

Beleidsplan verkeersveiligheid Westland 2040

Inhoud

Voorwoord	3
1. Inleiding	4
1.1. Waarom dit Verkeersveiligheidsplan?	4
1.2. Landelijk en regionaal beleid inzake verkeersveiligheid	4
1.2.1. Landelijk: Strategisch Plan Verkeersveiligheid	4
1.2.2. Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2020-2025 MRDH	5
1.2.3. Provinciaal verkeersbeleid.....	5
1.3. Ambitie van Westlands Verkeersveiligheidsplan	6
1.4. Leeswijzer.....	6
2. Trends en ontwikkelingen	7
2.1. Trends vanuit het landelijke SPV 2030	7
2.2. Trends vanuit Regionale Uitvoeringsagenda (RUA)	8
3. Verkeersveiligheid in Westland	9
3.1 Aantal ongevallen.....	9
3.2. Benchmark Westland ten opzichte van het landelijke & regionale beeld	9
3.3. Analyse van de ongevallen.....	9
3.4. Te hard rijden.....	10
3.5. Klachten / meldingen	10
3.6. Wegbeleving.....	11
3.7. Huidige aanpak van verkeersveiligheid.....	11
4. Uitgangspunten van het Westlands verkeersveiligheidsbeleid	122
4.1. We zorgen voor een Duurzaam Veilige inrichting bij nieuwe aanleg en herinrichtingen	12
4.2. We kiezen voor een risico-gestuurde aanpak	12
4.3. We zetten in op zowel de objectieve als de subjectieve verkeersonveiligheid	13
4.4. We zetten niet alleen in op een veilige infrastructuur, maar ook op educatie/voorlichting en handhaving	144
4.5 We zien verkeersveiligheid als een gezamenlijke verantwoordelijkheid	14
5. Een veilig verkeerssysteem	16
5.1. Thema 1: Afstemming van snelheid, richting, massa, afmeting en bescherming van de verkeersdeelnemers.....	16
5.2. Thema 2: Aanpak locaties met grootste risico's	17
5.3. Thema 3: veilige fietsroutes	17
6. Extra inzet op kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers / nadruk op voorlichting & educatie	19
6.1. Thema 4: kinderen veilig in het verkeer:	19
6.2. Thema 5: Jongeren en jong volwassenen veilig in het verkeer	19
6.3. Thema 6: ouderen veilig in het verkeer.....	20
6.4. Thema 7: veilig oversteken bij voetgangersoversteekplaatsen.....	21
6.5. Thema 8: blijf uit de dode hoek	22
7. Handhaving & extra Inzet op risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag	23
7.1. Thema 9: veilige snelheid automobilisten	23
7.2. Thema 10: geen alcohol, drugs of <i>social media</i> in het verkeer	24
8. Uitvoering: prioritering en kosten	25
8.1. Uitvoering	25

8.2.	Organisatie	26
8.3.	Betere monitoring nodig	26
Bijlage 1: Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheidsplan		27
Bijlage 2: informatie “Duurzaam Veilig”		31

Voorwoord

Verkeersveiligheid is een aandachtspunt van het college. Elk ongeval is er een teveel. Ik ben dan ook zeer content u dit verkeersveiligheidsplan te kunnen presenteren. De ambitie van het plan is ambitieus; we volgen het landelijke beleid door te streven naar 0 vermijdbare verkeersslachtoffers in 2040.

We zien in de afgelopen jaren gemiddeld een stijgende trend van verkeersongevallen. Er zijn in het Westland geen zogenaamde 'Black spots' (locaties met 5 letsel- of dodelijke ongevallen in de afgelopen 3 jaar), e ongevallen vinden verspreid over de gemeente plaats. We hebben onderzoek laten doen en daar is een "top 15" van gemeentelijke locaties met de meeste (letsel)ingevallen uit gedestilleerd. Ook zien we dat bepaalde groepen verkeersdeelnemers vaker zijn betrokken bij ongevallen: het gaat om jongeren en ouderen (65+). We gaan met name daar onze maatregelen en campagnes extra op in zetten.

In navolging van het landelijke en regionale verkeersveiligheidsplan hanteren we in ons beleid 3 aangrijpingspunten:

- 1) Een veilig verkeerssysteem;
- 2) Extra aandacht voor kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers; en
- 3) Handhaving & extra inzet op risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag.

In het Westland is de infrastructuur enerzijds van het rijk en de provincie (ontsluitende wegen) en anderzijds van de gemeente. We formuleren in dit verkeersbeleidsplan wat we gaan doen op wegen waarvan we wegbeheerder zijn. Tegelijkertijd gaan we in overleg met de andere wegbeheerders om te komen tot een gezamenlijke aanpak.

