

VERKEERSVEILIGHEID

als onderdeel van WVVP

Auteur(s) RBM / RO
Datum 28-11-2006
Versie 1.0
Status Definitief



Inhoudsopgave

1.	Visie	2
2.	Doelstellingen van hogere overheden	2
	2.1. Rijksoverheid	2
	2.2. Provincie Zuid Holland	3
	2.3. Stadsgewest Haaglanden	3
3.	Gemeentelijke doelstellingen	4
	3.1. Pijler 1: Verkeersveilige Infrastructuur.	4
	3.1.1. Beleidsuitvoering: Implementatie Essentiële Herkenbaarheidskenmerken	5
	3.2. Pijler 2: Verkeers educatie/ voorlichting	5
	3.2.1. Acties: educatie/ gedragsbeïnvloeding	6
	3.2.2. Permanente educatie inzet verkeersleerkracht	6
	3.2.3. School-thuis route enquête	7
	3.2.4. Ondersteuning 3VO vanuit gemeente	7
	3.2.5. Snelheids Informatie Display/verkeerstellers	7
	3.3. Pijler 3: Handhaving	8
4.	Ongevallen analyse	9
	4.1. Ontwikkeling van ongevallen door de jaren heen	9
	4.2. Blackspots	9
	4.3. Verschillen per wegtype	11
	4.4. Verschillen naar bestuurder	12
	4.5. Weersomstandigheden	13
	4.6. Conclusie	13
5.	Strategie	14
	5.1. Inrichting van de weg/ infrastructuur continueren en intensiveren.	14
	5.2. Gedragsbeïnvloeding continueren/ intensiveren.....	14
	5.3. Handhaving	15
6.	Financiering.....	16
7.	Monitoring	16



1. Visie

Mobiliteit is niet alleen een drager van economische groei, maar ook een maatschappelijke behoefte. Mobiliteit is een verworvenheid, die mensen de kans biedt zich te ontplooiën en te ontspannen. Bestrijden van mobiliteit zou dan ook betekenen: bestrijden van maatschappelijke behoeften. Dat is noch gewenst noch effectief. Daarom kiezen de overheden ervoor om de mobiliteitsgroei in goede banen te leiden.

Westland is sterk afhankelijk van een goede autobereikbaarheid. Goederenvervoer heeft de hoogste prioriteit in dit gebied. Om ruimte te houden voor goederenvervoer is het wenselijk om onnodige mobiliteit te voorkomen. Door een goed functionerend OV- net en fietsnetwerk kan onnodige automobilititeit afnemen. Naast deze goede bereikbaarheid is een verkeersveilige infrastructuur van net zo'n groot belang.

Menselijk handelen is van grote invloed op de verkeersveiligheid. Bewustwording van het eigen gedrag in het verkeer is daarom noodzakelijk. Naast investeren in verkeersveilige infrastructuur en technologische ontwikkelingen blijft het van groot belang om te investeren in de mensgerichte kant van verkeersveiligheid.

2. Doelstellingen van hogere overheden

2.1. Rijksoverheid¹

De Nederlandse overheid werkt aan een permanente verbetering van de verkeersveiligheid in een zodanig tempo dat de positie in de top van de Europese Unie behouden blijft. Ondanks deze koppositie was in 2000 4% van de sterfte toe te rekenen aan verkeersongevallen. In de leeftijdsgroep 15-24 jaar is het zelfs de grootste doodsoorzaak². Toch is Nederland goed op weg. Ten opzichte van 1970 was in 2001 het aantal verkeersdoden al met 60% gedaald. Maar het kan nog beter. Voor 2010 is het beleid erop gericht het aantal doden en ziekenhuisgewonden terug te brengen tot respectievelijk 900 en 17.000. Een daling van 15% (doden) en 7,5% ziekenhuisgewonden ten opzichte van 2002. Deze doelstelling vormt gezien de verwachte groei van de mobiliteit, met name in het goederenvervoer, en de vergrijzing van de verkeersdeelnemers een majeure opgave. In 2003 waren er nog 1088 doden te betreuren. In 2004 volgde een spectaculaire daling tot 881 doden. Er is geen verklaring te geven voor deze grote daling. Vooral nog houdt het SWOV, het rijks-kennisinstituut op het gebied van verkeer, het op 'toeval'. Dergelijke abrupte dalingen zijn vaker voorgekomen zonder stand te houden. Alle ogen in verkeersveiligheidsland zijn nu gericht op de uitkomst van 2005 om te zien of het een eenmalige lage score was of een nog niet te verklaren trendbreuk.

De speerpunten van het rijk zijn gericht op het veilig inrichten van de infrastructuur, het beïnvloeden van het gedrag van verkeersdeelnemers via campagnes, het bevorderen van voertuigtechnologie en het ontwikkelen van instrumenten voor veilig goederenvervoer.

¹ Bron: Nota Mobiliteit, naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid

² Bron: CBS doodsoorzakenstatistiek



2.2. Provincie Zuid Holland³

De provincie wil voor 2010 de volgende doelstelling realiseren; Het aantal verkeersdoden en –ziekenhuisgewonden in 2010 moet (vergeleken met het basisjaar 1998) in Zuid-Holland afnemen met respectievelijk 34% en 27%. Procentueel lijkt dit meer dan het rijksbeleid door het eerdere basisjaar. Deze taakstelling is voor Zuid-Holland exclusief de kaderwetgebieden. Als kaderwetgemeente is het Westland niet gebonden aan deze taakstelling.

De speerpunten waar de provincie op inzet zijn implementaties van Duurzaam Veilig en inzet op gedragsbeïnvloeding.

