ANALYSEDOCUMENT VERKEERSVEILIGHEID

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

3 december 2019

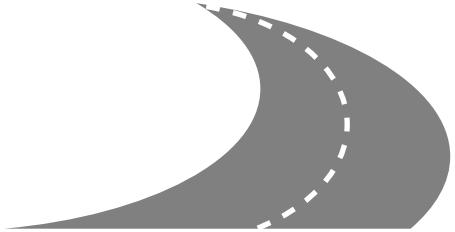
MRDH maakt
een punt van nul
verkeersslachtoffers

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

De belangrijkste risico's in de MRDH

VERKEERSYSTEEM

- Te smalle fietsinfrastructuur in relatie tot de intensiteit (hoeveelheid fietsers) en de heterogeniteit
- De aanwezigheid van obstakels op of naast de fietsinfrastructuur
- Inconsistente infrastructuur o.a.
  - brom- en snorfietsers op rijbaan is niet consequent doorgevoerd
  - veel verschillende fietsvoorzieningen als onderdeel van (hoofd)fietsstructuur
  - voorrang op regionale (hoofd)fietsstructuur is per gemeente verschillend geregeld
- Inrichting van 30 km/u-wegen voldoet niet aan de richtlijnen



RISICOGROEP EN MODALITEITEN

- Basisschoolleerling (0-11 jaar) op de fiets of te voet
- Middelbare scholier (12-15 jaar) op de fiets
- Jongeren (16-17 jaar) op een snor- of bromfiets en beroepskoeriers op speed-pedelec
- Onervaren bestuurders (18-24 jaar) met de auto
- Veroorzakers (bestuurders van gemotoriseerd verkeer)
- Kwetsbare oudere (elektrische) fietsers (60+ers)

INDIVIDUELE VERKEERSDEELNEMER EN GEDRAG

- Te hard rijden binnen de bebouwde kom vooral in woonwijken (30 km/u-gebied en 50 km/u-wegen) en bij scholen
- Verkeersdeelnemers die muziek luisteren of hun smartphone gebruiken en niet bewust aan het verkeer deelnemen
- Notoire verkeersovertreders (veroorzakers) die bewust te hard rijden (en veel geluid maken)
- Slechte zichtbaarheid door gebrek aan (fiets)verlichting
- Onoverzichtelijke schoolomgeving door onder meer fout parkerende ouders

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Proces tot implementatie van het SPV 5
1.3 Totstandkoming van het analysedocument 6
1.4 Leeswijzer 6

2. Regionale verkeersveiligheidsanalyse 7
2.1 Trends & ontwikkelingen 7
2.2 Leeftijd verkeersslachtoffers in de regio 9
2.3 Vervoerswijze verkeersslachtoffers in de regio 10
2.4 Gedrag verkeersdeelnemers 10

3. Gemeentelijke verkeersveiligheidsanalyse 12
3.1 Bevindingen vragenlijst 12
3.2 Bevindingen verkeersveiligheidsanalyse 13

4. De verkeersdeelnemers en de risico's 20
4.1 Basisschoolleerling (0-11 jaar) op de fiets of te voet 20
4.2 Middelbare scholier (12-15 jaar) op de fiets 20
4.3 Jongeren (16-17 jaar) op een snor- of bromfiets & beroepskoeriers 21
4.4 Onervaren bestuurders (18-24 jaar) met de auto 21
4.5 Veroorzakers (bestuurders van gemotoriseerd verkeer) 22
4.6 Oudere (elektrische) fietsers (60+ers) 22
4.7 Conclusie: de risico's in de MRDH 23

5. Aanbevelingen voor vervolgproces 24
5.1 Regionale uitvoeringsagenda 24
5.2 Vervolg 26

Bijlage 1: Contactpersonen gemeenten 27
Bijlage 2: Verkeersveiligheidsbeleid per gemeente 28
Bijlage 3: Van risico naar maatregel - een voorbeeld 29

1. Inleiding

In dit hoofdstuk is de aanleiding van het analysedocument beschreven en is aangegeven wat het doel is en hoe het document tot stand is gekomen.

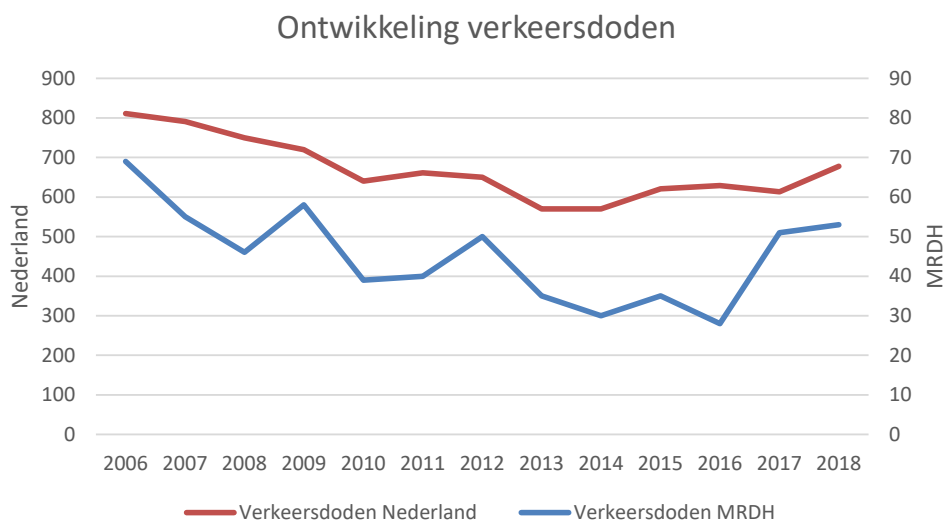
1.1 Aanleiding

Iedereen wil zich op een prettige en veilige manier verplaatsen en verwacht weer ongedeerd thuis te komen. Echter, de verkeersveiligheid in Nederland is de afgelopen jaren verslechterd. Gemiddeld komen elke dag 2 mensen niet meer thuis. In 2018 waren er 678 verkeersdoden te betreuren (figuur 1) waarvan 53 in de metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Daarnaast raken jaarlijks ruim 20.000 mensen gewond in Nederland waarvan 4.300 in de metropoolregio (figuur 2). De dalende trend is gestopt en vanaf 2014 neemt het aantal verkeersslachtoffers[1] toe. Accepteren we dit?

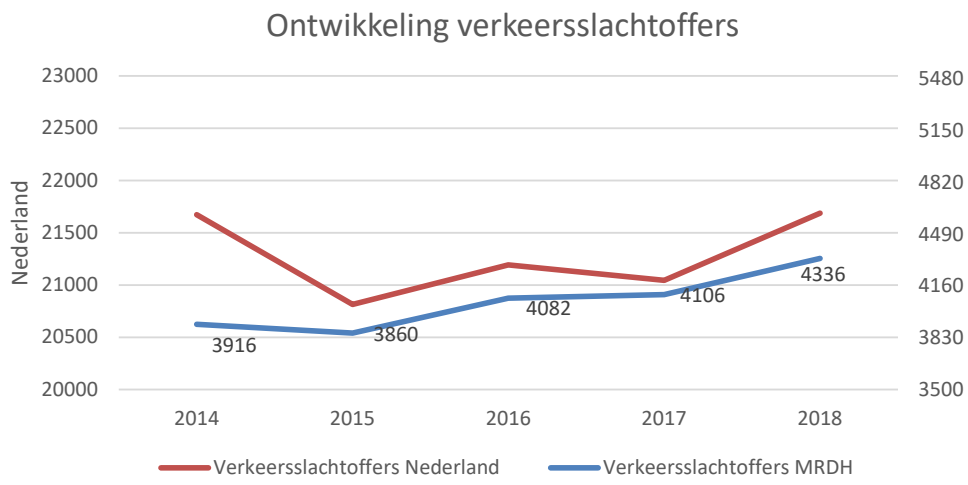
De impact van verkeersonveiligheid is groot. Ongelukken leiden tot veel persoonlijk leed. Iedereen kent wel iemand die bij een ongeval betrokken is geweest. De maatschappelijke schade van verkeersongevallen is groot door onder meer schade aan voertuigen, medische kosten en filekosten. De schattingen gaan uit naar ruim €14 miljard per jaar in Nederland. Verkeersveiligheid raakt ons allemaal. We moeten écht aan de slag!

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV)

De minister van Infrastructuur en Waterstaat vraagt dan ook opnieuw aandacht voor verkeersveiligheid. Alle overheden erkennen dat een trendbreuk noodzakelijk is. Om deze trendbreuk te bewerkstelligen, is een nieuwe impuls nodig in de wijze waarop alle overheden en maatschappelijke organisaties aan verkeersveiligheid werken. Hiertoe heeft de Minister het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) opgesteld. Dit plan bevat een gezamenlijke visie op de aanpak van verkeersveiligheidsbeleid voor alle overheden: rijk, provincies, regio's en gemeenten. Zonder impuls vanuit het SPV stagneert het aantal verkeersdoden en neemt het aantal verkeersslachtoffers fors toe.



Figuur 1 Ontwikkeling verkeersdoden Nederland & MRDH (CBS & ViaStat)



Figuur 2 Aantal verkeersslachtoffers in Nederland en de MRDH (ViaStat).

1 Verkeersslachtoffers zijn verkeersgewonden en verkeersdoden.

Waar staat het SPV 2030 voor?

De nul-ambitie betekent dat de overheden de handen ineenslaan om een zo groot mogelijk effect op de verkeersveiligheid te bereiken. Het SPV 2030 is geen bundeling van maatregelen, het is een visie op een nieuwe aanpak. Een startpunt voor alle overheden en maatschappelijke partners om structureel aandacht te schenken aan verkeersveiligheid in landelijke, regionale en lokale uitvoeringsprogramma's. Door het in kaart brengen van risico's en vervolgens maatregelen te nemen om de grootste risico's te verminderen wordt de verkeersveiligheid vergroot (Bron: SPV, 2018)

De kern van het SPV luidt: naar nul verkeersslachtoffers via een risico-gestuurde aanpak. Om dit te bereiken, voeren alle provincies en regio's in 2019 een risicoanalyse uit om de grootste risico's in beeld te brengen. Dit vormt de basis voor de op te stellen regionale uitvoeringsagenda waarbij iedere gemeente, provincie of regio aangeeft hoe zij de verkeersveiligheid gaan verbeteren in de periode 2020 – 2025. In februari 2019 is via een startakkoord afgesproken dat provincies en vervoerregio's hiertoe het initiatief nemen. Medio 2020 moeten de regionale uitvoeringsagenda's gereed zijn.

Verkeersveiligheid in de metropoolregio (MRDH)

De 23 gemeenten binnen de metropoolregio Rotterdam Den Haag streven al jaren naar nul verkeersslachtoffers met de campagne "Maak een punt van nul verkeersslachtoffers". Dit streven komt overeen met de ambitie uit het SPV. Deze doelstelling is des te urgenter nu het aantal verkeersslachtoffers ook binnen de MRDH de afgelopen jaren weer is toegenomen. In Figuur 2 is het aantal slachtoffers in de MRDH en in Nederland te zien, het aantal slachtoffers in de MRDH stijgt harder dan in Nederland.

Het is van belang dat alle overheden, burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties hun verantwoordelijkheden nemen. Actie is nodig en iedereen heeft een rol. De urgentie wordt in de regio breed gedeeld en de nul-ambitie omarmd. Deze nul-ambitie is ook verwoord in de Strategische Agenda van de MRDH. Verkeersveiligheid draagt bij aan het versterken van het economisch vestigingsklimaat, het verbeteren van de bereikbaarheid in de regio en van de CO2-reductie.

MRDH maakt

een punt van nul

verkeersslachtoffers

Doe mee!

1.2 Proces tot implementatie van het SPV

Het proces van de MRDH om met alle 23 gemeenten en overig betrokken partijen te komen tot implementatie van het SPV bestaat uit twee fasen, namelijk een analysefase (fase 1) en een uitwerkingsfase (fase 2).

Fase 1: analysefase met als product een analysedocument (2019)

In de analysefase brengt de MRDH samen met de gemeenten de huidige verkeersveiligheid in beeld (o.a. doelgroepen en vervoerswijzen), bekijkt de toekomstige ontwikkelingen die hierop van invloed zijn en maakt de verkeersveiligheidsrisico's inzichtelijk. Ook brengt de MRDH in beeld hoe de gemeenten zich verhouden tot het thema verkeersveiligheid en welke behoeften ze hebben in relatie tot het verdere traject.

Fase 2: uitwerkingsfase met als product een regionale uitvoeringsagenda (2020)

In de uitwerkingsfase wordt met alle partijen een regionale uitvoeringsagenda opgesteld waarin de MRDH samen met de gemeenten aangeeft hoe zij de verkeersveiligheid gaat verbeteren in de periode 2020 - 2025. De agenda gaat onder meer in op de verkeersveiligheidsdoelen, de verkeersveiligheidsrisico's, de maatregelen die worden genomen om de risico's te reduceren en op de wijze waarop de ontwikkeling van verkeersveiligheid gemonitord wordt. Belangrijk is dat de agenda op de behoeften van de gemeenten aansluit met als doel om bij te dragen aan een structurele daling van het aantal verkeersslachtoffers in de regio. De uitvoeringsagenda moet in juni 2020 gereed zijn.