Pieter Varekamp, Wethouder Verkeer en Vervoer

1. Inleiding

1.1. Waarom dit Verkeersveiligheidsplan?

Verkeersveiligheid is een aandachtspunt van het college. Iedereen moet veilig naar zijn of haar bestemming kunnen komen. Elk ongeval is er één teveel. In een druk gebied zoals het Westland is het een hele opgave om alle verkeersdeelnemers, met de auto, fiets of te voet, veilig aan het verkeer te kunnen laten deelnemen. We zien in de afgelopen jaren helaas dan ook een stijgende trend in het aantal verkeersongevallen.

Daarnaast groeit en verandert het verkeer. Het wordt drukker op de wegen én op de fietspaden. Er zijn nieuwe, stillere, en snellere voertuigen, zoals de elektrische fiets en de elektrische scooter. Er is meer afleiding door 'social media', en mensen blijven op oudere leeftijd deelnemen aan het verkeer. De veranderende omstandigheden vragen om nieuwe maatregelen. Ook zijn er doelgroepen die extra aandacht blijven vragen, zoals jonge onervaren bestuurders en verkeersovertreders.

Het oude verkeerveiligheidsbeleid was in het WVVP (Westland Verkeers- en Vervoersplan) 2005-2015 vastgelegd. We vinden het wenselijk om de maatregelen te baseren op actueel beleid en vastgestelde prioriteiten, waarbij nieuwe ontwikkelingen in acht worden genomen. Daarom hebben we in de Mobiliteitsvisie, die in december 2019 door de gemeenteraad is vastgesteld, dit verkeersveiligheidsplan al aangekondigd.

1.2. Landelijk en regionaal beleid inzake verkeersveiligheid

1.2.1. Landelijk: Strategisch Plan Verkeersveiligheid

In december 2018 is het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 ("SVP 2030") vastgesteld. De ambitie van het SVP 2030 is dat iedereen veilig op zijn of haar bestemming moet kunnen komen. Dat wil zeggen: 0 vermijdbare ¹ verkeersdoden in 2030 onder het motto "maak een punt van 0". Het SPV 2030 bevat een nieuwe visie op de aanpak van verkeersveiligheid, die in de volgende kernelementen kan worden samengevat:

1. *Risicogestuurde aanpak*: Proactief beleid heeft als doel meer actie te ondernemen waar het relatief gevaarlijk is: daar waar risico's hoog zijn. Dat kunnen risico's zijn die de infrastructuur betreffen, maar evenzeer risico's die gelegen zijn in het gedrag van verkeersdeelnemers.
2. Verkeersveiligheid goed inpassen: Het moet vanzelfsprekend worden dat verkeersveiligheid onderdeel wordt van planvorming op het gebied van mobiliteit, zorg en welzijn, ruimtelijke ordening, stedelijke inrichting. Denk bv. aan de nieuwe Omgevingswet.

¹ Vermijdbaar betekent qua fysieke inrichting en / of het gedrag van de weggebruiker zelf.

3. *Versterking van de samenwerking en aanspreekbaarheid.* Het SPV 2030 geeft invulling aan de samenwerking tussen overheden. Ook andere maatschappelijke partijen maken afspraken, bijvoorbeeld via het Manifest Verkeersveiligheid. Ook zij kunnen worden aangesproken op hun verantwoordelijkheid.
4. *Fundament is stevig, maar meer regie en structuur is nodig.* Het beleid uit het verleden is succesvol geweest, maar sinds het vorige landelijke Strategisch plan heeft de verbetering niet voldoende doorgezet. Er is nu een kader voor het beleid dat zich vertaalt in het Landelijk actieplan en in regionale uitvoeringsplannen. Door gericht de belangrijkste risico's aan te pakken worden de meest effectieve maatregelen genomen.

Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 ("SPUK regeling")

Vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bestaat er een subsidierегeling voor verkeersveiligheid: de zogenaamde SPUK regeling. Voor 2020 – 2021 is er 79 miljoen beschikbaar. De middelen worden regionaal verdeeld; voor het Westland via de MRDH. De regeling gaat uit van 50% co-financiering. Vanuit het Westland is een aanvraag ingediend voor 3 infrastructurele maatregelen. Hier gaan we nader op in in hoofdstuk 8. Alle maatregelen waarvoor een rijksbijdrage wordt verstrekt moeten uiterlijk op 31 december 2025 zijn gerealiseerd.

1.2.2. Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2020-2025 MRDH

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag heeft in mei 2020 een regionale vertaling gemaakt van het SPV 2030: het Regionale Uitvoeringsagenda 2020-2025 ("**RUA**"). Regionaal wordt hetzelfde doel nagestreefd als het landelijke doel: 0 vermijdbare verkeersslachtoffers in 2040. De RUA bevat een verkeersongevallenanalyse voor de gehele vervoerregio. Regionaal is hetzelfde beeld te zien als landelijk: ook binnen de MRDH neemt het aantal slachtoffers vooral onder kwetsbare verkeersdeelnemers toe. Hierbij gaat het overwegend om (brom-)fietsers / voetgangers en kinderen, jongeren en ouderen. Om deze stijging om te buigen in een dalende trend en in 2040 op 0 verkeersongevallen uit te komen wordt ingezet op: een Duurzaam Veilige weginrichting, en risico-gestuurd en pro-actief werken aan verkeersveiligheid. Deze aanpak gaat mede de basis vormen voor de bijdragen en campagnes die vanuit de MRDH gaan worden gehouden. De wegbeheerders maken de beleidskeuzes over welke maatregelen op lokaal niveau prioriteit krijgen, mede in relatie tot de beschikbare capaciteit, middelen en de onderhoudsopgave. De MRDH geeft daarom aan dat wegbeheerders zelf een lokale uitvoeringsagenda met mogelijke maatregelen moeten opstellen. In het Westland voldoen we met dit plan daaraan.