2.3. Stadsgewest Haaglanden⁴

Het stadsgewest vertaalt de rijksdoelstelling uit de Nota Mobiliteit naar de regio en streeft naar:

- Minimaal 15% reductie van het aantal verkeersdoden in 2010 ten opzichte van 2002; van 36 naar maximaal 31 verkeersdoden per jaar.
- Minimaal 7,5% reductie van het aantal ziekenhuisgewonden in 2010 ten opzichte van 2002: van 353 naar maximaal 327 per jaar.

Deze doelstellingen zijn op zijn minst een uitdaging. Afgezet tegen het aantal inwoners of voertuigkilometers per jaar is het stadsgewest al veel veiliger dan andere gebieden in Nederland. Door de drukkere wegen zijn de problemen bij incidenten en daarmee de maatschappelijke kosten ook groter/hoger.

De speerpunten waar het Stadsgewest op inzet zijn:

- Duurzaam Veilig verder implementeren
- de verkeerseducatie intensiveren
- veiliger goederenvervoer.

Daartoe ontwikkelt het stadsgewest educatiepakketten en stelt deze ter beschikking. Tevens ondersteunt het stadsgewest initiatieven met subsidiemogelijkheden.

³ Bron: PVVP 2002-2010 beheerst groeien

⁴ Bron: Regionale Nota mobiliteit Haaglanden, naar een beter bereikbare regio.



3. Gemeentelijke doelstellingen

Het is van groot belang dat het verkeers- en vervoerssysteem in het Westland veiliger wordt. De persoonlijke gevolgen van verkeersonveiligheid zijn ingrijpend en de maatschappelijke kosten hoog.

Het verkeersveiligheidsbeleid krijgt vorm op basis van drie pijlers: infrastructuur, educatie/voorlichting en handhaving. Voor alle drie de pijlers willen wij het beleid en de investeringen intensiveren. Dit is nodig om de doelstelling te kunnen bereiken en vast te houden.

- Westland heeft samen met de regionale partners de intentie uitgesproken om ervoor te zorgen dat in 2010 in de regio 15% minder dodelijke slachtoffers vallen en 7.5 % minder slachtoffers in het ziekenhuis hoeven te worden behandeld (basisjaar 2002).
- Een integraal verkeers- en vervoersbeleid opstellen waarbinnen permanente verkeerseducatie een belangrijke plaats inneemt.

De doelstelling van 15% minder dodelijke slachtoffers en 7,5 % minder ziekenhuisopnames is en blijft, gelet op het feit dat de autonome groei en intensiteit op het wegennet zal toenemen (groei personenmobiliteit 2000-2020 + 20% en groei goederenvervoer tussen 40 en 80%), een ambitieuze doelstelling.

Sinds de jaren negentig is met de landelijke invoering van het concept Duurzaam Veilig (DV) de inzet voor verkeersveiligheid geïntensiveerd. In de eerste fase DV is met succes een groot aantal infrastructurele projecten uitgevoerd. In de huidige tweede fase ligt de focus op de hoofdinfrastructuur en gedragsbeïnvloeding. Duurzaam Veilig blijft voor Westland de rode draad van het beleid.

Gelet op het wederzijdse belang van verkeersveiligheid werken het stadsgewest, de provincie Zuid Holland en Westland samen om de doelstellingen te bereiken.

3.1. Pijler 1: Verkeersveilige Infrastructuur.

In 1997 hebben de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Unie van Waterschappen, het Interprovinciaal Overleg en het Rijk een gezamenlijk akkoord gesloten voor het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer. Hierin staan afspraken over maatregelen die het verkeer structureel veiliger moeten maken. Een belangrijk onderdeel van dit Startprogramma is het categoriseren van wegen. Dit betekent dat de wegen worden ingedeeld naar de functie die zij vervullen. Elke wegcategorie heeft haar eigen karakteristieken qua snelheidsregime, intensiteiten, risicobeeld.

De vormgeving van het wegennet moet binnen DV aan drie veiligheidsprincipes voldoen:

- de weg is zo ingericht dat deze zijn functie goed kan vervullen;
- de weg is zo ingericht dat er dezelfde soorten verkeer rijden (overeenkomst in richting, snelheid en/of massa);
- de weg is zo ingericht dat de weggebruikers zich voorspelbaar gedragen.

Het is van belang dat de verkeersinfrastructuur zodanig wordt ingericht en functioneert dat de kans op een ongeval drastisch wordt beperkt. Als zich een ongeval voordoet, dient de kans op ernstig letsel zoveel mogelijk te worden uitgesloten.

In een vertaling van theorie naar praktijk komt dit op het volgende neer. Als eerste moet het karakter van een weg duidelijk zijn zodat zowel de weg als het gedrag van de weggebruikers voorspelbaar wordt. Waar met een hoge snelheid gereden wordt, dient de richting en massa van de gebruikers overeen te komen. Als de richting van het verkeer niet eenduidig is (uitrit/kruising) dan dient de snelheid(sverschil) laag te zijn. Wegen, waar met hoge snelheid (50 of 80 km/u) wordt gereden, mogen geen uitritten hebben waar onverwacht



verkeer uit kan komen. Uitwisseling vindt geconcentreerd plaats op kruispunten waar de snelheid laag is (rotonde) of het verkeer in tijd wordt gescheiden (verkeerslicht). Wegen die bestemd zijn voor 30 of 60 km/u mogen wel uitritten hebben, maar moeten een dusdanige vormgeving hebben (zijn ingericht) dat de maximumsnelheid geldend voor dat wegvak bij een normaal verkeersgedrag niet kan worden overschreden. Omdat is gebleken dat bestuurders zich niet laten beïnvloeden door borden is het noodzakelijk om fysieke maatregelen te treffen om het te hard rijden onmogelijk te maken.