Fase 1 en 2 vormen de start van de implementatie van het SPV.

Wat is de doorlooptijd van het SPV tot 2030?

2019-2020: risico's inventariseren en prioriteren en maatregelen uitvoeren

Provincies, regio's en gemeenten voeren een risicoanalyse uit. Op basis van de risicoanalyse stellen de partijen een gezamenlijke regionale uitvoeringsagenda op met maatregelen om de belangrijkste risico's aan te pakken.

2020-2025: ervaren, leren en evalueren van maatregelen

Alle betrokken partijen in de regio doen ervaring op met de risico-gestuurde aanpak. Samen met alle betrokken partijen worden relevante en meetbare risico-indicatoren geformuleerd, beleidsplannen gemaakt en maatregelen uitgevoerd. De maatregelen worden gemonitord om te zien hoe de risico's zich ontwikkelen.

2025-2030: bijstellen en professionaliseren

Na een evaluatie in 2025 bekijken we of en hoe het SPV 2030 moet worden bijgesteld. We onderzoeken samen wat nodig is om de risico-gestuurde aanpak verder te professionaliseren. (Bron: SPV, 2018)

1.3 Totstandkoming van het analysedocument

De resultaten uit de analysefase (fase 1) zijn weergegeven in dit analysedocument. Hoe is dit document tot stand gekomen?

Inventarisatie en vragenlijst (juli)

Alle gemeenten hebben een vragenlijst ingevuld om te achterhalen hoe de gemeente bezig is met het thema verkeersveiligheid. Ook is een inventarisatie gedaan wat er aan beleid op het gebied van verkeersveiligheid aanwezig is.

Verkeersveiligheidsanalyse (juli, augustus)

Per gemeente en van de hele regio is een verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd waarbij gekeken is naar o.a. doelgroepen, vervoerswijze, gedragingen en wegtypen.

Gesprekken met bestuurders (september)

De resultaten uit de vragenlijst en de verkeersveiligheidsanalyse zijn besproken met alle 23 gemeenten om een beeld te krijgen van de ambities en de behoeften op het gebied van verkeersveiligheid en om ze te informeren en te betrekken bij de implementatie van het SPV.

Het analysedocument vormt de basis voor het opstellen van de regionale uitvoeringsagenda.

1.4 Leeswijzer

In *hoofdstuk twee* wordt ingegaan op de regionale verkeersveiligheidsanalyse. *Hoofdstuk drie* gaat in op de gemeentelijke verkeersveiligheidsanalyse op basis van input uit de vragenlijsten, de gesprekken met bestuurders en de verkeersveiligheidsanalyse per gemeente. In *hoofdstuk vier* worden de belangrijkste risico's beschreven op basis van de profielen van zes verkeersdeelnemers en in *hoofdstuk vijf* komen de aanbevelingen voor het vervolgproces aan de orde.

2. Regionale verkeersveiligheidsanalyse

Dit hoofdstuk gaat in op de regionale verkeersveiligheidsanalyse om een beeld te krijgen van het aantal slachtoffers, de leeftijd en de vervoerswijze van de slachtoffers. Ook is gekeken naar trends en ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de verkeersveiligheid.

In de analyse is gekeken naar de door de politie geregistreerde verkeersslachtoffers. Hierbij merken we op dat het werkelijke aantal slachtoffers dat op de spoedeisende hulp belandt hoger is maar dat deze gegevens (nog) niet beschikbaar zijn. Sinds 2013 neemt de registratiegraad door de politie weer toe. Er zijn echter nog geen recente cijfers beschikbaar over de registratiegraad van verkeersslachtoffers. Vooral de ongevallen waarbij de politie niet aanwezig is, worden niet geregistreerd. Het gaat dan vooral om voetganger- en fietsongevallen waarbij geen motorvoertuig betrokken is. De regionale verkeersveiligheidsanalyse is een onderdeel van het bepalen van de verkeersveiligheidsrisico's.

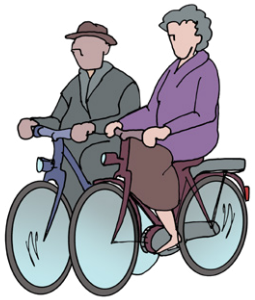
2.1 Trends & ontwikkelingen[2]

Verstedelijking

In de periode van 2007 tot 2017 groeide de bevolking van de MRDH sneller dan de bevolking van Zuid-Holland. De komende jaren zal de MRDH verder verstedelijken. Steeds meer woningbouw vindt binnenstedelijk plaats, waardoor de MRDH ook verder zal verdichten. In het SPV 2030 is verstedelijking als een belangrijke trend voor de maat van verkeersveiligheid benoemd. Het wordt drukker in de stad en de modal shift verschuift naar vervoerswijzen met een relatief hoge letselkans (voetgangers, gebruikers van (snor)fiets, elektrische fiets (E-bike), scootmobiel). Doordat veel MRDH-gemeenten al relatief verstedelijkt zijn, is de verwachting dat de komende jaren extra aandacht voor deze kwetsbare verkeersdeelnemers nodig zal blijven.

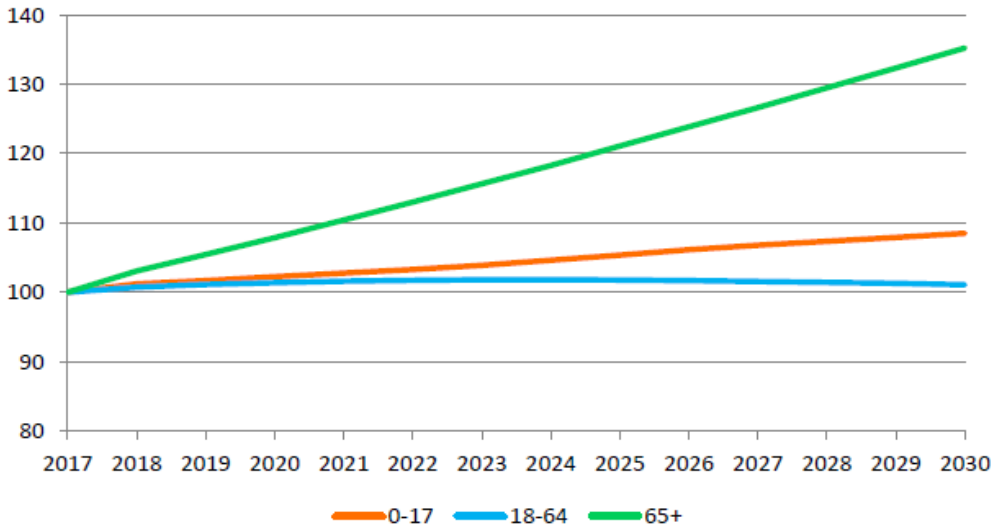
2 Een maatschappelijk gebiedsprofiel van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (oktober 2018) https://staatvan.zuid-holland.nl/wp-content/uploads/rapportage_maatschappelijk_gebieds-profiel_Metropoolregio_Rotterdam_Den_Haag_definitief_oktober_20181.pdf

Bevolkingsopbouw en vergrijzing



Het aantal jongeren (t/m 17 jaar) neemt in de metropoolregio toe. De verwachting is dat het aandeel jongeren van 2017 tot 2030 evenwel 20% blijft. Het aandeel 18-64 jarigen neemt vanaf 2024 af. Het aandeel 65+ers stijgt van 17% in 2017 naar 21% in 2030. Binnen deze groep stijgt vooral het aandeel 75+ers (figuur 3). Kortom: het aandeel kinderen en jongvolwassenen blijft gelijk, het aandeel volwassenen daalt en het aandeel senioren stijgt.

De vergrijzing gaat samen met de trend dat mensen steeds langer mobiel blijven. De toename van de mobiliteit onder ouderen is sterker dan de bevolkingsgroei en juist deze groep heeft ook een relatief hoge letselkans bij ongevallen. De verwachting is dan ook dat het aantal en aandeel ernstige slachtoffers onder deze leeftijdsgroep nog verder zal stijgen. De bevolkingsopbouw en de mate van vergrijzing verschillen sterk per gemeente. De bevolkingsopbouw per gemeente is in hoofdstuk drie opgenomen.



Figuur 3 Ontwikkeling bevolking MRDH naar leeftijdscategorie van 2017 t/m 2030 (index). Bron: Staat van Zuid-Holland.

Heterogeniteit

De diversiteit van (elektrische) vervoerswijzen in het verkeersbeeld neemt toe. Nieuwe modaliteiten, zoals de elektrische steps, Stints, segways, elektrische fietsen, speed-pedelecs en elektrische snor- en bromfietsen zijn steeds meer te zien in het verkeersbeeld. Dit zorgt voor een toename van snelheids- en massaverschillen op fiets- en voetpaden waardoor discussie ontstaat over de plek op de weg van elektrische fietsen, speed-pedelecs en brom- en snorfietsen. Er ontstaat een nieuw straatbeeld.

Afleiding, vermoeidheid en rijden onder invloed

Er is een groeiende afhankelijkheid van technologische hulpmiddelen en sociale media. Het gebruik van digitale media zoals bellen, appen en muziek luisteren in het verkeer en al het andere infotainment in een auto leidt tot steeds meer (visuele) afleiding in het verkeer. Weggebruikers zijn tijdelijk niet met het verkeer bezig waardoor de kans op een ongeval vergroot.

Stress en vermoeidheid zorgen in het dagelijks leven ook tot risico's in het verkeer. Vermoeidheid is een oorzaak in 10 tot 15% van de ernstige verkeersongevallen, de prognose is dat het in 2030 gaat om 1.100 tot 1.800 ernstige verkeersslachtoffers in Nederland (SWOV R-2018-17B).

Rijden onder invloed van alcohol en/of drugs vergroot de kans op een ongeval aanzienlijk. Drugs- en alcohol gebruik zorgen voor een verminderde alertheid en voertuigcontrole, oftewel voor het slechter uitvoeren van de rijtaak. Het alcoholgebruik in het verkeer is de afgelopen decennia flink gedaald maar het drugsgebruik onder jongeren neemt juist toe (SPV 2030).

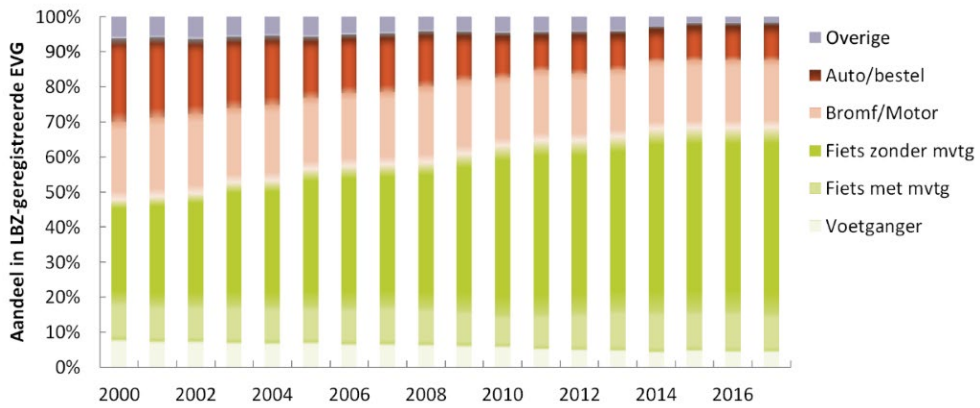
In twee maanden tijd meer dan 9000 appende fietsers beboet.

Per 1 juli 2019 is het verboden om een telefoon in de hand te nemen tijdens het fietsen. In juli en augustus heeft de politie meer dan 9000 boetes uitgeschreven aan fietsers met als doel de afleiding in het verkeer terug te dringen (bron: NOS nieuws, 8 oktober 2019).

Landelijke ontwikkeling verkeersslachtoffers

Het aantal ernstige verkeersslachtoffers in het verkeer stijgt landelijk sinds 2006 (SWOV, 2018[3]). Hierbij blijft het aantal ernstige verkeersslachtoffers bij ongevallen met gemotoriseerde voertuigen ongeveer gelijk. Het aantal ernstige verkeersslachtoffers dat valt bij ongevallen zonder motorvoertuig neemt echter toe. Naar schatting valt de helft van de ernstige verkeersslachtoffers bij ongevallen waarbij geen motorvoertuig betrokken is (SWOV, 2018) en de verwachting is dat dit aantal alleen maar toeneemt. Met motorvoertuigen worden alle vervoerswijzen met een geel kenteken bedoeld, dus ook bromfietsen maar geen snorfietsen. De verwachting is dat hier een sterke relatie is met fietsinfrastructuur. Qua leeftijd valt op dat jongeren, 16-17 jarige brom- en snorfietsers en 18-24 jarige automobilisten nog steeds de groepen zijn met de hoogste ongevalskans. Het aandeel ernstige verkeersslachtoffers neemt in deze leeftijdsgroep wel af. Het tegendeel geldt voor ouderen. Het aandeel ouderen onder de ernstige verkeersslachtoffers neemt harder toe dan het aantal ouderen in de bevolkingsopbouw. Met name het aandeel slachtoffers op een (elektrische) fiets neemt toe. Dit houdt verband met de fietsinfrastructuur en met het gedrag (figuur 4).