1.2.3. Provinciaal Verkeersveiligheidsbeleid

Iedere dag komen in Zuid-Holland 16 mensen niet veilig aan op hun bestemming (bron: VIA, 2019). Zij raken ernstig gewond of overlijden als gevolg van een verkeersongeval. De provincie geeft aan dat uit onderzoek is af te leiden dat een groot deel van die ongevallen te maken heeft met onveilig gedrag. Bijvoorbeeld omdat verkeersdeelnemers niet opletten, onder invloed rijden, fietsen zonder verlichting of te hard rijden. De provincie streeft naar een veilige fysieke leefomgeving in Zuid-Holland. De provincie motiveert en faciliteert verkeersdeelnemers in dat kader om op het vlak van verkeersveiligheid om het eigen gedrag aan te passen als dat nodig is, en om ook de mensen in hun nabije omgeving daarvoor te motiveren. Daarnaast is zij verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid van wegen waarvan zij wegbeheerder is. Zij ondersteunt de doelstelling "maak een punt van 0" en levert inzet voor (gedrags)campagnes op het vlak van verkeersveiligheid.

1.3. Ambitie van Westlands Verkeersveiligheidsplan

Dit Beleidsplan Verkeersveiligheid is de lokale uitwerking van het SVP 2030 van het Rijk en de Regionale Uitvoeringsagenda 2020-2025 van de MRDH ("RUA"). Aan de hand van de landelijke prioritaire thema's en de regionale uitwerking hiervan door de provincie en de MRDH geven we in dit plan aan waar we binnen de gemeente Westland op in willen zetten. In Westland hebben we te maken met een unieke situatie door de combinatie van de glastuinbouw in combinatie met wonen. Verkeersstromen (logistiek, woon-werk en recreatief) lopen daarmee ook vaak door elkaar heen.

Als gemeente willen we de ambitie volgen van het SPV 2030 en het RUA: 0 vermijdbare verkeersongevallen. Dit is een forse opgave in het Westland. Want het is hier druk. De economie groeit, er komen meer auto's, onze inwoners verplaatsen zich vaker en meer dan voorheen. Dit geldt ook voor de langere termijn. Het inwoneraantal van Westland groeit fors en er wordt gestaag gebouwd. Ondanks de in de komende jaren te realiseren projecten (waaronder de reconstructie van de Wippolderlaan en A4 / Harnaschknoop), blijven de verkeer- en vervoernetwerken in en rondom Westland door bovenstaande ontwikkelingen vooral in de spits (te) zwaar belast. Hierdoor komt de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in Westland onder druk te staan. Door toename van de bevolking in combinatie met toename verkeersdruk op de bestaande infrastructuur is de kans groot dat de aantallen ongevallen blijven toenemen. Er is dus een extra impuls aan maatregelen nodig om verdere stijging te voorkomen en nóg meer om deze richting een daling te brengen.

In de Mobiliteitsvisie is het volgende doel als één van de vijf hoofdthema's opgenomen:

"Westland is in 2040 een verkeersveilige gemeente, zowel objectief (het aantal geregistreerde ongevallen) als subjectief (de beleving van bewoners en bezoekers). **Het doel hierbij is geen "te voorkomen" verkeersdoden.** Hiervoor is blijvend en structureel aandacht nodig. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Omdat dit het eerste Beleidsplan Verkeersveiligheid is zullen we dit plan over ca. 2 jaar herijken en qua onderwerpen / analyses aanvullen en eventueel herprioriteren of aanscherpen.

1.4. Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat trends en ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid. In hoofdstuk 3 wordt een beeld geschetst van de stand van zaken in Westland, mede aan de hand van een verkeersongevallenanalyse. In hoofdstuk 4 worden de uitgangspunten beschreven die we als gemeente gaan hanteren in het verkeersveiligheidsbeleid. In de hoofdstukken 5 t/m 7 wordt achtereenvolgens ingegaan op de thema's waarop het beleid zich de komende 10 jaar gaat richten. In hoofdstuk 5 worden de thema's besproken die zich richten op een veilig verkeerssysteem. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de extra aandacht voor kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de extra aandacht voor de risicovolle gedragingen vanuit de individuele verkeersdeelnemer. In hoofdstuk 8 (incl. bijlage 1) volgt tot slot de uitvoeringsparagraaf.