Naast het inrichten van 30-km-zones in de afgelopen jaren hebben de fietsers, net als in de rest van Europa, komend van rechts voorrang gekregen en zijn de bromfietzers binnen de bebouwde kom op de rijbaan gekomen om de snelheidsverschillen tussen de verkeersdeelnemers te verkleinen en de voorspelbaarheid van het verkeer te vergroten.

Het wegcategoriseringsplan waarin de gewenste wegcategorieën en snelheden aangegeven zijn binnen de gemeente Westland, is bijgevoegd als los document.

3.1.1. Beleidsuitvoering: Implementatie Essentiële Herkenbaarheidskenmerken

De praktijk leert dat veel weggebruikers niet weten welk snelheidsregime er op een traject heerst en daardoor ook vaak te snel rijden. Snelheid is een belangrijke ongevaloorzaak. Naast actieve inzet op snelheidshandhaving is landelijk afgesproken dat alle wegen van zgn. Essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK's) voorzien worden. Daarmee is aan de wegmarkering het snelheidsregime af te lezen.

3.2. Pijler 2: Verkeers educatie/ voorlichting

Een tweede pijler van het verkeersveiligheidsbeleid is educatie en voorlichting. Infrastructurele maatregelen bereiken niet het gewenste effect als verkeersdeelnemers de maatregelen niet begrijpen of accepteren. De menselijke factor in het verkeer is van groot belang. Het overgrote deel van de verkeersongevallen is het gevolg van menselijk falen. De kennis, de vaardigheid en de houding van de individuele weggebruiker verdient onze aandacht.

Om die kennis, vaardigheid en houding te beïnvloeden is het zinvol om naast een actieve opstelling op het gebied van de infrastructuur ook actief in te zetten op de gedragsbeïnvloeding van de individuele weggebruiker. Het is wenselijk om zoveel mogelijk alle leeftijdscategorieën te benaderen voor verkeersveilig gedrag.

De keuzes voor de te benaderen doelgroepen wordt op basis van een rationele afweging gemaakt. Daarbij wordt er op het gebied van educatie en praktische vaardigheden vooral ingestoken op educatie bij scholieren. Dit is de groep die het langste voordeel heeft van de extra kennis en kunde en die het makkelijkst te bereiken is via de scholen.

Bij de keuze voor de in te zetten middelen en methoden staat effectiviteit voorop: wat is de meest effectvolle en aansprekende manier om de doelgroep te bereiken? Voor jonge kinderen wordt het lesmateriaal meer spelenderwijs aangeboden, bij oudere kinderen gaat het meer om de informatie en bij ouderen wordt er vooral gelet op de voor het autorijden benodigde capaciteiten en ingesleten gewoontes.

Een effectief educatiebeleid vraagt om monitoring om vast te stellen of campagnes en projecten effect hebben voor wat betreft het bereik en de gewenste verandering in houding en gedrag.

3.2.1. Acties: educatie/ gedragsbeïnvloeding

Kinderen (basisonderwijs)	Jongeren (16-19 jaar)	19 tot 55 jaar	Ouderen vanaf 55 jaar
het fietsverkeerexamen (theorie en praktijk)	Brom normaal	opfriscursus theorie examen	BROEM-dagen
de actie trapvaardig			
straatspeeldag			
verkeersmysterie spel			
dode hoek project			
Verkeersleerkracht			
Verkeersouders			
Verkeerskalender			
Schoolbrengdag			

Om het gedrag op de weg te beïnvloeden zijn er langs de gemeentelijke wegen ook campagneborden geplaatst. Deze wisselen om de zoveel maanden. De campagnes waar in het Westland op wordt ingezet zijn de volgende:

<p>A: Wij gaan weer naar school</p> 	<p>B: Gordels en snelheid</p> 	<p>C: Alcohol BOB</p> 	<p>D: Verlichting</p> 
---	---	--	---

In 2005 heeft de gemeente alle campagneborden met bijbehorende frames geharmoniseerd. Dit heeft geleid tot kostenreductie bij de afdeling BOR en benadrukt de boodschap die we als wegbeheerder uitstralen.

3.2.2. Permanente educatie inzet verkeersleerkracht

De verkeersleerkracht is geen vakleerkracht die zelfstandig een vak uitoefent, maar een leerkracht die met een speciale taak en aanstelling aanvullende activiteiten verricht. Hij/zij



onderwijst in praktische verkeerseducatie. De verkeersleerkracht kan bijvoorbeeld met de kinderen de school-thuis route oefenen of andere gevaarlijke punten bij o.a. sportverenigingen.

De verkeersleerkracht is sinds februari 2005 actief op de scholen De Gantelhof te Poeldijk en de Eben-Haëzerschool te 's Gravenzande. De eerste 3 jaar wordt de verkeersleerkracht vanuit Haaglanden gesubsidieerd, na 3 jaar wordt het project geëvalueerd en zal indien nodig een bijdrage van de gemeente gevraagd worden.