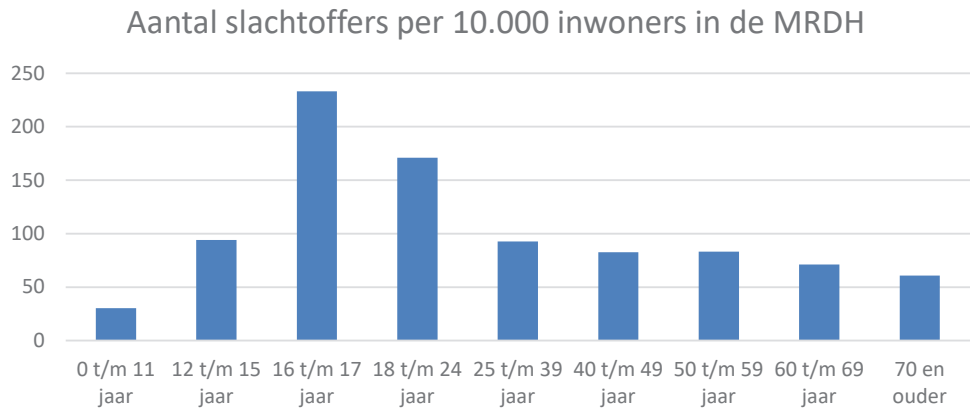
3 SWOV (2018). Ernstig verkeersgewonden in Nederland. SWOV-factsheet, december 2018, Den Haag. Een ernstig verkeersslachtoffer is een slachtoffer met ernstig letsel dat als gevolg van een verkeersongeval is opgenomen in het zieken huis en niet binnen dertig dagen is overleden.



Figuur 4 Ernstige verkeersslachtoffers naar vervoerswijze in Nederland, SWOV-factsheet december 2018

2.2 Leeftijd verkeersslachtoffers in de regio

In figuur 5 staat het aantal verkeersslachtoffers naar leeftijdscategorie in vergelijking met het aantal inwoners in de regio. Het valt op dat met name de groep 16 en 17-jarigen en de 18 t/m 24-jarigen de grootste kans hebben om verkeersslachtoffer te worden. De oorzaak hiervan kan zijn dat onervarenheid leidt tot een hoger risico. De groep 0 t/m 11 jarigen (kinderen) en de groep 70+ers (ouderen) hebben een relatief lage kans. Dit komt onder meer door een beperktere verkeersdeelname.



Figuur 5 Aantal verkeersslachtoffers (2014-2018) per 10.000 inwoners naar leeftijdscategorie.

In figuur 6 is het aantal slachtoffers per groep vergeleken met de totale bevolking. De 16 en 17-jarigen maken slechts 2,2% uit van de totale bevolking in de MRDH terwijl 6% van de verkeersslachtoffers 16 of 17 jaar is. Dit is een relatief hoog percentage dat in 2018 ook nog iets is toegenomen (6,1%). De 18 t/m 24-jarigen maken 9,1% uit van de totale bevolking terwijl 18,3% van de slachtoffers in deze leeftijdscategorie valt. Dit is een behoorlijk hoog percentage. In 2018 is het percentage gedaald naar 17,9%, maar dan nog is het percentage hoog. De grootste groep slachtoffers zijn de 25 t/m 39 jarigen met 22,4%. In 2018 is dit de grootste groep. Echter, omdat ruim 20,9% van de bevolking in deze groep valt, is de kans op ongevallen kleiner dan in de groep 16 en 17-jarigen en de groep 18 t/m 24-jarigen. In de regio is 22,8% van de bevolking 60 jaar of ouder (CBS, 2019). Van de 197 verkeersdoden in de MRDH van 2014 t/m 2018 waren er 29 60 t/m 69 jaar en 68 70 jaar of ouder. De 60+ groep is dus kwetsbaar in het verkeer. Tot slot valt op dat het percentage 0 t/m 11 jarigen relatief groot is (13,4%). Echter, vanwege een beperktere deelname aan het verkeer is het percentage slachtoffers relatief laag (4,3% in 2018). Dit geldt niet voor de 12 t/m 15-jarigen. Dit percentage is relatief hoog (4,6% in 2018) ten opzichte van het aandeel 12 t/m 15 jarigen (4,4%).

Meer zware ongelukken door elektrische fietsen

Het aantal fietsers dat na een ongeluk met ernstig letsel op de spoedeisende hulp terechtkwam, is vorig jaar opnieuw gestegen. Volgens expertisecentrum VeiligheidNL moesten 46.800 fietsers na een verkeersongeluk worden behandeld op de spoedeisende hulp. Dat is een stijging van 31% ten opzichte van 2009. Vooral oudere fietsers lopen ernstig letsel op maar ook jongeren komen vaak bij de eerste hulp terecht. Bij jongeren gebeuren ongelukken vaak doordat ze grotere risico's nemen dan andere fietsers. Ook zijn ze vaak tijdens het fietsen bezig met afleidende dingen zoals kletsen of muziek luisteren, en minder met het verkeer. Mensen die op een elektrische fiets rijden raken vaak zwaarder gewond bij een ongeluk dan mensen op een gewone fiets. Dat komt niet alleen doordat ze harder rijden maar ook doordat relatief veel ouderen op een elektrische fiets fietsen. VeiligheidNL verwacht dat het aantal fietsers dat gewond raakt bij een ongeluk de komende jaren verder stijgt (bron: NOS nieuws, 10 oktober 2019).

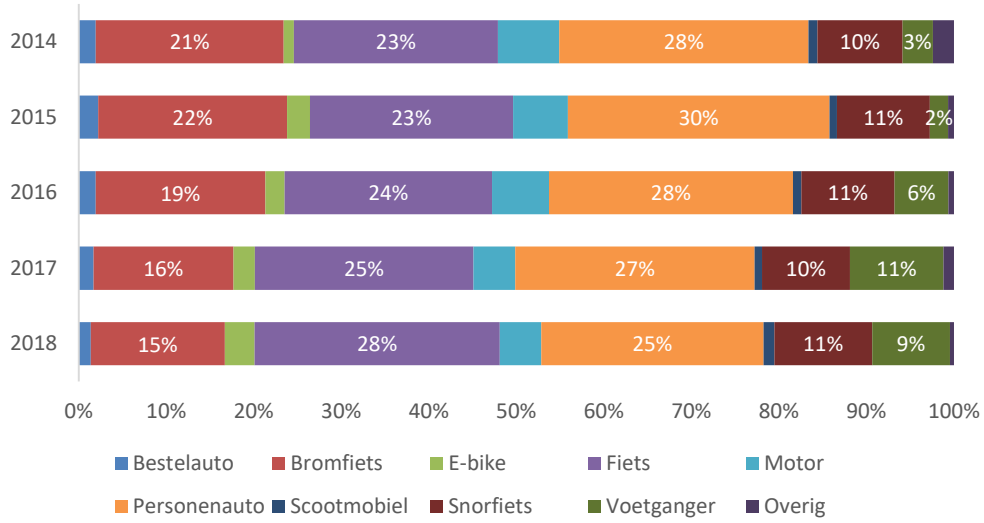
Als we de verdeling van de leeftijdsgroepen van slachtoffers van 2014 t/m 2017 vergelijken met 2018 valt op dat met name het aandeel ouderen (60 t/m 69 jaar en 70+) in 2018 is toegenomen. In 2018 was 9,9% van de slachtoffers 60 t/m 69 jaar en 10% van de slachtoffers 70+. In de jaren 2014 t/m 2017 lag dit aandeel op 8,9% en 7,9%. Voor alle andere leeftijdsgroepen daalt het aandeel slachtoffers met uitzondering van de 16 en 17 jarigen (6,0% in 2014 t/m 2017 en 6,1% in 2018). De ontwikkelingen met betrekking tot het aantal verkeersslachtoffers per leeftijdsgroep komt overeen met de verandering van de bevolkingsopbouw. De verwachting is dat met de vergrijzing van de bevolking de komende jaren het aandeel ouderen, dat in het verkeer slachtoffer wordt, toe zal nemen.

	Verdeling bevolking	Verdeling verkeersslachtoffers	
Leeftijdsgroepen	1-1-2018	2014 t/m 2017	2018
0 t/m 11 jaar	13,4%	4,8%	4,3%
12 t/m 15 jaar	4,4%	4,8%	4,6%
16 t/m 17 jaar	2,2%	6,0%	6,1%
18 t/m 24 jaar	9,1%	18,3%	17,9%
25 t/m 39 jaar	20,9%	22,5%	22,4%
40 t/m 49 jaar	13,6%	13,4%	11,8%
50 t/m 59 jaar	13,6%	13,3%	13,0%
60 t/m 69 jaar	11,0%	8,9%	9,9%
70 en ouder	11,8%	7,9%	10,0%

Figuur 6 Bevolking en verkeersslachtoffers onderverdeeld naar leeftijdscategorieën

2.3 Vervoerswijze verkeersslachtoffers in de regio

Van alle geregistreerde verkeersslachtoffers in de periode 2014 t/m 2018 zat 28% in een personenauto, 25% reed op een fiets, 19% reed op een bromfiets, 10% reed op een snorfiets en 6% was te voet en 2% reed op een elektrische fiets (E-bike). In figuur 7 is dit aandeel per jaar opgenomen. Het aandeel slachtoffers in een personenauto en op de bromfiets daalt de laatste jaren. In 2018 zaten er meer slachtoffers op een fiets (28%) dan in een personenauto (25%). Daarnaast neemt ook het aandeel slachtoffers te voet en op een E-bike toe. Het aandeel snorfietsers blijft nagenoeg gelijk. Het aandeel kwetsbare verkeersdeelnemers (voetganger, gebruiker van E-bike, fiets, scootmobiel) van het totaal aantal slachtoffers neemt toe in de MRDH.



Figuur 7 Aandeel slachtoffers per vervoerswijze per jaar in de MRDH

2.4 Gedrag verkeersdeelnemers

In paragraaf 2.3 en 2.4 is naar de leeftijd en de vervoerswijze van de verkeersslachtoffers gekeken. Slachtoffers ontstaan bij ongevallen waarbij het gedrag van verkeersdeelnemers een belangrijke rol speelt. Volgens Veilig Verkeer Nederland is 95% van de ongevallen te wijten aan menselijk falen. Doordat de toedracht (te hoge snelheid, alcoholgebruik, geen voorrang verlenen, negeren roodlicht etc.) van ongevallen niet meer wordt geregistreerd is een analyse op basis van ongevalsdata niet mogelijk. In het SPV zijn de volgende thema's wel benoemd: snelheid, afleiding, rijden onder invloed en de verkeersovertreders. Deze thema's komen overeen met de prioriteiten van de politie bij verkeershandhaving, de zogenaamde VARAS-prioriteiten (Veelplegers, Alcohol, Roodlichtnegatie, Afleiding en Snelheid). In het algemeen geldt dat een hogere subjectieve pakkans (het gevoel om betrapt te worden) leidt tot minder risicovolle gedragingen.

Snelheid

Over het algemeen geldt dat als de gemiddelde snelheid op een weg stijgt, de kans op een ernstigere afloop van ongevallen stijgt. De basis moet zijn dat de functie van de weg overeenkomt met de snelheidslimiet. Uit een onderzoek van het ROV Zuid-Holland, waarbij sprake is van zelf gerapporteerd gedrag (PROV, 2018) blijkt dat 22% van de bestuurders de snelheid regelmatig overschrijden op 50 km/u-wegen. Deze percentages zijn lager dan op andere type wegen. Vooral buiten de bebouwde kom geven weggebruikers aan de snelheid te overschrijden. Van alle automobilisten vindt 20% de pakkans op de 50 km/u-wegen (zeer) groot. De pakkans op 30 km/u-wegen wordt veel lager ingeschat. Zo'n 95% van de deelnemers van het onderzoek erkennen dat het gevaarlijk is om de snelheidslimiet te overschrijven binnen de bebouwde kom. De SWOV (R-2018-17) schat in dat er in 2030 70 tot 85 verkeersdoden en 1.900 tot 2.100 ernstige verkeersslachtoffers in Nederland bespaard kunnen worden als de snelheidshandhaving verdubbeld wordt. Voor bijna alle wegen met een snelheidslimiet van 50 km/u of hoger is de gereden snelheid (de V85-snelheid, de snelheid die 85% van de weggebruikers rijdt) beschikbaar gesteld door het NDW (Nationale Databank Wegverkeersgegevens). Op de locaties waar een hoge snelheid gereden wordt, moet gekeken worden naar de relatie tussen inrichting, functie en gebruik van de weg. Voor iedere gemeente is een lijst opgesteld met locaties met de grootste snelheidsoverschrijding. Deze lijst kunnen gemeenten gebruiken om samen met het OM en de politie te bepalen op welke locaties handhaving gewenst is.

Afleiding

Bij trends en ontwikkelingen is geschetst dat afleiding door bijvoorbeeld smartphonegebruik een toenemend probleem is. Naar schatting vallen er in Nederland door afleiding van automobilisten jaarlijks enkele tientallen tot ruim honderd verkeersdoden. Van de fietsslachtoffers op de Spoedeisende Hulp (SEH)-afdeling gaf 19% aan dat enige vorm van afleiding (mede) een rol had gespeeld bij het ontstaan van het ongeval. Uit het PROV 2018 blijkt dat 98% van de (elektrische) fietsers in de provincie Zuid-Holland het gevaarlijk vindt om social media te gebruiken op de fiets.

