellen om de verkeersveiligheid in het studiegebied op korte termijn te verbeteren. Het onderzoek houdt daarbij rekening met het faciliteren van de bestaande verkeersstromen.



Figuur 1.1 Studiegebied David van Mollemstraat - Draaiweg

Input voor het onderzoek

Om bovenstaande vragen te beantwoorden heeft bureau DTV gebruik gemaakt van de volgende informatie:

- Bureau DTV heeft verkeersmetingen uitgevoerd in de perioden eind augustus t/m half september 2025 en gedurende twee weken in de periode eind oktober/begin november 2025. Er zijn metingen verricht naar de aantallen en gemiddelde snelheden van het verkeer op de Draaiweg en de David van Mollemstraat en naar de aantallen verkeer op de Lauwerecht en de Zeedijk. Hierbij is gebruik gemaakt van gegevens uit telslangen en zogenoemde 'Floating Car Data' uit Tom-Tom-data, die informatie geven over de herkomst en bestemming van het verkeer;
- Via twee camera's heeft het bureau gedurende één week alle verkeersbewegingen op de kruisingen David van Mollemstraat/Zeedijk en Draaiweg/Lauwerecht geanalyseerd;
- Bureau DTV heeft meerdere schouwen ter plaatse uitgevoerd en gebruik gemaakt van beschikbare informatie over geregistreerde ongevallen en verkeersslachtoffers;
- Bureau DTV heeft een online enquête uitgevoerd, waarmee bewoners en weggebruikers knelpunten en verbeterpunten op een digitale kaart konden aangeven;
- Er is ook gebruik gemaakt van de resultaten van de door de initiatiefnemers van de petitie uitgevoerde enquête onder bewoners naar hun beleving van de verkeersveiligheid;
- Bureau DTV heeft gebruik gemaakt van de meldingen, die bewoners de afgelopen jaren hebben gedaan bij de gemeente over de verkeersveiligheid in het studiegebied.

Beoordeling verkeersveiligheid

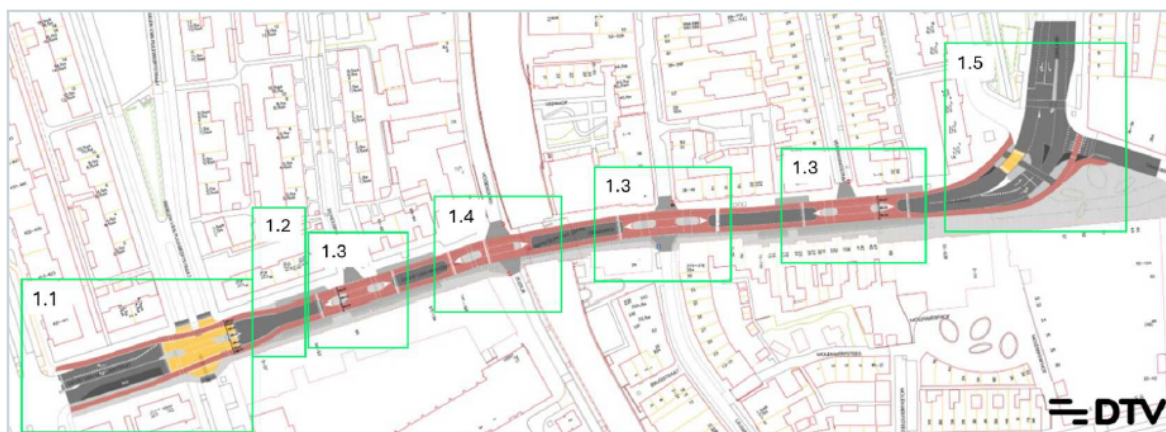
De route David van Mollemstraat – Draaiweg heeft in het verkeersnetwerk een stedelijke verbindingfunctie richting het centrum met hoge verkeersdruk (circa 11.000 motorvoertuigen per etmaal) én intensief fietsverkeer (circa 4.700 per dag). Dit gebruik past bij een gebiedsontsluitingsweg, zoals de weg in het Mobiliteitsplan 2040 ook is bestemd. Maar de huidige inrichting sluit onvoldoende aan op zowel de huidige verkeersintensiteiten als op het toekomstbeeld met een GOW30-profiel (uitgaande van menging van fiets en gemotoriseerd verkeer op de kruisingen). Smalle fietsstroken (circa 1,50 meter), beperkte opstelruimte, complexe kruispunten en

hoge snelheden (V85 van 39–42 km/u overdag, 's nachts oplopend tot 59 km/u met uitschieters tot 90 km/u) zorgen voor een verhoogd risico, vooral voor kwetsbare weggebruikers. De zijstraten Zeedijk en Lauwerecht zijn bovendien belangrijke schakels in stedelijke fietsverbindingen, wat blijkt uit het grote aantal gemeten (brom)fietsers op de Lauwerecht en de Zeedijk. De (brom)fietsers op de Zeedijk (circa 4.100 per etmaal) steken vrijwel allemaal de David van Mollemstraat over. De (brom)fietsers op de Lauwerecht (circa 2.900 per etmaal) steken bijna allemaal de Draaiweg over.