3.2.3. *School-thuis route enquête*

Om inzicht te krijgen in de school-thuisroute van schoolgaande kinderen van de basisscholen in de gemeente Westland houdt de gemeente een enquête onder deze doelgroep. Het doel hiervan is om een bijdrage te leveren aan de inventarisatie van verkeersonveilige situaties die door ouders en/of verzorgers en kinderen worden ervaren. Het verhoogt het bewustzijn van ouders en leerlingen over de gevaren van het verkeer en biedt soms tevens de mogelijkheid om met relatief eenvoudige oplossingen knelpunten op te lossen. In de enquête komen vooral de volgende vragen aan bod: Hoe vindt u de aandacht van de school / gemeente ten aanzien van de verkeersveiligheid? Kent u het begrip verkeersouder en zijn/haar taken? Waarvan ondervindt u hinder op de route of in de directe schoolomgeving? Wat vindt u gevaarlijk op de route of in de directe schoolomgeving? Wat schat u in als mogelijke oplossingen? De resultaten worden met de school besproken waarna indien nodig maatregelen worden getroffen om de route veiliger te maken.

3.2.4. *Ondersteuning 3VO vanuit gemeente*

Binnen de gemeente Westland zijn een dertigtal verkeersouders actief op het gebied van verkeersveilige schoolomgeving. De verkeersouder is een project van 3VO. Verkeersouders vormen voor de school, de ouders en de gemeente en politie een aanspreekpunt over verkeerszaken. Middels verkeersouders willen we de vaardigheden en het verkeersgedrag van kinderen en de betrokkenheid en bewustwording van ouders structureel verbeteren. Tevens geven ze ondersteuning van de theoretische en praktische verkeerseducatie op de scholen.

3.2.5. *Snelheids Informatie Display/verkeerstellers*

Omdat de ingezetenen van een voertuig door diverse maatregelen (o.a. airbag) steeds beter worden beschermd, wordt in eerste instantie ingezet op bescherming van de zwakste verkeersdeelnemers; kinderen, ouderen en fietsers. Het voorkomen van ongevallen en het beperken van de gevolgen van een ongeval door lagere snelheden is hierbij het belangrijkste oogmerk. Een visuele snelheidsvermelding die ook voor omstanders zichtbaar is, is een effectief middel voor het vergroten van de verkeersveiligheid.

De snelheidsinformatiedisplay heeft een tweeledige functie:

- Bestuurders worden erop geattendeerd dat ze te hard rijden. De omstanders zien dit ook waardoor sociale controle mogelijk wordt. Dit werkt vooral wanneer een beperkte groep gebruik maakt van de route zoals bij scholen of in woonstraten.
- De display heeft de mogelijkheid om alle verzamelde gegevens via de computer uit te lezen. Zo krijgen we informatie over de verkeersintensiteiten in de straat en het percentage dat te hard rijdt.

De gemeente Westland heeft in 2005 een tweede display aangeschaft en zal vooral op de erftoegangswegen en schoolroutes dit instrument gebruiken om bij autobestuurders de snelheid aan te geven. Daartoe rouleren de displays over vele locaties.



De verkeerstellers geven informatie over het aantal verkeersbewegingen. Daarbij kan niet alleen de hoeveelheid maar ook de snelheid en soort van het verkeer gemeten worden. Deze gegevens worden gebruikt voor verkeersprognoses en geluidsberekeningen. Ook de politie maakt gebruik van deze gegevens om gericht te kunnen controleren.

3.3. Pijler 3: Handhaving

De derde pijler van het verkeersveiligheidsbeleid is de handhaving. De gemeente heeft geen directe invloed op de prioriteitsstelling van politie en justitie.

Op het gebied van de verkeershandhaving spelen de politie Haaglanden, het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM, landelijk) het Openbaar Ministerie in Haaglanden (OM) en de wegbeheerders een belangrijke rol. De start van het Regionaal Handhavingsteam Verkeer (RHTV) Haaglanden in 2000 heeft de samenwerking tussen politie Haaglanden, BVOM, OM, wegbeheerders en stadsgewest Haaglanden versterkt. De extra inzet voor verkeershandhaving binnen het RHTV bovenop de normale inzet verkeer binnen het korps Haaglanden heeft goede resultaten opgeleverd en wordt de komende vier jaren voortgezet. Westland is evenals de andere wegbeheerders in de regio lid van de stuurgroep RHTV. In dit gremium wordt afgesproken op welke trajecten de extra handhavinginzet zich gaat richten en worden de resultaten teruggekoppeld.

Het verhogen van de verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersongevallen, zal ook in 2006 en volgende jaren prioriteit hebben bij de verkeershandhaving door de politie. Lokale behoeften zullen leidend zijn voor de inzet van de politie. Door de gebiedsgebonden teams en het Regionaal Verkeershandhavingsteam (RVHT) zal op de zogenaamde 'black spots' intensief en effectief gecontroleerd worden. Daarnaast zullen de verplichte landelijke trends (verkeerscampagnekalender), de landelijke speerpunten en het handavingsconvenant met het Openbaar Ministerie (alcohol, gebruik gordels, bromfiets, agressief rijgedrag/afstand houden, fietsverlichting) nauwgezet worden toegepast. Daarbij zal er een koppeling zijn tussen de inspanningsverplichtingen op districtsniveau en de beschikbare controlemiddelen.

Tevens wordt er in 2006 naar de mogelijkheden gekeken om samen met de afdeling handhaving positieve gedragsbeïnvloeding bij sportcomplexen en scholen uit te voeren.



4. Ongevallen analyse

Door middel van de ongevallenregistratie die de politie bijhoudt en verwerkt wordt door de rijksoverheid, is het mogelijk om de ongevallen binnen de Gemeente Westland te analyseren. De analyse biedt een goede steun in het concretiseren van de grootte van de problemen. Over het algemeen worden alcohol in het verkeer, te hoge snelheid en slecht zicht als dé veroorzakers van onveiligheid gezien. Nu kan duidelijk gemaakt worden welke rol deze elementen in het verkeer hebben. Aan de hand van deze analyse kan ook effectief worden ingezet op campagnes en handhaving.