2. Trends en ontwikkelingen

2.1. Trends vanuit het landelijke SPV 2030

Het aantal ernstig verkeersgewonden neemt sinds enige jaren weer toe. De grootste stijging is te zien bij de enkelvoudige fietsongevallen, vooral onder ouderen. In 2017 vielen er voor het eerst meer dodelijke slachtoffers op de fiets dan in de auto.

Landelijke maatschappelijke trends dragen bij aan een negatieve ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers:

- de verkeersdruk op de (gemengde) wegen en kruispunten is sterk toegenomen vooral door de toegenomen vraag en aanbod van mobiliteit waardoor de aard en omvang van de risico's sterk is toegenomen.
- er komen nieuwe voertuigen en het wordt drukker op het fietspad en in de stad. De opkomst van nieuwe manieren waarop mensen zich verplaatsen, brengt nieuwe vraagstukken met zich mee. Denk aan e-bikes, bakfietsen, speed-pedelecs en de frequentie waarmee steeds grotere groepen zich verplaatsen. Ook kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. Bijvoorbeeld wanneer landbouwverkeer en vrachtverkeer van dezelfde infrastructuur gebruik maken als kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers. Deze toenemende complexiteit zorgt voor nieuwe uitdagingen.
- ouderen (65+) blijven steeds langer mobiel. Ouderen zijn zowel in het aantal doden als ernstig verkeersgewonden oververtegenwoordigd. De vergrijzing en de toenemende mobiliteit van ouderen versterken deze ontwikkeling. Zo leggen ouderen steeds langere afstanden af, zowel per auto als op de fiets. Daarbij wordt steeds meer gebruik gemaakt van elektrische fietsen en brom- en scootmobielen.
- digitale media hebben een steeds grotere invloed op het dagelijkse leven. Technologische ontwikkelingen volgen elkaar snel op en nieuwe digitale media vormt een integraal deel van ons leven. Veel verkeerdeelnemers zijn tijdens verkeersdeelname bezig met bellen, appen, muziek luisteren en andere afleidende activiteiten. Ook bieden providers in toenemende mate verkeersinformatie en routeadviezen aan via mobiele apparaten en in-car-systemen. Actuele navigatie-informatie draagt in beginsel bij aan de veiligheid en doorstroming in het verkeer, een goed gewaarschuwde weggebruiker kan immers beter de juiste keuzes maken. Tegelijk zorgt dit echter ook voor extra prikkels en afleiding. Deze vormen van afleiding in het verkeer vormen een steeds groter risico en stellen wegbeheerders, handhavers en beleidsmakers voor nieuwe uitdagingen.
- Innovaties (bijv. automatisering van rijtaken) bieden nieuwe mogelijkheden, maar leiden ook tot nieuwe vragen over verkeersveiligheidsbeleid.

Er zijn categorieën verkeersdeelnemers waarvoor aandacht nodig blijft, zoals:

Onervaren of oudere verkeersdeelnemers

Naar verhouding vallen landelijk nog steeds veel doden in het verkeer onder jongeren en jongvolwassenen (15-29 jaar). Door gebrek aan ervaring overschatten deze verkeersdeelnemers vaak hun eigen vaardigheden. Daardoor hebben zij drie keer zo veel kans op een ongeval met dodelijke afloop. Ondanks gericht beleid is het tot nog toe niet gelukt de ongevallencijfers van deze groep beginners te verlagen. Daarnaast zijn ook senioren (65+) een kwetsbare groep, met name wanneer zij per e-bike aan het verkeer deelnemen.

Fietsers

Ook fietsers blijven oververtegenwoordigd in de ongevals cijfers. Het aantal enkelvoudige verkeersongevallen (ongevallen waarbij geen andere verkeersdeelnemers zijn betrokken) met fietsers neemt toe. Het risico voor fietsers ontwikkelt zich daarmee ongunstig ten opzichte van andere vervoerwijzen (modaliteiten).

Verkeersovertreders

Overtreding van de verkeersregels verhoogt de kans op een ongeval. Dit geldt zeker voor notoire verkeersovertreders. Een groep verkeersdeelnemers blijft (bewust) overtredingen begaan.

2.2. Trends vanuit Regionale Uitvoeringsagenda (RUA)

In 2018 waren er 678 verkeersdoden te betreuren waarvan 53 in de metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Daarnaast raken jaarlijks ruim 20.000 mensen gewond in het verkeer, waarvan 4300 in de metropoolregio. De dalende trend is gestopt en het aantal verkeersslachtoffers in de regio stijgt. Uit een analyse van de cijfers blijkt dat het aantal in de metropoolregio Rotterdam Den Haag sterker toeneemt dan in de rest van het land.

Fietsers zijn de grootste groep verkeersslachtoffers in de MRDH. Ook zien we dat de oorzaak van een ongeval veelal ligt in een combinatie van gedrag en infrastructuur. In de RUA is prioriteit gegeven aan maatregelen die regionaal en/of lokaal uitvoerbaar zijn.

3. Verkeersveiligheid in Westland

We hebben een analyse gemaakt voor de verkeersveiligheid in het Westland op basis van beschikbare gegevens uit Viastat ² en door onderzoek van het onderzoeksbureau Mobycon (onderzoek is bijgesloten als bijlage).