Alcohol & drugs

Verkeersdeelnemers onder invloed van alcohol, drugs of rijgevaarlijke medicijnen zijn niet rijgeschikt en mogen niet aan het verkeer deelnemen. Naar verwachting vallen er in 2030 zonder maatregelen 45 tot 105 verkeersdoden als gevolg van alcoholgebruik door automobilisten (SWOV R-2018-17). In 2018 heeft de politie bijna 6000 overtredingen van artikel 8 (rijden onder invloed) geconstateerd (Bron: Bluespotmonitor). Ongeveer 20% van de overtredingen was drugs-/medicijngerelateerd, de overige 80% alcoholgerelateerd. Uit het PROV (2018) blijkt dat 21% van de automobilisten weleens alcohol of drugs gebruikt voordat ze gaan rijden, 4% van de weggebruikers in de MRDH geeft aan ook bewust onder invloed te rijden. Dit percentage daalt al jaren (PROV, 2018) en lag in 2005 nog op 7%. Bijna iedereen (97%) is zich ervan bewust dat dit risicovol is en 93% is voorstander van meer en strengere alcoholcontroles. Verder vindt 10% van de weggebruikers de pakkans voor het rijden onder invloed (zeer) groot. Het percentage van weggebruikers dat met drugs en/of medicijnen achter het stuur zegt te zitten, is hoger: 21% in de MRDH. Van de ondervraagde automobilisten vindt 84% het (zeer) gevaarlijk om met medicijnen achter het stuur te zitten en 99% het (zeer) gevaarlijk om onder invloed van drugs auto te rijden.

Overig onveilig gedrag

Naast een te hoge snelheid, afleiding en rijden onder invloed zijn er meer gedragingen van weggebruikers die kunnen leiden tot onveilige situaties. Het gaat dan bijvoorbeeld om het negeren van het rode licht, (brom)fietsen op het trottoir of in voetgangersgebied en zonder verlichting deelnemen aan het verkeer. Landelijk worden deze risico's niet geregistreerd. Hierdoor kan niet gestaafd worden in welke mate deze gedragingen leiden tot verkeersveiligheidsrisico's.

3. Verkeersveiligheidsanalyse

Dit hoofdstuk beschrijft de verkeersveiligheidsanalyse op basis van de vragenlijst, de verkeersveiligheidsanalyse per gemeente en de input uit de gesprekken.

3.1 Bevindingen vragenlijst

Alle gemeenten hebben een vragenlijst ingevuld om inzicht te krijgen in het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid en het aantal mensen dat met verkeersveiligheid bezig is (fte) inclusief tijdsbesteding. In bijlage 1 staan de contactpersonen van de gemeenten en in bijlage 2 staat het verkeersveiligheidsbeleid per gemeente.

Gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid

Verkeersveiligheid wordt in alle coalitieakkoorden genoemd, maar bij de meeste gemeenten staat verkeersveiligheid vermeld onder de paragraaf bereikbaarheid, verkeer en vervoer of mobiliteit. Slechts een aantal keer was verkeersveiligheid als aparte paragraaf opgenomen. Verkeersveiligheid is vaak een onderdeel van gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen of van mobiliteitsvisies. In deze plannen wordt niet alleen aandacht besteed aan verkeersveiligheid maar ook aan verkeersafwikkeling, ruimtelijke ordening en leefbaarheid. De gemeente Rotterdam en de gemeente Den Haag zijn als enige gemeente binnen de MRDH bezig met opstellen van verkeersveiligheidsbeleid via een risico-gestuurde benadering in aansluiting op het SPV. Een aantal gemeenten is voornemens om het 'mobiliteits- of verkeersbeleid' te actualiseren en zoekt hierbij aansluiting bij het SPV door betrokken te blijven bij de regionale uitvoeringsagenda (fase 2). Het gaat om o.a. de gemeenten Delft, Zoetermeer, Vlaardingen, Nissewaard, Schiedam, Leidschendam-Voorburg, Capelle aan den IJssel, Rijswijk, Ridderkerk, Wassenaar en Westland.

Fte en budget per gemeente

In de meeste gevallen worden werkzaamheden voor verkeersveiligheid gecombineerd met andere verkeerszaken, fietsprojecten en/of gedragsbeïnvloeding. Verkeersveiligheid wordt in samenhang bezien met andere verkeerszaken. In de meeste gemeenten is er dan ook geen apart medewerker op het gebied van verkeersveiligheid aanwezig. Vrijwel alle gemeenten geven aan behoefte te hebben aan meer fte voor het opstellen van verkeersveiligheidsbeleid en voor verkeerseducatie bij scholen en gedragsbeïnvloeding zoals campagnes.

De meeste gemeenten hebben geen apart budget gereserveerd voor projecten of maatregelen voor verkeersveiligheid. Slechts een paar gemeenten hebben een klein budget beschikbaar voor gedragsbeïnvloeding en de aanpak van infrastructuur. De meeste maatregelen worden integraal opgepakt bij de herinrichting van wegen in het kader van beheer en onderhoud. In sommige gevallen neemt men de maatregelen mee in het budget dat is gereserveerd voor de uitvoering van projecten of voor de integrale wijkaanpak.

Tijdsbesteding

In de meeste gemeenten wordt ingezet op infrastructuur (inrichting van wegen conform Duurzaam Veilig, aanpak blackspots) gevolgd door gedragsbeïnvloeding en/of handhaving. Verkeersveiligheid wordt vooral reactief opgepakt op basis van klachten en in combinatie met lopende projecten. In een aantal gemeenten is men al bezig om conform de risico-gestuurde aanpak te werken maar over het algemeen is de risico-gestuurde aanpak uit het SPV voor veel gemeenten nog onbekend.

3.2 Bevindingen verkeersveiligheidsanalyse

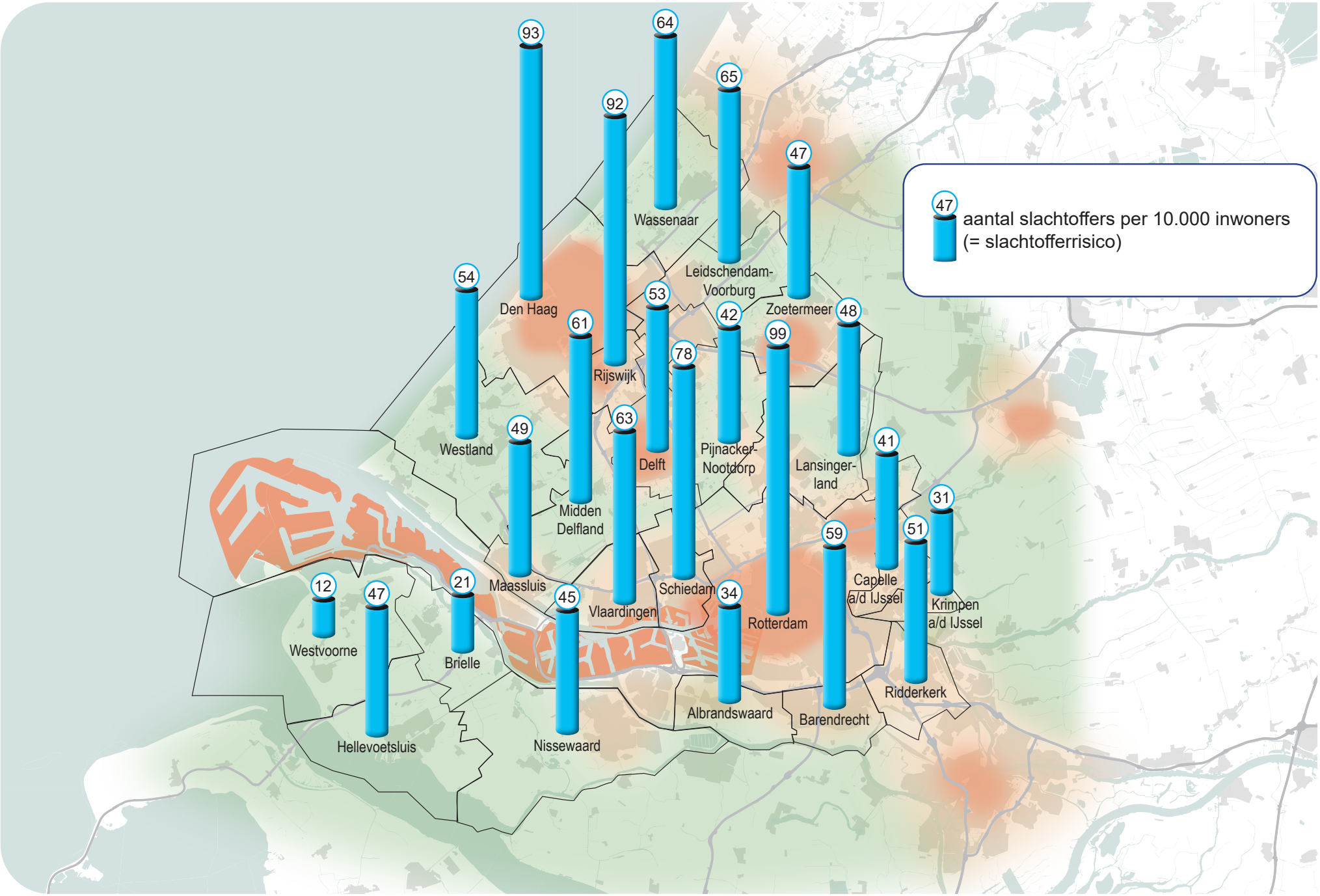
In augustus 2019 is een verkeersveiligheidsanalyse voor elke gemeente uitgevoerd. In deze analyse is gekeken naar de leeftijd en de vervoerswijze van verkeersslachtoffers in de gemeente. De resultaten van de specifieke analyse zijn gedeeld en besproken met alle gemeenten. In de volgende paragrafen zijn de belangrijkste resultaten weergegeven.

Inwoneraantal en slachtofferrisico per gemeente

In tabel 1 is het aantal verkeersslachtoffers per 10.000 inwoners per gemeente opgenomen. Dit wordt ook wel het slachtofferrisico genoemd. Het gaat om de verkeersslachtoffers in de jaren 2014 t/m 2018. In deze grafiek zijn alleen slachtoffers van ongevallen op gemeentelijke wegen meegenomen. In de gehele MRDH vielen 75 slachtoffers per 10.000 inwoners (bevolking per 1 januari 2018). Over het algemeen is te zien dat het aantal slachtoffers per 10.000 inwoners hoger is in gemeenten met een hogere bevolkingsdichtheid (aantal inwoners per vierkante kilometer). Het gaat hierbij om gemeenten als Rotterdam, Den Haag, Rijswijk en Schiedam. De gemeenten Krimpen a/d IJssel en Capelle a/d IJssel kennen ook een hoge bevolkingsdichtheid maar hebben een lager aantal slachtoffers per 10.000 inwoners (41 en 31). De gemeenten Midden Delfland en Wassenaar vallen op vanwege de lage bevolkingsdichtheid (minder dan 1500 inwoners per vierkante kilometer) en het hoge slachtofferrisico (64 en 61). Op de volgende pagina is het slachtofferrisico per gemeente op kaart weergegeven.

Gemeente	Aantal slachtoffers per 10.000 inwoners (slachtoffer-risico)	Aantal inwoners per km2	Aantal inwoners (1-1-2018)	Aantal slachtoffers (2014-2018)
Rotterdam	99	2936	638.712	6.330
Den Haag	93	6459	532.561	4.969
Rijswijk	92	3740	52.208	479
Schiedam	78	4371	77.907	606
MRDH	75		2.347.331	17.581
Leidschendam - Voorburg	65	2302	74.947	485
Wassenaar	64	510	26.084	167
Vlaardingen	63	3057	72.050	455
Midden Delfland	61	410	19.338	118
Barendrecht	59	2455	48.477	284
Westland	54	1323	107.492	582
Delft	53	4514	102.253	537
Ridderkerk	51	1913	45.789	233
Maassluis	49	3836	32.518	158
Lansingerland	48	1145	61.155	294
Zoetermeer	47	3620	124.695	587
Hellevoetsluis	47	973	39.992	186
Nissewaard	45	1150	84.593	380
Pijnacker - Nootdorp	42	1446	53.634	225
Capelle ad IJssel	41	4728	66.854	275
Albrandswaard	34	1163	25.218	87
Krimpen ad IJssel	31	3812	29.306	91
Brielle	21	619	17.040	35
Westvoorne	12	273	14.508	18

Tabel 1 Aantal slachtoffers (dodelijk + letsel) per 10.000 inwoners per gemeente (slachtofferrisico). Alleen verkeersslachtoffers op gemeentelijke wegen zijn meegenomen. BRON: ViaStat 2014 t/m 2018. Aantal inwoners en bevolkingsdichtheid (aantal inwoners per km2) zijn afkomstig uit CBS Statline (2018).