Bij de analyse moet rekening gehouden worden met de beperkingen van het systeem. Wat niet is opgegeven tijdens de beschrijving van het ongeval, komt ook niet terug uit de analyse. Zo kan het voorkomen dat het totaal van alle ongevallen bij alle snelheden anders is dan het totaal van alle ongevallen bij alle weersomstandigheden. Indien bij één van beide kenmerken geen waarde is genoteerd, dan zal deze ook niet meer in de analyse voorkomen en kunnen er afwijkingen optreden.

Een ander probleem bij een dergelijke analyse is dat 'toeval' een grotere rol speelt als de aantallen kleiner worden. Bij de grote aantallen van blikshade (Ums in de overzichten), valt de rol van het toeval tegen zichzelf weg. De 'fout' wordt even vaak naar boven als naar beneden gemaakt. Bij kleine aantallen is dit echter niet het geval waardoor een trend veel moeilijker waar te nemen is.

4.1. Ontwikkeling van ongevallen door de jaren heen

De landelijke trend van een daling in het aantal ongevallen is ook in het Westland zichtbaar. Het totale aantal ongevallen is zelfs spectaculair gedaald tot maar 1/3^{de} in 2003 ten opzichte van 1999. Dit wordt echter voor het grootste gedeelte veroorzaakt door een daling in blikshade. Het aantal ongelukken met letselschade is gehalveerd. Bij de dodelijke ongelukken is door de variatie in aantallen nog geen trend waarneembaar.

Tabel 1: Verloop ongevallen naar jaartal

Verloop ongevallen naar jaartal				
Jaar ongeval	Dodelijk	Letsel	Ums	Ongevallen
1999	7	107	614	728
2000	5	109	529	643
2001	.	97	457	554
2002	1	81	378	460
2003	5	55	199	259
Ongevallen	18	449	2177	2644

4.2. Blackspots

Blackspots zijn wegvakken of kruisingen waar beduidend meer dan normaal ongelukken plaatsvinden. De definitie van een blackspot onder de diverse organisaties varieert op het punt van de weegfactoren tussen dodelijke, letsel en blikshade ongevallen. Dodelijke ongevallen worden zwaarder geschat dan blikshade, maar hoeveel zwaarder is een punt van discussie.

In dit stuk wordt een blackspot gedefinieerd als een wegvak of kruising waar, in de laatste 3 jaar, 6 ongevallen (waarvan 3 of meer met letsel) plaats heeft gevonden.

Tabel 1a: Overzicht blackspots Westland, meetperiode 2001-2003

straatnaam	straatnaam	soort	Wegbeheerder	Dode- lijk	Let- sel	UMS	Totaal
Middel Broekweg	Middel Broekweg	wegvak	Provincie		3	21	24
Wippolderlaan	Laan van Wateringse veld	Kruising	Provincie		5	12	17
Wippolderlaan	Veilingroute	Kruising	Provincie	1	3	11	15
Burg Elsenweg	Oranjesluisweg	Kruising	Provincie		3	11	14
Burg. Elsenweg	Dijkweg	Kruising	Provincie		4	9	13
Nieuwe weg	Nieuwe weg	Wegvak	Provincie		6	6	12
Nieuwe weg	Nieuwe weg	Wegvak	Provincie		3	8	11
Secr. Verhoeffweg	Anjerlaan	Kruising	Gemeente		3	8	11
Naaldwijkseweg	Naaldwijkseweg	Wegvak	Provincie		5	5	10
Burg. Vd GoesIn	Burg. Vd GoesIn	Wegvak	Provincie		3	7	10
Anjerlaan	Kruisweg	Kruising	Gemeente		3	7	10
Naaldwijkseweg	Galgeweg	Kruising	Provincie		3	6	9
Galgeweg	Galgeweg	Wegvak	Provincie		3	6	9
Grote achterweg	Grote Woerdlaan	Kruising	Provincie		3	6	9
Burg. Elsenweg	Oranjesluisweg	Kruising	Provincie		3	6	9
Middel Broekweg	Middel Broekweg	Wegvak	Provincie		3	5	8
Maasdijk	Maasdijk	Wegvak	Provincie		4	4	8
Grote Woerdlaan	Verspycklaan	Kruising	Gemeente		3	4	7
Maasdijk	Wouterseweg	Kruising	Provincie		4	3	7
Ambachtsweg	Noordweg	Kruising	Gemeente		3	4	7
Dr. Weitjenslaan	Nieuwe weg	Kruising	Provincie		4	2	6
Irenestraat	Nieuwe weg	Kruising	Provincie		4	2	6
Koningin Julianaweg	Monsterseweg	Kruising	Provincie		3	3	6

Het overgrote deel van de blackspots bevindt zich op de provinciale wegen. Dit is niet opmerkelijk omdat op deze wegen de meeste verkeersbewegingen plaatsvinden. Deze punten worden meegenomen in overleg met de Provincie.

De Anjerlaan valt op omdat deze laan aan beide aansluitingen met het overige wegennet een blackspot heeft. De ongelukken die hier plaatsvonden komen voornamelijk uit 2001, vlak voor de herinrichting van de weg. Na de herinrichting is het aantal ongelukken aanmerkelijk afgenomen. Van 5 en 4 ongelukken in 2001 naar 2 en 2 ongelukken in 2003. Opvallend is dat slechts twee van de punten een rotonde zijn. Het aantal ongelukken op de kruising Ambachtsweg/Noordweg is zodanig afgenomen na de aanleg van de rotonde dat deze kruising voor de periode 2002-2004 niet meer op de lijst zal voorkomen. Het punt met Grote Woerdlaan/Verspycklaan vergt meer onderzoek voordat hier meer over gezegd kan worden. Wel is duidelijk dat het overgrote deel van de ongelukken in 2001 heeft plaatsgevonden. Met een voortzetting van de aantallen van 2002 en 2003 is er niet meer sprake van een blackspot.