3.1 Aantal ongevallen

In de periode van 1 januari 2014 t/m 31 december 2019 hebben op basis van de ongevallen die zijn geregistreerd door de politie 18 dodelijke ongevallen, 852 ongevallen met letsel en 2221 ongevallen met uitsluitend materiële schade plaatsgevonden ³.

Sinds 2014 geeft het aantal verkeersslachtoffers in Westland gemiddeld gezien een stijgende lijn weer

3.2 Benchmark Westland ten opzichte van het landelijke & regionale beeld

In de periode 2008-2018 zijn er in het Westland 29 ongevallen met een dodelijke afloop geweest. Afgezet tegen het nationaal gemiddelde per gemeente (15,5) zijn dit er verhoudingsgewijs veel. Het aantal geregistreerde verkeersdoden per 100 kilometer weglengte in Westland is echter vergelijkbaar met het nationaal gemiddelde (3,83 versus 3,60), het aantal geregistreerde verkeersdoden per 100.000 inwoners ligt onder het nationaal gemiddelde (27,45 versus 32,30).

Als Westland wordt vergeleken met gemeenten als Delft en Zoetermeer blijkt het aantal letselongevallen en ongevallen met uitsluitend materiële schade relatief dicht bij elkaar te liggen. Het aantal dodelijke ongevallen ligt in de gemeente Westland echter hoger dan de gemeente Delft en Zoetermeer. Dit zou verklaard kunnen worden door de verschillen in type weg en fietsvoorzieningen. In de gemeente Zoetermeer zijn veel gescheiden netwerken aanwezig. De gemeente Delft heeft ook in grote mate vrijliggende fietsvoorzieningen. De gemeente Westland heeft juist veel wegen met gemengd verkeer en veel wegen buiten de bebouwde kom. Westland heeft, in vergelijking met Delft en Zoetermeer, een relatief groot aantal Provinciale wegen en een relatief laag aantal Rijkswegen.

Ca. 30% van de verkeersongevallen in Westland vonden de afgelopen jaren plaats op het provinciaal- of rijkswegennet. Deze worden intensief gebruikt en het vrachtwagenpercentage is hoog (circa. 25%). Er geldt op deze wegen een maximale snelheid van 60- 80 km/uur. Langs deze wegen bevinden zich fietspaden die veel in- en uitritten naar bedrijven en woningen kruisen en er zijn diverse drukke, deels ongeregelde kruispunten.

3.3 Analyse van de ongevallen

Type ongeval

Van de 18 dodelijke ongevallen sinds 2014 zijn de meeste flankongevallen ⁴ of ongevallen met een voetganger (beiden 20%). Bij letselongevallen gaat het bij bijna 40% van de

² Viastat: online informatiebron over geregistreerde ongevallen en informatie over (te) hard rijdend verkeer

³ Deze informatie is niet altijd compleet, soms mist er informatie over de exacte locatie (kruispunt of wegvak tussen twee kruispunten), de aard of de betrokkenen.

ongevallen om flankongevallen, 15% is onbekend. Bij ongevallen met uitsluitend materiële schade gaat het bij 30% van de ongevallen om flankongevallen, 20% kop/staart en 20% onbekend. De grote hoeveelheden flankongevallen duidt erop dat er vooral veel ongevallen plaatsvinden op kruispunten.

Betrokkenen en slachtoffers

Bij dodelijke ongevallen zijn de slachtoffers vaak voetgangers en in iets mindere mate fietsers. Bij letselongevallen zijn de slachtoffers veelal fietsers en brom/snorfietsers. Bij ongevallen met uitsluitend materiele schade gaat het in het overgrote deel om personenauto's. Het hoge aandeel materiele schade bij personenauto's kan waarschijnlijk worden verklaard door het gebrek aan registraties van ongevallen met zwakkere verkeersdeelnemers, zoals fietsers, als er enkel sprake is van materiële schade.

Leeftijd

Bij dodelijke ongevallen zijn slachtoffers vaak ouder dan 60 jaar (11 van de 18 ongevallen). Bij letselongevallen ligt het zwaartepunt bij de groep 16 t/m 24 en 40 t/m 59 jaar. Bromfietsers tussen 16 en 24 jaar zijn de grootste slachtoffergroep en 70+jarigen zijn oververtegenwoordigd in de e-bike- en fietsslachtoffers. Bij materiële schade ligt het zwaartepunt bij 25 t/m 59 jaar met een personenauto.

In relatieve cijfers zien we dat, door vergrijzing, de groep senioren (ca. 65 plus) een steeds belangrijke aandachtsgroep wordt, onder andere als het gaat om ongevallen met e-bikes. Sinds 2014 hebben in Westland 18 dodelijke ongevallen plaats gevonden (telkens op een andere locatie), waarvan 13 op gemeentelijke wegen en 5 op wegen die in beheer zijn bij de provincie. Het betrof vooral ongevallen tussen automobilisten enerzijds en voetgangers / fietsers – e-bikers anderzijds. .