47
aantal slachtoffers per 10.000 inwoners
(= slachtofferrisico)
93
Den Haag
64
Wassenaar
92
Rijswijk
65
Leidschendam-
Voorburg
47
Zoetermeer
54
Westland
61
Midden
Delfland
53
Delft
78
Schiedam
42
Pijnacker-
Nootdorp
99
Rotterdam
48
Lansinger-
land
49
Maassluis
63
Vlaardingen
41
Capelle
a/d IJssel
31
Krimpen
a/d IJssel
51
Ridderkerk
59
Barendrecht
34
Albrandswaard
45
Nissewaard
12
Westvoorne
47
Hellevoetsluis
21
Brielle

Bevolkingsopbouw per gemeente

In tabel 2 is de bevolkingsopbouw per gemeente te zien. Er zijn duidelijke verschillen in de bevolkingsopbouw zichtbaar tussen de gemeenten. Zo is in Lansingerland 17% van de bevolking 11 jaar of jonger, terwijl dit in Westvoorne en Delft 10% is. De middelbare scholieren (12 t/m 15 jaar) zijn oververtegenwoordigd in Barendrecht, Pijnacker-Nootdorp, Lansingerland en Wassenaar. In de MRDH is 2% van de bevolking 16 of 17 jaar, in alle gemeenten ligt dit aandeel op 2 of 3%. In Delft (18%) en Rotterdam (10%) wonen meer jongvolwassenen (18 t/m 24 jaar) dan in de MRDH (9%). De leeftijdsgroep 25 t/m 39 jaar is ook oververtegenwoordigd in Rotterdam (24%) en Delft (23%), maar ook in Den Haag (23%). Voor de leeftijdsgroepen 40 t/m 49 jaar en 50 t/m 59 jaar zijn de verschillen tussen de gemeenten beperkt. De groep 60 t/m 69 jaar maakt 11% van de bevolking uit in de MRDH, maar in de gemeente Hellevoetsluis is dit 15% en in Brielle, Maassluis, Nissewaard, en Zoetermeer is dit 14%. De aanwezigheid van de oudste bevolkingsgroep verschilt sterk per gemeente, in Westvoorne en Wassenaar is 19% van de bevolking 70 jaar en ouder en in Ridderkerk 18% terwijl dit in de MRDH gemiddeld 12% is. In Den Haag, Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp wonen relatief weinig 70+ers (alle drie 10%).

Gemeente	Bevolkingsopbouw naar leeftijdscategorie (in levensjaren)								
	0-11	12-15	16-17	18-24	24-39	40-49	50-59	60-69	70+
MRDH	13%	4%	2%	9%	21%	14%	14%	11%	12%
Rotterdam	13%	4%	2%	10%	24%	13%	13%	10%	11%
Den Haag	14%	4%	2%	9%	23%	15%	13%	10%	10%
Zoetermeer	14%	5%	2%	8%	19%	13%	15%	14%	12%
Westland	13%	5%	2%	9%	18%	13%	15%	12%	13%
Delft	10%	3%	2%	18%	23%	11%	12%	10%	11%
Nissewaard	12%	4%	2%	8%	18%	13%	15%	14%	13%
Schiedam	13%	4%	2%	9%	21%	14%	14%	11%	12%
Leidschendam - Voorburg	13%	4%	2%	6%	18%	13%	14%	13%	16%
Vlaardingen	13%	4%	2%	8%	19%	13%	14%	12%	15%
Capelle ad IJssel	13%	4%	2%	8%	18%	13%	15%	13%	13%
Lansingerland	17%	6%	3%	7%	17%	16%	14%	10%	10%
Pijnacker - Nootdorp	16%	6%	3%	8%	16%	16%	15%	9%	10%
Rijswijk	13%	4%	2%	6%	21%	12%	14%	13%	16%
Barendrecht	15%	6%	3%	8%	15%	16%	15%	11%	11%
Ridderkerk	12%	4%	2%	8%	16%	12%	15%	13%	18%
Hellevoetsluis	12%	5%	2%	7%	17%	14%	15%	15%	13%
Maassluis	13%	4%	2%	7%	18%	13%	13%	14%	16%
Krimpen ad IJssel	14%	5%	3%	8%	15%	12%	14%	12%	17%
Wassenaar	13%	6%	3%	6%	11%	14%	16%	12%	19%
Albrandswaard	14%	5%	3%	7%	16%	16%	16%	12%	11%
Midden Delfland	14%	5%	3%	9%	15%	14%	16%	12%	12%
Brielle	11%	4%	3%	7%	16%	14%	16%	14%	15%
Westvoorne	10%	4%	3%	7%	12%	13%	17%	15%	19%

Tabel 2 Bevolkingsopbouw (1-1-2018) naar leeftijdscategorie per gemeente. Bron: CBS, Statline

Verkeersslachtoffers naar leeftijdscategorie

In tabel 3 is het aandeel slachtoffers naar leeftijdscategorie te zien. Hierbij zijn alleen de slachtoffers op gemeentelijke wegen meegenomen. De gemeenten zijn op volgorde van het totaal aantal inwoners gezet. Gemiddeld is 5% van de slachtoffers in de MRDH 0 t/m 11 jaar. Dit percentage ligt in Brielle op 8% en in Krimpen aan den IJssel, Ridderkerk en Leidschendam-Voorburg op 7%. In de MRDH is gemiddeld 5% van de slachtoffers 12 t/m 15 jaar. In Hellevoetsluis ligt dit percentage op 13% en in Zoetermeer, Barendrecht en Ridderkerk op 9%. In Albrandswaard is 18% van de slachtoffers 16 t/m 17 jaar terwijl dit in de MRDH gemiddeld 6% is. Ook in Lansingerland en Barendrecht is het aantal 16 t/m 17 jaar relatief hoog met 13%. De slachtoffers in de leeftijdsgroepen 18 t/m 24 jaar en 25 t/m 39 jaar zijn oververtegenwoordigd in Rotterdam, Den Haag, Delft en Rijswijk. De leeftijdsgroep 40-49 jaar is het hoogste in Westvoorne (24%) in vergelijking met de MRDH (13%) en de groep 50-59 jaar is vooral hoog in Midden-Delfland (20%), in Pijnacker-Nootdorp (19%) en in Krimpen aan den IJssel (19%). Het percentage verkeersslachtoffers van 60-69 jaar en van 70+ jaar bedraagt in de MRDH 9%. Dit percentage wordt sterk beïnvloed door Rotterdam en Den Haag waar relatief weinig oudere verkeersslachtoffers zijn. In veel andere gemeenten ligt het aandeel verkeersslachtoffers dat 60 jaar of ouder is hoger. In Wassenaar is 20% van de verkeersslachtoffers 60-69 jaar en in Westvoorne zelfs 24%. Het aandeel slachtoffers van 70 jaar en ouder is hoog in de gemeenten Midden-Delfland (20%), Maassluis (17%), Westland (16%) en Ridderkerk (16%).

In de analyse zijn de verkeersslachtoffers over de vijf jaren 2014 t/m 2018 meegenomen. Als er in een gemeente gemiddeld minder dan één slachtoffer per jaar valt in een bepaalde leeftijdsgroep is het aantal te laag om hier conclusies aan te verbinden. Dit is in tabel 3 blauw gemarkeerd.

Gemeente	Aandeel verkeersslachtoffers naar leeftijdscategorie (in levensjaren)								
	0-11	12-15	16-17	18-24	24-39	40-49	50-59	60-69	70+
MRDH	5%	5%	6%	19%	21%	13%	13%	9%	9%
Rotterdam	5%	4%	5%	21%	24%	13%	13%	8%	6%
Den Haag	5%	5%	6%	19%	23%	13%	11%	9%	8%
Zoetermeer	4%	9%	9%	16%	17%	11%	15%	10%	7%
Westland	3%	4%	7%	18%	15%	10%	15%	11%	16%
Delft	3%	3%	5%	22%	16%	13%	13%	12%	13%
Nissewaard	6%	6%	9%	15%	19%	11%	16%	11%	8%
Schiedam	6%	6%	7%	16%	20%	13%	13%	9%	10%
Leidschendam - Voorburg	7%	5%	6%	16%	17%	12%	13%	9%	15%
Vlaardingen	6%	4%	8%	16%	15%	13%	12%	11%	13%
Capelle ad IJssel	6%	8%	5%	13%	22%	14%	14%	11%	8%
Lansingerland	5%	8%	13%	18%	13%	11%	15%	10%	7%
Pijnacker - Nootdorp	2%	5%	8%	10%	16%	12%	19%	12%	15%
Rijswijk	2%	5%	6%	16%	22%	13%	14%	10%	11%
Barendrecht	6%	9%	13%	16%	13%	14%	12%	6%	11%
Ridderkerk	7%	9%	9%	9%	13%	11%	15%	10%	16%
Hellevoetsluis	5%	13%	13%	10%	17%	7%	12%	12%	11%
Maassluis	5%	8%	10%	10%	16%	9%	12%	13%	17%
Krimpen ad IJssel	7%	6%	6%	10%	17%	11%	19%	13%	12%
Wassenaar	5%	6%	6%	10%	16%	11%	11%	20%	15%
Albrandswaard	6%	8%	18%	5%	15%	14%	17%	8%	9%
Midden Delfland	4%	3%	3%	12%	12%	12%	20%	13%	20%
Brielle	8%	5%	7%	15%	21%	8%	13%	10%	13%
Westvoorne	4%	4%	0%	13%	9%	24%	11%	24%	11%

Tabel 3 Aandeel slachtoffers (dodelijk + letsel) per gemeente per leeftijdscategorie. Alleen slachtoffers op gemeentelijke wegen zijn meegenomen. BRON: ViaStat 2014 t/m 2018. De blauwe vakken betreffen groepen die uit minder dan vijf slachtoffers bestaan.

Verkeersslachtoffers naar vervoerswijze

Het aantal verkeersslachtoffers per vervoerswijze heeft een sterke relatie met de modal split per gemeente. Deze informatie is echter niet beschikbaar. Op de gemeentelijke wegen in de MRDH zitten de meeste verkeersslachtoffers op een fiets (28%). In de gemeenten Delft (43%), Midden Delfland (43%), Pijnacker-Nootdorp (40%) en Leidschendam-Voorburg (40%) is dit aandeel het hoogst. Het is goed mogelijk dat in deze gemeenten meer gefietst wordt dan in andere gemeenten. Opvallend is dat in de gemeente Brielle (17%) en Schiedam (23%) dit aandeel relatief laag is ten opzichte van de MRDH. Het aandeel verkeersslachtoffer in een personenauto is het hoogst in Capelle aan den IJssel (31%), gevolgd door Krimpen aan den IJssel (29%), Hellevoetsluis (28%) en Vlaardingen (26%) ten opzichte van 21% in de MRDH. De kans is groot dat in deze gemeenten ook meer gebruik wordt gemaakt van de auto. In de gemeente Albrandswaard (30%), Barendrecht (28%) en Nissewaard (25%) zitten relatief veel slachtoffers op een bromfiets ten opzichte van 20% in de MRDH. In de gemeente Den Haag zitten juist veel slachtoffers op een snorfiets (19%) gevolgd door Wassenaar (15%) en Schiedam (15%) ten opzichte van de MRDH (12%). In de gemeente Rotterdam (11%), Maassluis (13%) en Westvoorne (17%) is het aandeel voetgangers hoger ten opzichte van de MRDH (8%). Het aandeel slachtoffers op een E-bike is hoog in de gemeente Ridderkerk (10%) en in Pijnacker-Nootdorp (8%) ten opzichte van de MRDH (3%).

In de analyse zijn de verkeersslachtoffers over de vijf jaren 2014 t/m 2018 meegenomen. Als er in een gemeente gemiddeld minder dan één slachtoffer per jaar valt in een bepaalde leeftijdsgroep is het aantal te laag om hier conclusies aan te verbinden. Dit is in tabel 4 blauw gemarkeerd.