4.3. Verschillen per wegtype

Het soort weg is van invloed op de ongevalcijfers. De snelwegen zijn relatief veilig omdat iedereen dezelfde kant op rijdt met ongeveer de zelfde snelheid en massa. Maar als het fout gaat, gaat het door de hoge snelheid relatief vaker ook echt fout.

30 km -zones zijn relatief veilig. Het verkeer rijdt dwars door elkaar maar met een lage snelheid waardoor er vaker een ongeluk gebeurt, maar met minder gevolgschade.

Deze algemene waarheden gelden ook voor het Westland. De 60/70 en 80 km -wegen verwerken meer verkeer dan de andere wegen, maar scoren qua aantal ongelukken lager dan de 50 km wegen. Dit komt ook terug bij de splitsing tussen de ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom. Een zeer verklaarbaar effect omdat de splitsing tussen 50km/u en hoger praktisch altijd het verschil tussen binnen en buiten de bebouwde komgrens aangeeft.

Tabel 2 Ongevallen en doden binnen en buiten de bebouwde kom 1999-2003

Bebouwing	Dodelijk	Letsel	Ums	Ongevallen
Binnen bebouwde kom	9	187	1139	1335
Buiten bebouwde kom	9	262	1038	1309
Ongevallen	18	449	2177	2644

Tabel 3 Ongevallen naar snelheidsregime 1999-2003

Maximum snelheid	Dodelijk	Letsel	Ums	Ongevallen
Woonerf	.	.	1	1
15-20 km/u	.	.	17	17
30 km/u	1	13	205	219
40 km/u	.	9	3	12
50 km/u	6	183	1011	1200
60-70 km/u	2	41	158	201
80 km/u	7	194	732	933
90 km/u	.	.	.	.
100 km/u	2	6	31	39
120 km/u	.	3	19	22
Ongevallen	18	449	2177	2644

Bij lage snelheden blijft het meestal tot blik schade beperkt. Dit is één van de belangrijkste winstpunten voor het principe van Duurzaam Veilig en de instelling van 30-zones heeft ruimschoots bijgedragen aan het verminderen van het aantal ongevallen met letsel of dodelijke afloop.

Het verschil in wegbeheer hangt binnen de gemeentegrenzen ook samen met de verschillen in snelheidsregimes en komgrenzen. Ook hier komt weer naar voren dat op wegen met hogere snelheden minder, maar relatief ernstiger ongelukken gebeuren.

Tabel 4 ongevallen naar wegbeheerder 1999-2003

Soort beheerder	Dodelijk	Letsel	Ums	Ongevallen
Gemeente	6	183	1131	1320
Provincie	10	258	993	1261
Rijk	2	8	53	63
Waterschap	.	.	.	.
Onbekend	.	.	.	.
Ongevallen	18	449	2177	2644

4.4. Verschillen naar bestuurder

Behalve het snelheidsregime en de inrichtingsvorm van de weg, is een gedeelte van de veiligheid in het verkeer afhankelijk van de menselijke factor. Hoe gedraagt men zich in het verkeer?

Één van de factoren is de mate waarin men aan het verkeer deelneemt. De mens is in zijn algemeenheid het meest mobiel vanaf de tienerjaren tot aan het 40^{ste} levensjaar. Dit komt terug in het risico dat men heeft op de betrokkenheid bij een ongeluk. In de onderstaande tabel wordt de betrokkenheid bij een ongeluk aangegeven ongeacht of men veroorzaker of slachtoffer was. Hierdoor vallen alle cijfers hoger uit maar ontstaat er geen verdubbeling omdat er ook eenzijdige ongelukken (met een boom, lantarenpaal of verkeerslicht) plaatsvinden.

Tabel 5 ongevallen naar leeftijd bestuurders

Groep											
Afloop	0 - 11	12 - 15	16 - 17	18 - 24	25 - 39	40 - 49	50 - 59	60 - 69	70 e.o.	Onbekend	Alle objecten
Dodelijk		1	1	5	13	3	1	2	3	9	38
Letsel	6	39	63	168	290	147	96	52	37	100	998
Ums	8	29	50	572	1274	495	382	183	112	1573	4678
Alle objecten	14	69	114	745	1577	645	479	237	152	1682	5714

Op het eerste gezicht lijkt het dat de groep van 25 tot 39 jaar verreweg het meeste aantal ongelukken overkomt. Na een deling door het aantal jaren van de leeftijdsklasse komt er echter een genuanceerder beeld naar voren, zie tabel 5a.

Tabel 5a Gemiddeld aantal ongevallen naar leeftijdsklasse per leeftijdsjaar

Groep	0-11	12-15	16-17	18-24	25-39	40-49	50-59	60-69
# jaar	12	4	2	7	15	10	10	10
Letsel/jaar	0.5	9.8	31.5	24	19.3	9.6	5.2	3.7
Ongeval/jaar	1.2	17.3	57	106.4	105.1	64.5	47.9	23.7

Nu blijkt dat de mensen in de leeftijdsklasse 18 tot 24 zelfs nog meer risico lopen op een ongeluk. Daarbij is de verhouding tussen de aandelen in letselschade en dodelijke afloop ook in het nadeel van de jongere groepen. Hierbij werkt de kwetsbare positie van de (brom)fiets duidelijk mee in de statistieken. Ook voor de groep 16-17 geldt dit probleem, waarbij de overstap op de bromfiets een negatieve schok in de veiligheid betekent.