3.4 Te hard rijden

In Westland wordt het meest te hard gereden op 30-km-wegen en daarna op 80-km wegen. Te hard rijden speelt daarnaast ook (in iets mindere mate) op 50-km- en 60-km-wegen. Er wordt voornamelijk te hard gereden (> 10 km van toegestane max. snelheid) op doorgaande wegen: de Burgemeester Elsenweg, Twee pleinenweg – Maasdijk, Westlandroute, De Poel en Wippolderlaan. Op “niet doorgaande wegen” is dit o.a. bij de Sprongenloet en Rijssenburgerweg het geval ⁵. Over het algemeen wordt (significant) te hard gereden op plekken waar *geen* menging is van snel verkeer met langzaam verkeer.

3.5 Klachten / meldingen

Als we kijken naar 22 locaties met de meeste meldingen / klachten, dan zijn er drie kernen die met meer dan twee locaties op deze lijst staan: 6 locaties in Naaldwijk, 5 in Wateringen en 4 in 's Gravenzande. In Naaldwijk betreft het plekken met een lastige oversteekbaarheid, kruispunten die als onoverzichtelijk worden ervaren, conflicten “menging van langzaam en snel verkeer” (auto's / fietsers) en verkeerstoename door gebiedsontwikkelingen (o.a. vanaf de Geestweg). De locaties in Wateringen betreffen meldingen van gevaarlijke kruispunten en toenemende intensiteit van verkeer door gebiedsontwikkelingen. Dit laatste belemmert oversteekbaarheid van bepaalde locaties en fietsafwikkeling (in combinatie met “snel verkeer” van en naar het centrum). In 's Gravenzande betreft het overlast van vrachtverkeer, te hard rijdend verkeer (o.a. Koningin

⁴ Flankongevallen: ongevallen aan de zijkant van een voertuig

⁵ Viastat: gegevens juli – dec. 2019

Julianweg), een sluiproute over de Edisonstraat (die ontstaan is na woningbouw) en een onveilige fietsoversteken.

3.6 Wegbeleving

Uit de “Wegbelevingsmonitor automobilisten”⁶ wordt als één van de drie belangrijkste verbeterpunten “verkeersveiligheid” genoemd.⁷ Automobilisten zijn de afgelopen twee jaar de verkeersveiligheid als beter gaan beoordelen. Het punt op het vlak van verkeersveiligheid dat minder goed scoort betreft de “uitwijkmogelijkheden”. Automobilisten ervaren het meest hinder van fietsers en, in mindere mate, van andere automobilisten, bromfietsers en vrachtverkeer. Er is een toename in het aantal automobilisten dat hinder van fietsers (zowel op gewone fietsen als op elektrische fietsen) heeft gehad.

3.7 Huidige aanpak van verkeersveiligheid

Fysieke maatregelen

De huidige aanpak betreft het, samen met ketenpartners, in beeld brengen van de nieuwe verkeersknelpunten door signalen vanuit omgeving en het gericht voorbereiden en aanpakken van verkeersknelpunten. Per knelpunt wordt bepaald welke oplossing het meest geschikt is (fysiek, gedrag of attentie). Daarnaast wordt bij nieuwe integrale projecten waar nodig de verkeersveiligheid verbeterd. Dit betreft onder andere het verbeteren van verkeersveiligheid Leeweg/Burgemeester van Doornlaan, Zwartendijk/Grote Achterweg, Bleijenburg-Hohorst De Lier en nabij twee bruggen Nieuweweg/Vredebestlaan. Daarnaast worden diverse kleine fysiek aanpassingen (bijvoorbeeld verhoogde kruisingsvlakken, snelheidsremmende maatregelen, fietssuggestiestroken, etc.) tot uitvoering gebracht.

Gedragbeïnvloeding

De gemeente zet in op bewustwording en beïnvloeding van het gedrag van verkeersdeelnemers via educatieprogramma's en campagnes. Westland neemt actief deel aan landelijke en regionale programma's, waaronder:

- 'weer naar school', 'maak een punt van nul' en 'school op seef'
- veranderen gedrag (rustiger rijden, smartphone gebruik);
- focus op fiets/e-bike (meeste letselgevallen).

In hoofdstuk 8 gaan we in op de nadere verschuiving van beleidsaccenten als gevolg van dit verkeersveiligheidsplan.

⁶ WOW – Wegbeheerders Ontmoeten Wegbeheerders nov. 2019

⁷ De andere twee zijn doorstroming en uitvoering van werkzaamheden (al dan niet in combinatie)

4. Uitgangspunten van het Westlands verkeersveiligheidsbeleid

Het verbeteren van de verkeersveiligheid doen we aan de hand van 5 uitgangspunten:

1. We zorgen voor een duurzaam veilige inrichting bij nieuwe aanleg en herinrichtingen
2. We kiezen voor een risicogestuurde aanpak
3. We zetten in op zowel de objectieve als de subjectieve verkeersonveiligheid
4. We zetten niet alleen in op een veilige infrastructuur, maar ook op educatie/voorlichting en handhaving
5. We zien verkeersveiligheid als een gezamenlijke verantwoordelijkheid

Deze uitgangspunten worden hieronder achtereenvolgens toegelicht.