Gemeente	Fiets	Perso-nen-auto	Bromfiets	Snorfiets	Voet-ganger	Motor	E-bike	Scoot-mobiel	Bestelauto
MRDH	28%	21%	20%	12%	8%	5%	3%	1%	1%
Rotterdam	25%	23%	23%	9%	11%	5%	2%	1%	1%
Den Haag	29%	20%	17%	19%	7%	5%	2%	2%	1%
Zoetermeer	34%	25%	21%	6%	2%	6%	5%	0%	1%
Westland	34%	16%	22%	10%	6%	4%	7%	1%	1%
Delft	43%	11%	19%	11%	8%	3%	5%	0%	0%
Nissewaard	28%	24%	25%	7%	6%	5%	4%	1%	0%
Schiedam	23%	24%	20%	15%	9%	3%	3%	2%	1%
Leidschendam - Voorburg	40%	19%	17%	13%	4%	2%	3%	1%	1%
Vlaardingen	26%	26%	19%	13%	6%	4%	4%	2%	1%
Capelle ad IJssel	25%	31%	18%	9%	8%	6%	2%	2%	1%
Lansingerland	34%	16%	24%	11%	2%	5%	4%	1%	3%
Pijnacker - Nootdorp	40%	8%	22%	6%	5%	8%	8%	3%	0%
Rijswijk	27%	23%	21%	13%	6%	6%	2%	1%	1%
Barendrecht	33%	15%	28%	10%	5%	3%	2%	1%	3%
Ridderkerk	28%	18%	16%	14%	7%	5%	10%	2%	1%
Hellevoetsluis	35%	28%	16%	5%	3%	7%	4%	1%	1%
Maassluis	33%	18%	18%	5%	13%	4%	6%	1%	1%
Krimpen ad IJssel	33%	29%	13%	13%	3%	3%	6%	0%	0%
Wassenaar	38%	24%	11%	15%	3%	3%	4%	1%	2%
Albrandswaard	29%	22%	30%	5%	5%	3%	5%	0%	0%
Midden Delfland	43%	21%	20%	4%	3%	3%	3%	0%	1%
Brielle	17%	24%	22%	7%	13%	7%	9%	0%	2%
Westvoorne	37%	20%	9%	4%	17%	11%	2%	0%	0%

Tabel 4 Aandeel slachtoffers (dodelijk + letsel) per gemeente per vervoerswijze. Alleen slachtoffers op gemeentelijke wegen zijn meegenomen. BRON: ViaStat 2014 t/m 2018. De blauwe vakken betreffen groepen die uit minder dan vijf slachtoffers bestaan

Slachtofferrisico leeftijdsgroep en vervoerswijze

Hieronder is naast het slachtofferrisico per gemeente de leeftijdsgroep(en) en de vervoerswijze(n) weergegeven die ten opzichte van de MRDH oververtegenwoordigd is/zijn. Dit hoeft niet te betekenen dat dit in de betreffende gemeente ook de grootste groepen zijn maar het zijn de groepen die ten opzichte van de regio het meest opvallen. In tabel 3 en tabel 4 zijn per gemeente alle groepen weergegeven.

slachtofferrisico per gemeente	leeftijdsgroep(en) per gemeente	vervoerswijze(n) per gemeente
Brielle 21	0-11 & 70+	
Hellevoetsluis 47	12-15 & 16-17	
Midden Delfland 61	50+	
Wassenaar 64	60+	
Westland 54	50+	
Westvoorne 12	40-49 & 60+	
Barendrecht 59	12-15 & 16-17	
Lansingerland 48	12-15 & 16-17	
Leidschendam-Voorburg 65	0-11 & 70+	
Nissewaard 45	16-17 & 50-69	
Pijnacker-Nootdorp 42	50+	

Slachtofferrisico leeftijdsgroep en vervoerswijze

Hieronder is naast het slachtofferrisico per gemeente de leeftijdsgroep(en) en de vervoerswijze(n) weergegeven die ten opzichte van de MRDH oververtegenwoordigd is/zijn. Dit hoeft niet te betekenen dat dit in de betreffende gemeente ook de grootste groepen zijn maar het zijn de groepen die ten opzichte van de regio het meest opvallen. In tabel 3 en tabel 4 zijn per gemeente alle groepen weergegeven.

slachtofferrisico per gemeente	leeftijdsgroep(en) per gemeente	vervoerswijze(n) per gemeente
Albrandswaard 34	12-15 & 16-17	
Capelle a/d IJssel 41	12-15	
Krimpen a/d IJssel 31	0-11 & 50-59	
Maassluis 49	12-15 & 16-17 & 60+	
Ridderkerk 51	0-11 & 12-15 & 50+	
Vlaardingen 63	16-17 & 60+	
Delft 53	18-24 & 60+	
Rijswijk 92	24-39	
Schiedam 78	0-11 & 12-15 & 16-17	
Zoetermeer 47	12-15 & 16-17	
Den Haag 93	18-24 & 24-39	
Rotterdam 99	18-24 & 24-39	

4. De verkeersdeelnemers en de risico's

Dit hoofdstuk gaat in op de belangrijkste risico's vanuit de regionale en gemeentelijke verkeersveiligheidsanalyse aan de hand van zes verkeersdeelnemers.

4.1 De basisschoolleerling (0-11 jaar) op de fiets of te voet

Daantje is 9 jaar en neemt vooral samen met haar ouders deel aan het verkeer. Daantje zit in groep 6 van de basisschool en woont op 4 kilometer van school. Als haar vader vrij is brengt hij haar met de fiets. De andere dagen brengt hij haar met de auto naar school. Daantje zit op een basisschool met veel leerlingen die grotendeels met de auto naar school komen. Bij het halen en brengen parkeren ouders hun auto overal rond de school.

De fietsvaardigheid van Daantje is nog in ontwikkeling. Ze heeft nog weinig ervaring in het verkeer. Ze durft nog niet goed alleen te gaan omdat ze niet weet wat ze moet doen in onoverzichtelijke verkeerssituaties. Ook haar ouders vinden het nog te vroeg om haar alleen te laten fietsen. In de straat voor de school is het vaak druk met ouders die de kinderen afzetten of er parkeren. De schoolomgeving is hierdoor onoverzichtelijk en onveilig voor ouders en kinderen te fiets of te voet. Daantje heeft als onervaren verkeersdeelnemer behoefte aan een overzichtelijk en autoluwe schoolomgeving. De school van Daantje wil het liefst dat ouders met de fiets komen maar heeft geen tijd om hier serieus werk van te maken. Ook de gemeente heeft er geen aandacht voor. Op de route richting de school wordt ook hard gereden. De school heeft aan de gemeente gevraagd om dit in de gaten te houden met een snelheidsmeter of door inzet van politie.

De afgelopen vijf jaar (2014 t/m 2018) zijn 939 kinderen van 0-11 jaar verkeersslachtoffer geworden in de regio oftewel bijna 200 kinderen per jaar. Dit betekent dat iedere schooldag een kind betrokken is bij een ongeval. Van 522 slachtoffers is de vervoerswijze bekend: het betrof vooral kinderen te voet (205) of op de fiets (187).

Risico's: kwetsbare verkeersdeelnemer, onervaren verkeersdeelnemer, onveilige schoolomgeving, te hard rijden door ouders, parkeergedrag van ouders.

4.2 De middelbare scholier (12-15 jaar) op de fiets

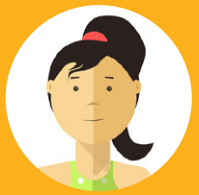
Mo is 14 jaar en neemt al een paar jaar zelfstandig deel aan het verkeer. Mo doet de havo en fietst elke ochtend 13 kilometer naar school. Hij is actief op social media en luistert vaak naar muziek op de fiets. In de ochtend heeft hij moeite om uit bed te komen en in de middag is hij uitgeput van school. Het is een heel eind. Mo vindt fietsen dan ook vermoeiend.

Mo fietst inmiddels twee jaar naar de middelbare school. Hij denkt dat hij de route en de verkeerssituaties goed kent, maar hij is in feite nog onervaren in het verkeer. Mo is ook niet bewust met het verkeer bezig. Hij is een echte puber die zich meer aangetrokken voelt tot uitdagingen, gevoeliger is voor groepsdruk en minder zelfcontrole en overzicht heeft. Mo woont in een kleine gemeente en fietst vaak met klasgenoten naar de middelbare school 13 kilometer verderop. Het is altijd erg druk op de fietspaden, met name door scholieren. Een aantal scholieren heeft elektrische fietsen dus Mo wordt regelmatig ingehaald. Het fietspad is ook smal waardoor Mo vaak moet uitwijken voor tegenliggers. De fietsroute van Mo kruist een paar keer een drukke ontsluitingsweg waar veel vrachtverkeer rijdt. Gelukkig hebben de fietsers hier wel voorrang. Ook fietst hij over een 50 km/uur-weg zonder fietspaden en fietst hij een stuk via het buitengebied waar geen straatverlichting aanwezig is. Mo heeft verlichting op zijn fiets maar een aantal klasgenoten heeft dat niet. Mo komt op de route veel fietsers tegen maar ook veel gemotoriseerd verkeer. Op een aantal wegen wordt erg hard gereden maar daar is Mo zich - net als zijn leeftijdsgenoten - niet bewust van. Hij is veelal niet bewust met het verkeer bezig, soms kijkt hij op zijn telefoon als hij een berichtje wilt lezen of een ander nummer op wilt zetten. Mo ziet dat ook andere mensen op de fiets of in de auto op hun telefoon kijken.

De afgelopen vijf jaar (2014 t/m 2018) zijn 951 middelbare scholieren van 12 – 15 jaar verkeersslachtoffer geworden in de regio oftewel bijna 200 pubers per jaar. Dit betekent dat bijna iedere schooldag één puber betrokken is bij een ongeval. Van de 583 middelbare scholieren waarvan de vervoerswijze bekend is, zat 76% op de fiets.

Risico's: kwetsbare verkeersdeelnemer, onervaren verkeersdeelnemer, onveilige fietsroute door afwezigheid van fietspaden en inconsistente voorrang, te smalle fietspaden, afleiding (o.a. appen, muziek luisteren en vermoeidheid) en gebrek aan zichtbaarheid (ontbreken van fietsverlichting).

4.3 Jongeren (16-17 jaar) op een snor- of bromfiets & beroepskoeriers



Stefanie is 17 jaar en rijdt dagelijks met haar bromfiets naar het mbo verderop in de stad. Zij neemt af en toe een andere route. In de avond en in het weekend heeft Stefanie een bijbaan als pizzabezorger. Zij brengt pizza's rond met een speed-pedelec.

Stefanie maakt op haar route naar school gebruik van de rijbaan en van het fietspad. Zij weet veelal niet waar zij met haar bromfiets mag rijden. Zij kiest simpelweg voor de snelste route. De snelste route naar school loopt ook via een winkelgebied. Zij rijdt hier met haar brommer gewoon door. De gemeente heeft paaltjes geplaatst maar daar kan zij omheen. Ook staan er verkeersverboden maar de politie handhaaft daar niet op. Stefanie heeft sinds kort haar brommer opgevoerd om nog sneller te kunnen gaan. Het is de afgelopen jaren een stuk drukker geworden op de fietspaden. De bromfiets en de speed-pedelec van Stefanie kunnen tot wel 40 km/u. Zij gaat veel sneller dan de reguliere fietsers. De speed-pedelec is een ideaal vervoersmiddel om in korte tijd zo veel mogelijk pizza's af te leveren. Zij krijgt betaald per bezorging en wordt dus gestimuleerd om de pizza's zo snel mogelijk te bezorgen. Zij vindt het leuk om snel over de fietspaden te slingeren en af en toe hard over de weg te rijden. Zij is zich niet bewust van haar rijgedrag.

De afgelopen vijf jaar (2014 t/m 2018) zijn 1205 jongeren van 16 of 17 jaar verkeersslachtoffer geworden in de regio oftewel bijna 250 jongeren per jaar. Dit betekent dat er iedere schooldag een jongere betrokken is bij een ongeval. Van de 922 jongeren waarvan de vervoerswijze bekend is, zaten er 471 (51%) op een bromfiets en 203 (22%) op een snorfiets. Speed-pedelecs zijn als vervoerswijze niet apart geregistreerd.

Risico's: onduidelijke positie brom- en snorfietsers op de weg, heterogeniteit op het fietspad, smalle drukke fietspaden, hoge snelheid, overlast winkelgebied/voetgangersgebied, gehaaste beroepskoeriers (veroorzakers).

4.4 Onervaren bestuurders (18-24 jaar) met de auto

Erik is 19 jaar en heeft veel geld verdiend met vloggen. Hij heeft sinds één jaar een nieuwe luxe auto waarin hij regelmatig een ritje met zijn vrienden maakt. Hij rijdt graag door de stad en over de boulevard, bij voorkeur met hoge snelheid met harde muziek erbij.

Erik heeft sinds één jaar zijn rijbewijs en heeft een luxe auto gekocht waar je wel mee gezien wilt worden. Hij heeft nog weinig ervaring in het verkeer, al vindt hij zelf dat hij goed kan rijden. Erik kickt op snelheid. Hij is al een paar keer geflitst maar de boetes kunnen hem niet zoveel schelen. Ook als Erik voor zijn werk op pad moet, wil hij graag zo snel mogelijk bij zijn afspraak zijn. Erik showt zijn auto graag aan zijn vrienden en neemt hen vaak mee voor een ritje door de stad en over de boulevard. Voor de kick gaat hij 's nachts weleens op pad met vrienden om auto's te testen in een straatrace en negeert dan ook weleens een rood licht.

De afgelopen vijf jaar (2014 t/m 2018) zijn er 3618 verkeersslachtoffers van 18- 24 jaar gevallen in de regio. Van de 2777 jongvolwassenen waarvan de vervoerswijze bekend is, zaten er 841 in een personenauto of bestelbus (30%) maar ook 853 op een bromfiets (30%). Automobilisten blijven daarmee een risicogroep zowel als slachtoffer als veroorzaker.

Risico's: onervaren verkeersdeelnemer, overschatting, notoire verkeersovertreders (veroorzakers), hoge snelheid/straatraces.

4.5 Veroorzakers (bestuurders van gemotoriseerd verkeer)

Janine is 39 jaar en werkt als teammanager. Ze heeft een leaseauto waarmee ze dagelijks naar haar werk rijdt. 's Morgens zet ze meestal eerst haar dochter af bij school. En vanwege haar volle agenda rijdt ze meteen door naar haar werk. Onderweg belt ze met collega's en met haar vriendinnen. Ze parkeert de auto in een parkeergarage dicht bij het station waar het vaak druk is met fietsers en voetgangers.