Er is ook onderzoek gedaan naar de vaak genoemde onveiligheidsdoorzaken snelheidsovertredingen en alcohol in het verkeer. Het aantal ongevallen waarbij alcohol een rol speelde is verrassend laag. Alcohol is in de gemeten 5 jaar duidelijk van mindere betekenis voor de verkeers(on)veiligheid in het verkeer.

Tabel 6 ongevallen op oorzaak alcohol

Afloop	Nvt	Geen alcohol	Wel alk geen art 8	Art 8 wvw	Onbekend	Ongevallen
Dodelijk	.	17	1	.	.	18
Letsel	.	428	6	12	3	449
Ums	173	1574	12	35	383	2177
Ongevallen	173	2019	19	47	386	2644



Dit kan niet gezegd worden van de factor snelheidsovertredingen. Een te hoge snelheid was de hoofdoorzaak van 3 van de 18 dodelijke ongelukken. Het aandeel blikshade en letselschade is daarbij vergeleken bijzonder laag.

Tabel 7 ongevallen naar snelheid

Afloop	Oorzaak te snel rijden
Dodelijk	3
Letsel	8
Ums	8
Ongevallen	19

4.5. Weersomstandigheden

Als laatste wordt de omstandigheid benoemd waar we het minste invloed op kunnen uitoefenen, de lichtfactor. Er vinden evenveel dodelijke ongelukken plaats bij een slechte lichtfactor als bij een goede. Het aantal letselongevallen en blikshades zijn overdag echter beduidend hoger. De eerste conclusie zou zijn dat het veiliger is om 's nachts aan het verkeer deel te nemen dan overdag. Dit valt echter weg als we naar het aantal verkeersdeelnemers kijken. Tussen 7 en 19 uur wikkelt zich 80% van het verkeer af⁵. Dat betekent dat de 608 ongevallen door 20% van het verkeer veroorzaakt worden. Dit zou overeen komen met $608 \cdot 4 = 2432$ ongevallen in het daglicht. Voor de dodelijke ongevallen betekent het zelfs dat men 's nachts een 4 keer zo grote kans heeft op een dodelijk ongeluk als overdag.

Tabel 8 slachtoffers naar dagdeel/lichtgesteldheid

Lichtgesteldheid	Dodelijk	Letsel	Ums	Ongevallen
Daglicht	9	330	1435	1774
Schemer	1	21	86	108
Duisternis	8	91	401	500
Onbekend	.	7	255	262
Ongevallen	18	449	2177	2644

4.6. Conclusie

De verlaging van de snelheid in woonwijken heeft bijgedragen aan de positieve ontwikkeling van de afgelopen jaren. De meest gevaarlijke wegen zijn de 50 km wegen. Het is dan ook het meest effectief om de inrichting daarvan vanaf nu prioriteit te geven. De effecten van de herinrichting van gebiedsontsluitende wegen en de snelheidsbeperkingen op de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom van 80 naar 60km/u zijn nog niet zichtbaar veel van deze maatregelen zijn na 2003 ingevoerd, maar zullen zeker effect hebben op de ernst en het aantal van de ongevallen.

Verkeerseducatie en voorlichting lijkt uit de analyse het meest zinvol bij de risico-groepen jonge kinderen en 16-17 jarigen. De jonge verkeersdeelnemers, die net allerlei nieuwe vormen van verkeer onder de knie krijgen, vormen de grootste risicogroep. Daarbij verdienen extra controle-acties op fietsverlichting voor de donkere uren en brommervaardigheid de nodige aandacht.

⁵ Bron: ASVV 2004, CROW



5. Strategie

Om de doelstelling te halen dient actief op de 3 speerpunten ingezet te worden. Daarvoor is het nodig dat Westland deze zal continueren en/of intensiveren. Om optimaal gebruik te kunnen maken van bestaande subsidieregelingen is het wenselijk de middelen voor verkeersveiligheid als volgt in te delen; 70% infrastructuur, 30% gedragsbeïnvloeding.

5.1. Inrichting van de weg/ infrastructuur continueren en intensiveren.

Het is niet mogelijk om alle wegen van de hoofdinfrastructuur gelijk aan te passen conform het wegencategoriseringsplan van de gemeente Westland. Daarom wordt de volgende strategie ingezet.

Binnen de bebouwde kom

Vooralsnog is de insteek om de aanpassing zeer sober te doen door alleen de aansluitingen van 30 en 50 km/u wegen van een poortconstructie te voorzien en eventuele drempels in 30-zones in het herbestratings/onderhoudsprogramma mee te nemen.

De 50 km/u wegen verdienen extra aandacht. Aansluitingen tussen 50 km/u wegen worden bij voorkeur uitgevoerd in een rotonde of een VRI. Het verkeer wordt zoveel mogelijk gescheiden door - conform het fietsbeleid- fietsstroken aan te leggen.

Buiten de bebouwde kom

De aanpassingen zullen sober en doelmatig zijn. In eerste instantie zal alleen belijning en bebording worden aangebracht. In 60 km gebieden wordt terughoudend met drempels omgegaan, andere snelheidsremmers hebben de voorkeur.

Rond scholen

Rondom scholen wordt het project "Een Veilige School thuis route gecontinueerd. Het verblijven staat hier centraal indien nodig zullen hier extra fysieke maatregelen worden getroffen om de maximum snelheid af te dwingen.