4.1. We zorgen voor een Duurzaam Veilige inrichting bij nieuwe aanleg en herinrichtingen

De opbouw van het wegennet en het wegontwerp zijn van grote invloed op de verkeersveiligheid. Ten eerste omdat deze bepaalde conflicten onmogelijk of onwaarschijnlijk maken (bijvoorbeeld fysieke rijrichtingscheiding, gescheiden fietspaden, obstakelvrije bermen). Ten tweede omdat deze richting geven aan het gewenste verkeersgedrag (herkenbaarheid, voorspelbaarheid). Nederland kent drie wegcategorieën: erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen. Deze hebben elk hun eigen ontwerpprincipes, zowel voor de wegvakken als voor de kruisingen. De richtlijnen voor een optimaal wegontwerp (afweging tussen bereikbaarheid, veiligheid en milieu) worden gepubliceerd door het CROW⁸. Deze richtlijnen zijn niet bindend; het is uiteindelijk de wegbeheerder die bepaalt hoe een weg eruitziet. Er zijn diverse instrumenten om de veiligheid van het netwerk en de wegen te toetsen.

Een Duurzaam Veilig Wegverkeer houdt in dat de verkeersomgeving zó is ingericht, dat er geen ernstige ongevallen kunnen gebeuren. En dat als er tóch een ongeval plaatsvindt, de ernst van de afloop beperkt blijft. De mens wordt hierbij als 'maat der dingen' genomen: de mens die kwetsbaar is, fouten maakt en zich niet altijd aan regels houdt. De wegomgeving, voertuigen en technologie moeten de mens ondersteuning en bescherming bieden zodat de veiligheid van het verkeerssysteem zo min mogelijk afhankelijk is van individuele handelingen.

Uit onderzoek van Mobycon is geconstateerd dat vrijwel alle 15 locaties in het Westland met de meeste verkeersongevallen een verbeteringslag qua Duurzaam Veilig kunnen ondergaan. Belangrijk is dat de belangrijkste routes binnen Westland op het aspect Duurzaam Veiligheid getoetst gaan worden. In Westland is de ruimte beperkt en waar het aanleggen van vrijliggende fietspaden niet mogelijk is kan het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur een oplossingsrichting zijn. Waar het provinciale wegen betreft gaan we in overleg met de provincie.

4.2. We kiezen voor een risico-gestuurde aanpak

Doordat er de afgelopen decennia al veel is geïnvesteerd in een verkeersveiligere infrastructuur en aanpak van locaties waar ongelukken plaats hebben gevonden is het aantal locaties in Westland waar structureel ernstige ongevallen plaatsvinden gelukkig beperkt. Uit analyse van de ongevallencijfers blijkt dat er in het Westland geen zogenaamde "black spots" zijn. Ongevallen vinden verspreid over het wegennet plaats.

⁸ www.crow.nl

We constateren dat qua monitoring van de ongevallen we een verbetering kunnen maken. Niet altijd is bekend waar een ongeval precies plaatsvond, en het is niet altijd goed mogelijk om de precieze oorzaken van een ongeval te achterhalen. Dit maakt dat een reactieve aanpak minder effectief is en onvoldoende basis biedt voor een effectief verkeersveiligheidsbeleid. Hoewel de aanpak van locaties waar meerdere ongevallen zijn gebeurd prioriteit krijgt, zetten we daarom ook in op een risicogestuurde aanpak. Deze aanpak kijkt niet naar wat er in het verleden is gebeurd, maar hoe groot de kans is op een ongeval in de toekomst. Door in te zetten op locaties of gedragingen die het meeste risico veroorzaken, wordt het aantal slachtoffers het meest beperkt. Naast infrastructurele maatregelen betekent dit dat ook naar het gedrag van de grootste risicogroepen wordt gekeken.

4.3. We zetten in op zowel de objectieve als de subjectieve verkeersonveiligheid

Wat betreft verkeersveiligheid is er een onderscheid te maken tussen objectieve verkeersonveiligheid en subjectieve verkeersveiligheid. We spreken van objectieve verkeersonveiligheid wanneer situaties op basis van objectieve maatstaven gezien onveilig zijn. Denk hierbij aan het aantal ongevallen dat op een locatie plaats vindt en de mate waarin niet voldaan wordt aan de geldende richtlijnen wat betreft een veilige weginrichting. We spreken van subjectieve onveiligheid op het moment dat een situatie onveilig aanvoelt voor de weggebruikers. Uiteraard hebben de objectieve verkeersonveiligheid en de subjectieve verkeersonveiligheid een wisselwerking met elkaar. Als men weet dat op een locatie meerdere ongevallen gebeuren zal men zich er ook eerder onveilig voelen. Ook op locaties die niet voldoen aan de richtlijnen zal men zich eerder onveilig voelen dan op locaties die wel voldoen aan de richtlijnen. Toch kan het ook zo zijn dat een bepaalde mate van subjectieve verkeersonveiligheid de objectieve veiligheid juist vergroot, omdat weggebruikers dan beter op gaat letten. Andersom zullen sommige weggebruikers eerder geneigd zijn onverantwoorde risico's te nemen op locaties waarbij men denkt dat dit veilig kan.