Bovenstaande combinatie leidt tot een duidelijke mismatch tussen vorm, functie en gebruik, in strijd met de principes van Duurzaam Veilig. Hoge verkeersdruk, interactie met openbaar vervoer en frequente oversteekbewegingen creëren complexe situaties, waarin gewenst verkeersgedrag niet vanzelfsprekend is en de veiligheid van kwetsbare weggebruikers niet wordt gegarandeerd. Grote verschillen in snelheid en massa tussen verkeersdeelnemers vergroten de kans op (bijna) ongevallen en ondermijnen de principes van homogeniteit en vergevingsgezindheid. Bureau DTV geeft aan dat een herinrichting noodzakelijk is om functie, gebruik en veiligheid weer in balans te brengen.

Overzicht verkeersveiligheidsmaatregelen variant 1

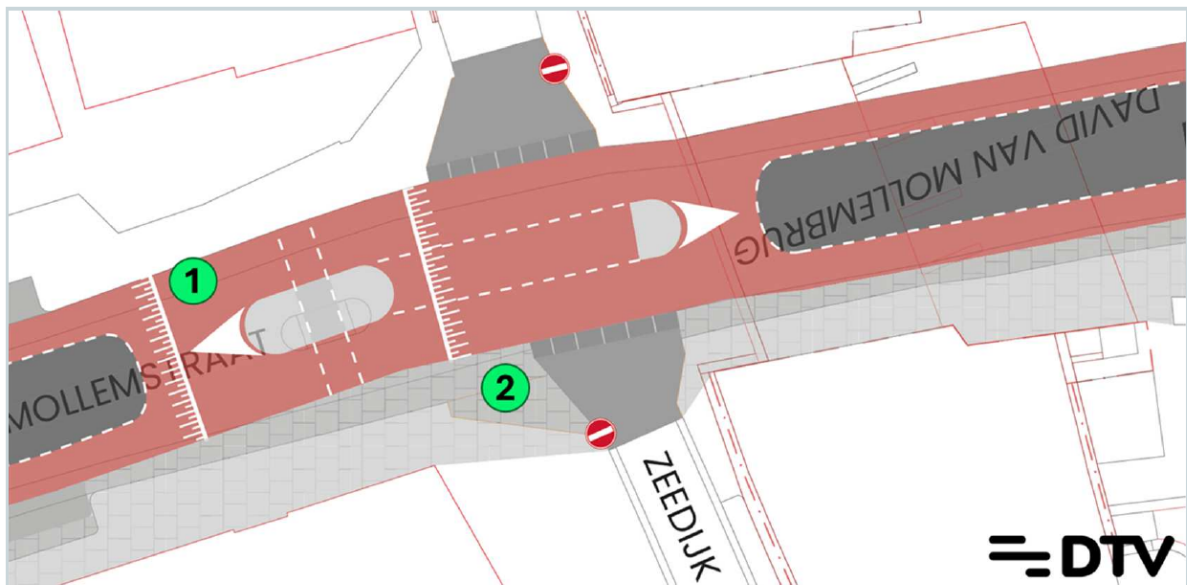
Onderstaande figuur brengt het studiegebied in beeld van het verkeersveiligheidsonderzoek. Deze figuur geeft een goed beeld van alle kruispunten op de David van Mollemstraat en de Draaiweg, waarbij variant 1 uitgaat van een GOW30-profiel met fietsstroken en menging van fiets en gemotoriseerd verkeer op deze kruispunten met fietsverkeer in de voorrang. Uitzondering is de kruising David van Mollemstraat/Westerdijk, waar fietsers en gemotoriseerd verkeer zijn gescheiden.



Figuur 5.4 Variant 1: GOW30, fietsstroken met mengen bij de kruispunten op hele traject

Deze variant bevat de volgende maatregelen:

- Optimaliseren van de verkeerslichtenregelingen bij de kruisingen Oudenoord/David van Mollemstraat en Talmalaan/Draaiweg;
 - N.B.: de regeling bij de kruising Oudenoord/David van Mollemstraat hebben we inmiddels al aangepast voor een betere doorstroming van het gemotoriseerde verkeer;
- Beperkt aanpassen van de inrichting van het kruispunt Oudenoord/David van Mollemstraat, waarmee we het deelconflict tussen fietsers en rechtsafslaand verkeer kunnen opheffen;
- Realiseren van (bus vriendelijke) plateaus op alle kruispunten in de David van Mollemstraat en de Draaiweg, gericht op snelheidsremming van het gemotoriseerde verkeer;
- Verbreden van de bestaande middengeleiders naar drie meter op deze kruispunten;
- Verwijderen van de uitritconstructies bij de zijwegen;
- Verbreden van de bestaande fietsstroken naar twee meter op de David van Mollemstraat en de Draaiweg;
- Versmallen van de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer naar zes meter;
- Menging van verkeer op de kruispunten van de David van Mollemstraat met de Westerdijk, Schouwwateringstraat en de Zeedijk en de kruispunten van de Draaiweg met de Lauwerecht en de Verenigingstraat, waarbij fietsverkeer voorrang heeft op gemotoriseerd verkeer;
- Realiseren van een aantal kleine verbetermaatregelen op de kruising Draaiweg/Talmalaan (verlengen bestaande fysieke geleider, aanbrengen nieuw plateau, verhogen puntstuk, aanpassen bocht voor autoverkeer en aanleg bypass voor fietsers).



Figuur 5.8 Uitwerking 1.4: Mengen bij de kruispunt Hoogenoord – Zeedijk