5.2. Gedragsbeïnvloeding continueren/ intensiveren.

1. Westland zal de huidige projecten op het gebied van verkeerseducatie op basisscholen **continueren**.
 - Verkeersleerkracht (4-12 jaar). Hieronder vallen o.a. het Project Motorische Fietsvaardigheid voor groep 4 en het project Fietsen in de wijk voor groep 6;
 - Verkeersouders (4-12 jaar);
 - Verkeersexamen (4-12 jaar);
 - Groot Verkeersmysterie spel (4-12 jaar);
 - Verkeerskalender groep 1 tot en met 8;
 - Schoolbrengdag (4-12 jaar);
 - Dode hoek voor groep 7;
 - Trapvaardig voor groep 8.
2. Westland streeft ernaar de projecten op het gebied van verkeerseducatie op middelbare scholen (12-16 jarige) te **intensiveren**.
 In het voortgezet onderwijs (VO) krijgt verkeer minder de aandacht dan in het primair onderwijs. Het VO kent geen ministeriële verplichting om in het rooster aandacht te besteden aan verkeer.



Eventuele speciale aandacht voor de bromfiets is mede afhankelijk van de door de minister voorgenomen zgn. "rijbewijsrevolutie". Vooralsnog willen we starten met twee projecten

- Dode hoek, in het voortgezet onderwijs;
- Bromfiets vaardigheid.

3. Westland zal de huidige projecten op het gebied van verkeersvoorlichting voor 25-60 jarigen **continueren**.

- Opfriscursus verkeertheorie;
- Broemdag;

4. Westland zet zich in een pilot te starten om verkeerseducatie op voorschoolse periode (0-4 jarigen) te starten

Op advies van het ROV en de onderwijsbegeleidingsdiensten in Haaglanden inventariseert het stadsgewest in een pilot de meerwaarde van verkeerseducatie in deze leeftijdsgroep en in de buitenschoolse opvang. Na de evaluatie bekijkt ze of deze pilotprojecten structureel regiobreed uitgevoerd gaan worden, Westland zal kijken of 1 van de naschoolse opvanglocaties hieraan medewerking wil verlenen.

5. Westland sluit zich aan bij Haaglanden om de veiligheid van goederenvervoer/vracht- en bestelverkeer te vergroten.

De landelijke Nota Mobiliteit vraagt de decentrale overheden om zich in te zetten voor de veiligheid rond het goederenvervoer. Kijkend naar de regio Haaglanden is het goederenvervoer voor de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid, economische vitaliteit van de regio en met name het Westland van groot belang is. Op landelijk niveau en in ROV-verband worden in samenwerking met de koepels goederenvervoer instrumenten en maatregelen ontwikkeld. Een voorbeeld daarvan is de aanpak "Safety Culture" (veiligheidscultuur: verkeersveiligheid een plek geven binnen de organisatie). Safety Culture laat de bedrijven en met name het management zien welke (financiële) voordelen zij kunnen behalen door structureel aandacht te besteden aan verkeersveiligheid. In aansluiting op eerdere initiatieven vanuit het ministerie bekijkt het stadsgewest samen met Westland waar evt. kansen zijn op het snijvlak tussen veiligheid en bereikbaarheid, bijv. een incentive-achtige aanpak op trajecten waar de bereikbaarheid een knelpunt vormt.

6. Westland zal het huidige project van 3VO/ de verkeersouder **continueren**.

Ter versterking van de band tussen de gemeente en de verkeersouders onderling is het wenselijk dat een structureel overleg (1x aan het begin van het schooljaar) met 3VO en de verkeersouders wordt opzet om de onderlinge bekendheid te bevorderen en een netwerk te vormen.

5.3. Handhaving

Op het gebied van handhaving zal Westland de samenwerking in het RHTV continueren. Samen met Politie Haaglanden, bureau Westland, zal gekeken worden naar mogelijkheden om de voorlichtingscampagnes met handhavingscampagnes te combineren. Daarbij wordt vooral ingezet op snelheid, gordelgebruik, helmgebruik, fietsverlichting, alcohol en agressief rijden/afstand houden.



6. Financiering

Financiën verkeersveiligheid: 50% subsidie

Haaglanden reserveert uit de BDU in totaal € 24.5 miljoen voor de periode 2005–2011 voor verkeersveiligheidsprojecten. Uit dit budget draagt Haaglanden 50% plus 16% VAT-kosten bij aan het aanpakken van verkeersveiligheidsprojecten van wegbeheerders in Haaglanden. (Bij de gedragsbeïnvloeding kunnen voor regionale prioriteitsprojecten afwijkende subsidiepercentages vastgesteld worden in de Vierjarenprogramma's.) Haaglanden gaat vooralsnog uit van het voortzetten van het huidige beleid voor de periode 2012–2015 e.v. en reserveert € 20 miljoen subsidiebudget op basis van de aangegeven percentages.

7. Monitoring

De gemeente heeft zelf verantwoordelijkheid hoe het geld ingezet zal worden. Echter ook het stadsgewest als subsidieverlener is verantwoordelijk voor de inzet van de gelden en de resultaten. Monitoring is daarbij een belangrijk instrument. Monitoring moet inzicht geven of het verkeersveiligheidsbeleid vruchten afwerpt, of de beleidsaccenten gehandhaafd of bijgesteld moeten worden, waar en hoe de ongevallen gebeurd zijn en in welke mate er aan de gedragsbeïnvloedingactiviteiten wordt deelgenomen. Op landelijk en op RNM-niveau worden de resultaten van alle verkeersveiligheidsinspanningen op hoofdlijnen gevolgd: Westland zal niet zelf monitoren, maar zal meeliften op de monitor van Haaglanden.