Janine brengt haar dochter 's ochtends zo snel mogelijk naar school. Ze heeft altijd haast en rijdt vaak te hard de wijk uit. Ze is zich hier niet bewust van en in de wijk controleert de politie niet op snelheid. Daarbij is de weg ook niet zo ingericht dat hard rijden niet mogelijk is. Ze parkeert de auto op de stoep voor de school wat eigenlijk niet mag. Ze vindt even fout parkeren geen probleem en andere ouders doen het ook dus het valt niet op. En de gemeente controleert niet. Daarna rijdt ze snel door naar werk. Het is een drukke route maar ze kent de route goed. Onderweg belt ze met diverse collega's waardoor ze niet altijd met het verkeer bezig is. Ze parkeert de auto in een parkeergarage vlakbij het station en ook in deze omgeving is ze nog vaak aan het bellen.

Er is weinig informatie over veroorzakers van verkeersslachtoffers maar het is wel duidelijk dat de belangrijkste veroorzaker van slachtoffers de automobilist is en in toenemende mate ook de bromfiets. Bij ongevallen waarbij de personenauto in aanraking komt met een verkeersdeelnemer is de kans veel groter dat de (kwetsbare) verkeersdeelnemer letsel oploopt.

Risico's: personenauto als veroorzaker, gedragingen door automobilisten (foutparkeren, hoge snelheid rondom school), afleiding.

4.6 Kwetsbare oudere (elektrische) fietsers (60+ers)

Arie is 70 haar en geniet van zijn pensioen. Hij doet dagelijks boodschappen bij een grote supermarkt om de hoek. Hij fietst regelmatig naar zijn dochter om op te passen op de kleinkinderen en fietst in de weekenden of op mooie dagen graag in de duinen op zijn E-bike. Hij vindt het heerlijk om mobiel te zijn en dagelijks een stukje te fietsen. Hij is zich wel bewust dat hij moet opletten in het verkeer omdat hij al eerder is gevallen met zijn fiets. Hij moest uitwijken voor een andere fietser en raakte een stoeprand.

Arie heeft vroeger veel auto gereden. Hij vindt het heerlijk om mobiel te zijn maar hij vindt autorijden nu te stressvol. Het is veel drukker geworden en het verkeer rijdt veel te hard. Hij merkt dat hij ook moeite heeft met bewegingen zoals achterom kijken. Omdat hij merkte dat ook het fietsen van langere afstanden niet meer goed lukte, heeft hij een E-bike gekocht. Hij wil namelijk nog graag de duinen in of op de fiets naar zijn dochter. Hij heeft geen uitleg of cursus gekregen over het gebruik van een E-bike. Hij vindt dit ook niet nodig omdat hij fietsen op een E-bike niet moeilijk vindt. Arie fietst het liefst niet in de stad omdat het druk en onoverzichtelijk is op de fietspaden. Hij is een keer gevallen met de fiets. Hij moest uitwijken, reed tegen een stoeprand aan en verloor zijn balans. Verder vindt hij het nog steeds verwarrend dat hij soms voorrang krijgt en op vergelijkbare locaties juist voorrang moet verlenen.

De afgelopen vijf jaar (2014 t/m 2018) zijn er 1795 ouderen van 60 - 69 jaar en 1653 van 70+ verkeersslachtoffer geworden in de regio. Van de 2438 ouderen (60+ers) waarvan de vervoerswijze bekend is, zaten er 798 (33%) op een fiets en 194 op een E-bike (8%). Het aandeel oudere (elektrische) fietsverkeersslachtoffers stijgt (8,8% in 2018 en gemiddeld 5,9% in de periode van 2014 t/m 2017). Onder 70+ers zijn relatief veel verkeersdeelnemers te voet gewond geraakt (159).

Risico's: kwetsbare verkeersdeelnemer, obstakels op of naast het fietspad, inconsistentie in infrastructuur, heterogeniteit op het fietspad.

4.7 Conclusie: de risico's in de MRDH

Het SPV 2030 beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid onderverdeeld naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig, vanuit specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (fietsers, voetgangers) en risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag. Regio's bepalen zelf op basis van de risicoanalyse wat voor hen de belangrijkste concrete risico's zijn die moeten worden aangepakt.
Een samenvatting van de risico's is weergegeven in tabel 5. De risico's sluiten goed aan op de negen thema's uit het SPV. Het is van belang aan deze risico's prioriteit te geven in de op te stellen regionale uitvoeringsagenda.

De negen thema's uit het SPV	De belangrijkste risico's in de MRDH

Verkeersysteem
• *Veilige infrastructuur*
• *Heterogeniteit in het verkeer*
• *Technologische ontwikkelingen*
	• Te smalle fietsinfrastructuur in relatie tot de intensiteit (hoeveelheid fietsers) en de heterogeniteit
	• De aanwezigheid van obstakels op of naast de fietsinfrastructuur
	• Inconsistente infrastructuur o.a.
	  • brom- en snorfietsers op rijbaan is niet consequent doorgevoerd
	  • veel verschillende fietsvoorzieningen als onderdeel van (hoofd)fietsstructuur
	  • voorrang op regionale (hoofd)fietsstructuur is per gemeente verschillend geregeld
	• Inrichting van 30 km/u-wegen voldoet niet aan de richtlijnen

Risicogroep en modaliteiten • *Kwetsbare verkeersdeelnemers* • *Onervaren verkeersdeelnemers*	• Basisschoolleerling (0-11 jaar) op de fiets of te voet • Middelbare scholier (12-15 jaar) op de fiets • Jongeren (16-17 jaar) op een snor- of bromfiets en beroepskoeriers op speed-pedelec • Onervaren bestuurders (18-24 jaar) met de auto • Veroorzakers (bestuurders van gemotoriseerd verkeer) • Kwetsbare oudere (elektrische) fietsers (60+ers)
Individuele verkeers-deelnemer en gedrag • *Snelheid in het verkeer* • *Afleiding in het verkeer* • *Verkeersovertreders* • *Rijden onder invloed*	• Te hard rijden binnen de bebouwde kom vooral in woonwijken (30 km/u-gebied en 50 km/u-wegen) en bij scholen • Verkeersdeelnemers die muziek luisteren of hun smartphone gebruiken zijn en niet bewust aan het verkeer deelnemen • Notoire verkeersovertreders (veroorzakers) die bewust te hard rijden (en veel geluid maken). • Slechte zichtbaarheid door gebrek aan (fiets) verlichting • Onoverzichtelijke schoolomgeving door onder meer fout parkerende ouders

Tabel 5 Belangrijkste risico's in de MRDH

5. Aanbevelingen voor vervolgproces

Dit hoofdstuk beschrijft de belangrijkste aanbevelingen en een aanzet voor het vervolgproces: hoe vertalen we de resultaten uit de analyse in een regionale uitvoeringsagenda?

In dit hoofdstuk zijn op basis van de resultaten uit de analyse aanbevelingen gedaan om tot een regionale uitvoeringsagenda te komen (fase 2). De regionale uitvoeringsagenda moet in juni 2020 gereed zijn. De MRDH stelt de agenda op in samenwerking met de wegbeheerders maar ook met het OM/CVOM, de politie, het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH) en overige partijen (ANWB, VVN, Fietsersbond, Kennisnetwerk (SWOV/CROW).

5.1 Regionale uitvoeringsagenda

De volgende elementen komen aan de orde in de regionale uitvoeringsagenda.

a. Ambitie en doel MRDH

De MRDH streeft al jaren naar nul verkeersslachtoffers met de slogan Maak een punt van nul verkeersslachtoffers (MVD01.). Dit streven komt overeen met de ambitie van het SPV. In de periode 2020-2025 werken we toe naar een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. Dat is het regionale doel. We noemen geen streefwaarde want elk slachtoffer is er één te veel.

b. Behoeften vanuit de gemeenten

In de gesprekken met de 23 gemeenten is gevraagd wat zij belangrijk vinden om terug te laten komen in de regionale uitvoeringsagenda. De gemeenten hebben behoefte aan o.a.:

- Een duidelijke regionale koers in aansluiting op de verkeersveiligheidsambitie;
- Een overzicht van maatregelen die aansluiten op de risico-gestuurde aanpak met onderscheid naar infrastructuur, gedragsbeïnvloeding bestaande uit educatie, voorlichting en handhaving;
- behoefte aan kennisdeling op het gebied van data, maatregelen en risico's in het regionaal verkeersveiligheidsoverleg of in aparte kennissessies;
- Een intensievere samenwerking met de MRDH of tussen gemeenten onderling bij de uitvoering van maatregelen of projecten op het gebied van capaciteit en/of kennis;
- Het toegankelijk maken van (ongevallen)data voor analyse, opstellen van beleid en monitoring;
- Een nieuwe subsidieverordening meer gericht op de risico-gestuurde aanpak.

De MRDH streeft ernaar om in de regionale uitvoeringsagenda een duidelijke regionale koers aan te geven waar alle gemeenten op kunnen aanhaken. De gemeenten kunnen op basis hiervan en in aansluiting op de gemeentelijke risicoanalyse een eigen uitvoeringsprogramma opstellen. De MRDH staat aan de lat voor het opstellen van de regionale uitvoeringsagenda. Daarnaast kan de MRDH de wegbeheerders bij de implementatie van de risico-gestuurde aanpak ondersteunen. Denk hierbij aan ondersteuning bij het bepalen van risico-indicatoren, bij onderzoek naar risico's in de infrastructuur of bij de vertaling van risico's naar maatregelen.

c. Inzet op de 3 E's: voorstel voor mogelijke rollen en verantwoordelijkheden

Bij het vertalen van de risico's naar maatregelen wordt ingezet op de drie E's: Engineering (infrastructuur), Education (gedragsbeïnvloeding) en Enforcement (handhaving). De maatregelen op het gebied van infrastructuur, gedragsbeïnvloeding (educatie en voorlichting) en handhaving worden in samenhang bezien. Om een beeld te krijgen wie welke rol per 'E' kan oppakken, is hieronder een eerste aanzet gedaan. Een gezamenlijk aanpak van de 3 E's is essentieel.

Infrastructuur

Aanpassing van infrastructuur zorgt voor de meest blijvende verandering in het gedrag van verkeersdeelnemers.

Rol van de MRDH

- ondersteunt gemeenten die risico-gestuurd de infrastructuur in beeld willen brengen (financieel/subsidie, data en capaciteit/inhuur);
- voert een lobby voor extra personele capaciteit en extra financiële middelen;
- voert een lobby voor meer uniformiteit in regelgeving o.a. brom- en snorfietsers en speed-pedelecs op de weg en voorrang fietsers op rotondes;
- draagt via subsidie bij aan de uitvoering van infra-maatregelen;
- faciliteert kennisdeling voor wegbeheerders;
- zorgt dat benodigde data voor monitoring voor alle partijen beschikbaar is en dat nieuwe (landelijke) data wordt gedeeld. Ook werkt de MRDH met diverse partijen aan een betere ontsluiting van data.

Rol van de gemeenten

- brengt risicolocaties in beeld. Het gaat dan bijvoorbeeld om het gericht in beeld brengen van wegen, fietspaden en kruisingen die niet aan de norm voldoen;
- brengt maatregelen tot uitvoering in samenwerking met diverse partijen;
- denkt mee met de monitoring om tijdig het beleid bij te kunnen sturen en voeren monitoring uit volgens gezamenlijke afspraken met de regio;
- draagt financieel bij aan de uitvoering van de lokale maatregelen en projecten uit de regionale uitvoeringsagenda.

Rol van de politie, OM en overige partijen

- De politie toetst in hoeverre in het verkeersontwerp rekening is gehouden met de richtlijnen en de verkeersregels en of het ook te handhaven is;
- In samenwerking met Kennisnetwerk SPV, ANWB, Fietsersbond, VVN, GGD en NDW nadenken over ontsluiten en delen van (nieuwe) data.

Gedragsbeïnvloeding (educatie en voorlichting)

Voorlichting en educatie zorgen dat verkeersdeelnemers bekend zijn met de verkeersregels en bewust zijn van de risico's en voorbereid zijn op situaties die ze in het verkeer kunnen tegenkomen.

Rol van de MRDH

- ondersteunt gemeenten op het gebied van educatieprogramma's;
- biedt diverse lespakketten aan voor zowel de basisscholen als de middelbare scholen;
- biedt diverse cursussen aan voor specifieke doelgroepen (o.a. ouderen);
- neemt het initiatief tot regionale campagnes en regionale evenementen in samenwerking met de provincie Zuid-Holland en de ROV-ZH.

Rol van de gemeenten

- heeft de taak om de samenwerking te versterken met de organisaties in de gemeenten die een rol kunnen spelen in de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld de fietsersbond en VVN.

Rol van de politie, OM en overige partijen

- De maatschappelijke organisaties zoals fietsersbond, ANWB, VVN en ouderenbonden kunnen een rol spelen in het geven van cursussen of voorlichting aan specifieke doelgroepen, zoals ouderen en jongeren;
- De schooldirecteuren en wethouders Onderwijs kunnen een rol spelen in het geven van verkeersonderwijs, het afnemen van fietsexamens of het uitrollen van campagnes;
- Campagnes worden zoveel mogelijk gecombineerd met de inzet van de politie om het effect van campagnes te vergroten (o.a. BOB i.c.m. alcoholcontroles, Ik val op i.c.m. fietsverlichting controles).

Handhaving

Voor verkeersdeelnemers die, ondanks preventieve maatregelen, de verkeersregels overtreden, is handhaving belangrijk. Handhaving heeft ook een preventieve werking, omdat een hogere pakkans ertoe zal leiden dat bestuurders minder snel overtredingen zullen begaan.

Rol van de MRDH

- voert een lobby voor meer zichtbare inzet van politie op straat door meer prioriteit te geven aan verkeershandhaving;
- bepaald in overleg met de provincie, politie en OM de gewenste governancestructuur rondom verkeershandhaving;
- voert een lobby voor meer inzet en meer bevoegdheden voor BOA's;
- kan zorgen voor inzet van een team met flexibel in te zetten BOA's.

Rol van de gemeenten

- brengt de locaties in beeld waar handhaving gewenst is;
- neemt verkeersveiligheid en verkeershandhaving op in integrale veiligheidsplannen. Zo wordt het een integraal onderdeel van een breder afwegingsproces waarbij personele capaciteit en financiële middelen zo effectief mogelijk worden ingezet;
- staat aan de lat om bij het basisteam van de politie ook verkeershandhaving te agenderen en daarmee prioriteiten te stellen. Het aansturen van de basisteams is immers georganiseerd vanuit de lokale driehoek.

Rol van de politie, OM en overige partijen

- De politie maakt jaarlijks een handhavingsplan en maakt hierbij de koppeling naar de risico's uit de regionale uitvoeringsagenda en bespreekt het handhavingsplan in de regionale overleggen om afspraken te maken over de inzet op verkeershandhaving;
- De politie en het OM werken samen met partners aan een verbeterde ontsluiting en analyse van verkeersveiligheidsdata;
- Het OM werkt via het parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) samen met de partners aan de uitvoering van de regionale uitvoeringsagenda en legt de connectie met landelijke ontwikkelingen op het gebied van verkeershandhaving.

d. Van risico naar maatregel

De risico's zijn geïnventariseerd (hoofdstuk 4). In de regionale uitvoeringsagenda worden de risico's voorzien van een risico-indicator en van mogelijke maatregelen. In bijlage 3 is een voorbeeld uitgewerkt van het risico 'te hard rijden binnen de bebouwde kom'. Ook is het van belang om de effecten van eerder genomen maatregelen te monitoren.

5.2 Vervolg

De eerste fase is afgerond in de vorm van dit analysedocument. De analyse is gereed en de risico's zijn bekend. Het is belangrijk dat de overheden zich hierin ook herkennen. Om te kunnen starten met het opstellen van de regionale uitvoeringsagenda kunnen extra financiële middelen vanuit het rijk zorgen voor een impuls om ook daadwerkelijk van start te gaan. Deze impuls geeft meer mogelijkheden aan de overheden als het gaat om urgentie en versnelling maar ook als het gaat om inzet van extra capaciteit of een andere wijze van bekostiging van maatregelen (bijvoorbeeld een subsidieverordening die past bij de nieuwe risicogestuurde aanpak). Het is een behoorlijke opgave om te komen tot nul verkeersslachtoffers en dat vraagt om een extra investering van het rijk maar ook van alle betrokken partijen.

In het SWOV-rapport 'Verkeersveiligheidsverkenning 2030, slachtofferprognoses en beschouwing SPV' is aangegeven dat voor investeringen in slachtoffervrij verkeer een budget nodig is van circa € 15 miljard in de periode van 2020-2050. Dit is ruim € 500 miljoen per jaar. De MRDH spendeert nu circa 12,5 miljoen per jaar aan verkeersveiligheid waarvan gemiddeld 10 miljoen aan subsidies voor infrastrutuur en 2,5 miljoen voor gedrag. Het is mogelijk om hierin in de komende jaren andere keuzes te maken door bijvoorbeeld een (groter) deel van dit bedrag te reserveren voor gedragsbeïnvloeding en handhaving.

In de periode tot juni 2020 gaat de MRDH met alle partijen aan de slag met de regionale uitvoeringsagenda. Het SPV vormt een mooie aanleiding om opnieuw aandacht te vragen voor verkeersveiligheid.

Bijlage 1: Contactpersonen gemeenten

Organisatie	Beleidsmedewerker waarmee het gesprek is gevoerd en/of die de vragenlijst heeft ingevuld	Bestuurder waarmee het gesprek is gevoerd
Gemeente Albrandswaard	Sjaak Meijerink/Kevin van der Stelt	Martijn Heezen
Gemeente Barendrecht	Sjaak Meijerink/Kevin van der Stelt	Peter Luijendijk
Gemeente Brielle	Arno Wijshake	Robert van der Kooi
Gemeente Capelle ad IJssel	Michel Uittenbroek	Dick van Sluis
Gemeente Delft	Patrick van Geel/Lars Matthijssen	Martina Huijsmans
Gemeente Den Haag	Lilian Oskam/Elly van der Helm/Jacqueline Pieters	Robert van Asten
Gemeente Hellevoetsluis	Rob Bouwman/Martin Schellevis	Peter Schop en Milène Junius (Burgemeester) Ed Weeder en Bianca Verschoor (Raadsleden)
Gemeente Krimpen ad IJssel	Remco Brienne	Arjan Neeleman en Anton Timm
Gemeente Lansingerland	Maarten Batenburg	Simon Fortuyn
Gemeente Leidschendam - Voorburg	Alma de Jong/Henry van Hoeven/Arianne Kok	Astrid van Eekelen
Gemeente Maassluis	Ruud van Wietingen	Fred Voskamp
Gemeente Midden Delfland	Marielle Bartels	Hans Horlings
Gemeente Nissewaard	Frank van der Maas/Robin Maatjes	Igor Bal
Gemeente Pijnacker – Nootdorp	Richard de Ruiter	Ilona Jense – van Haarst
Gemeente Ridderkerk	Marleen Bellaart	Peter Meij
Gemeente Rijswijk	Jaap Finke / Henk van Leeuwen	Björn Lugthart
Gemeente Rotterdam	Ger Lulofs/Remco Smit	Judith Bokhove
Gemeente Schiedam	Lex Boersma/Arjan Breider	Jeroen Ooijevaar
Gemeente Vlaardingen	Henny Huizer	Bart Bikkers
Gemeente Wassenaar	Martijn Meulenbroek/Thomas Looije	Caroline Klaver-Bouman
Gemeente Westland	Niels Rovers/Joost van den Berk	Pieter Varekamp
Gemeente Westvoorne	Bjorn de Leeuw/Christiaan Nagtegaal	
Gemeente Zoetermeer	Peter van der Tuin	Marc Rosier

Bijlage 2: Verkeersveiligheidsbeleid per gemeente

Gemeente	Beleid op het gebied van verkeersveiligheid	Status
Albrandswaard	Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (2012-2020)	Vigerend
Barendrecht	Mobiliteitsvisie 2017-2027	Vigerend
Brielle	Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2018 – 2021 wordt opgesteld	In ontwikkeling
Capelle ad IJssel	Programma Mobiliteit wordt in 2020 vastgesteld	In ontwikkeling
Delft	Mobiliteitsplan Delft 2040	In ontwikkeling
Den Haag	Haagse Nota Mobiliteit (2011-2020) Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid (2016-2019) Nieuwe Kadernota wordt opgesteld *(in aansluiting op risico-gestuurde aanpak uit het SPV)*	Vigerend In ontwikkeling
Hellevoetsluis	Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2013	Vigerend
Krimpen ad IJssel	Verkeer- en Vervoersvisie	Vigerend
Lansingerland	Fietsveiligheidsplan 2018	In uitvoering
Leidschendam - Voorburg	Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan inclusief uitvoeringsprogramma wordt opgesteld	In ontwikkeling
Maassluis	Geen beleid op gebied van verkeersveiligheid	
Midden Delfland	Geen beleid op gebied van verkeersveiligheid	
Nissewaard	Mobiliteitsagenda 2020+ Actualisatie van het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan wordt opgesteld	Vigerend In ontwikkeling
Pijnacker – Nootdorp	Uitvoeringsprogramma Duurzame Mobiliteit 2019 - 2020	Vigerend en in uitvoering
Ridderkerk	Mobiliteitsplan wordt opgesteld	In ontwikkeling
Rijswijk	Integraal verkeersveiligheidsplan	In ontwikkeling
Rotterdam	Beleidsplan Verkeersveiligheid 2019 – 2023 *(in aansluiting op risico-gestuurde aanpak uit het SPV)*	In ontwikkeling
Schiedam	Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2011-2020 Mobiliteitsvisie wordt opgesteld	Vigerend In ontwikkeling
Vlaardingen	Actieplan Mobiliteit 2018 Actualisatie van het actieplan wordt in 2020 opgesteld	Vigerend In ontwikkeling
Wassenaar	Verkeersplan (2016) Nieuw verkeersplan sluipverkeer wordt in 2020 opgesteld	Vigerend In ontwikkeling
Westland	Mobiliteitsvisie en Programma Bereikbaarheid Westland 2018-2022	In ontwikkeling
Westvoorne	Geen beleid op gebied van verkeersveiligheid	
Zoetermeer	Actieplan Verkeersveiligheid 2013 Actieplan moet vernieuwd worden in 2020	Vigerend In ontwikkeling

Bijlage 3: Van risico naar maatregel - een voorbeeld

Risico: te hard rijden binnen de bebouwde kom

Eén van de voornaamste risico's die uit de risicoanalyse naar voren komt is te hard rijden binnen de bebouwde kom. Dit risico speelt bij vrijwel alle gemeentes.

Uit landelijke onderzoeken, uit de regionale verkeersveiligheidsanalyse en uit de gesprekken met de gemeenten blijkt dat het overschrijden van de snelheid binnen de bebouwde kom voor een onveilig gevoel zorgt bij vooral de overige weggebruikers.

Te hard rijden gebeurt door automobilisten in alle leeftijdsgroepen. De leeftijdsgroep 25-39 is de grootste leeftijdsgroep en ook regelmatig bij ongevallen betrokken. Denk aan de bewoners in hun eigen woonwijk, ouders bij scholen maar ook sluipverkeer dat een snellere route kiest. Dit zijn veelal de veroorzakers van de ongevallen. Een andere leeftijdsgroep die vaak te hard rijd, is de groep onervaren bestuurders (18-24 jaar). Het aantal slachtoffers (en veroorzakers) in deze groep is relatief hoog zowel met de personenauto als met de bromfiets.

Doelstelling

Een te hoge snelheid leidt tot verkeersveiligheidsrisico's. Daarom stellen wij ons tot doel dat 95% van de weggebruikers zich aan de snelheid houdt op 50-wegen in de MRDH. Daarnaast daalt jaarlijks het aantal mensen dat op de spoedeisende hulp terecht komt door een verkeersongeval dat veroorzaakt is door snelheid.

Data en monitoring

De MRDH zorgt voor de ontsluiting en de analyse van data m.b.t. snelheid en stelt dat beschikbaar aan de wegbeheerders. Er is vanuit het NDW een bestand met de gereden snelheid op alle wegen in Nederland (uitgezonderd wegen met een te lage intensiteit).

Maatregelen uitgaande van de inzet op de drie E's

Infrastructuur Maatregelen	Wie voert het uit?
Financieel ondersteunen bij onderzoek en/of leveren van capaciteit Kennisdeling en opzetten kennisbank met goede voorbeelden	MRDH
Inzet van adviseurs op het gebied van verkeersveiligheid, gedrag of ontwerp bijvoorbeeld een verkeersauditor of een verkeerspsycholoog Onderzoek naar een veilige inrichting van de weg uitgaande van het Duurzaam Veilig-principe Onderzoek doen naar de wegen waar de snelheid wordt overschreden op basis van ongevallenbeeld en inrichting van wegen Pilot doen met de bewoners naar de meest veilig ingerichte straat waar geen sprake meer is van te hard rijden	Wegbeheerders
Toetsen in hoeverre de inrichting van een weg voldoet aan de richtlijnen en de verkeersregels in verband met handhaving	Politie

Gedragsbeïnvloeding (educatie en voorlichting) Maatregelen	Wie voert het uit?
Campagnes worden zoveel mogelijk gecombineerd met de inzet van de politie om het effect van campagnes te vergroten (o.a. BOB i.c.m. alcoholcontroles, Ik val op i.c.m. fietsverlichting controles) Aanbieden van verkeerseducatie met specifieke aandacht voor snelheid	MRDH Wegbeheerders Politie
Scholen stimuleren om verkeerseducatie aan te bieden met specifieke aandacht voor snelheid Inzet van smiley-borden om goed gedrag te stimuleren	Wegbeheerders
Verkeersdeelnemers aanspreken op hun gedrag	Politie

Handhaving Maatregelen	Wie voert het uit?
Lobby voor meer prioriteit voor verkeershandhaving en voor meer bevoegdheden van BOA's Regionaal team met flexibel in te zetten BOA's	MRDH
Onderzoek naar locaties waar handhaving op snelheid het meest gewenst is. Inzet van meer BOA's	Wegbeheerders
Handhaven op snelheid: risico-gestuurd en locatiegericht	Politie