Westland zet zowel in op de aanpak van de objectieve verkeersonveiligheid als de aanpak van de subjectieve verkeersonveiligheid. De aanpak van objectieve verkeersonveilige locaties is belangrijk om het aantal en de ernst van ongevallen zoveel als mogelijk te beperken. De aanpak van subjectieve verkeersonveilige locaties (o.b.v. bijv. klachtenmeldingen) is belangrijk omdat een gevoel van veiligheid bijdraagt aan de mate waarin inwoners hun leefomgeving waarderen.

In ernstige gevallen kan een verkeersonveilig gevoel er daarnaast toe bijdragen dat de bewegingsvrijheid van inwoners wordt beperkt. Dit geldt met name voor kwetsbaardere doelgroepen zoals kinderen en ouderen.

Het is niet realistisch dat alle locaties die of niet geheel aan de richtlijnen voldoen, of waar iemand zich onveilig voelt, in een paar jaar aan te pakken. Bij de aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten geldt dat prioriteit wordt gegeven aan locaties waar daadwerkelijk meerdere (ernstige) ongevallen gebeurd zijn. Vervolgens aan locaties waar uit objectieve gegevens blijkt dat de kans op ongevallen bovengemiddeld groot is en aan locaties met veel scholieren (school-thuisroutes en basisschoolomgevingen). Daarna komen de locaties in beeld die enkel subjectief van aard zijn.

4.4. We zetten niet alleen in op een veilige infrastructuur, maar ook op educatie/voorlichting en handhaving

Uiteraard is een veilige verkeersinfrastructuur de basis van een veilig verkeerssysteem. Aanpassing van de weginrichting zorgt voor de meest blijvende verandering in het gedrag van verkeersdeelnemers. Als wegbeheerder zijn we primair verantwoordelijk voor een veilige weginfrastructuur. Een aantal van de thema's waar we op inzetten zijn dan ook specifiek gericht op het nog verkeersveiliger maken van de infrastructuur. Echter een groot deel van de verkeersongevallen heeft een relatie met het verkeersgedrag. Om een effectief verkeersveiligheidsbeleid te voeren is het dan ook belangrijk om niet alleen in te zetten op een veilige infrastructuur, maar ook op educatie / voorlichting en op handhaving.

Educatie en voorlichting gaan over meer dan alleen het aanleren van verkeersregels. Het is niet alleen relevant dat weggebruikers kennis hebben van verkeersregels, het is ook van belang dat ze zich bewust zijn van bijvoorbeeld de risico's in het verkeer. Naast kennis zijn vaardigheden van belang. Vaardigheden om het voertuig dat men bestuurd onder controle te hebben en houden. Maar ook vaardigheden om een verkeerssituatie te kunnen overzien. Tot slot kan inzet op educatie en voorlichting zich ook richten op het veranderen van de houding van weggebruikers. Ook als weggebruikers de juiste vaardigheden hebben en eigenlijk wel weten dat een bepaalde handeling onveilig is, doen ze die handeling soms toch. Denk hierbij aan te hard rijden of bellen achter het stuur.

Als gemeente gaan we zelf geen verkeerseducatie geven. Wel faciliteren en ondersteunen we lopende en nieuwe initiatieven hiertoe voor zover die we als een waardevolle aanvulling zien voor de uitvoering van het beleid. Dit kan zowel financieel als door middel van communicatie-uitingen/bekendmakingen. Daarnaast wordt via de communicatiekalender verkeersveiligheid op verschillende momenten in het jaar via (social) media gecommuniceerd over relevante onderwerpen. Vanuit deze kalender kunnen ook specifieke acties worden gefaciliteerd.

Handhaving vormt de derde pijler van een effectief verkeersveiligheidsbeleid. Een hogere subjectieve pakkans zal ertoe leiden dat bestuurders minder snel overtredingen zullen begaan. De rol van de gemeente wat betreft verkeershandhaving is beperkt. Op het moment dat een foutief geparkeerde auto een onveilige situatie veroorzaakt, kan hier door de gemeentelijke boa's op gehandhaafd worden. Dit heeft ook prioriteit bij hen. De gemeentelijke boa's zijn echter niet bevoegd om bijvoorbeeld te handhaven op te hard rijden of het negeren van een inrijverbod. Dit is een taak van politie. De gemeente heeft geen directe invloed op de prioriteitsstelling bij de politie. Wel is het van belang dat we met de politie in gesprek gaan over hun inzet op het vlak van handhaving en / of prioriteitsstelling en deze taken opgenomen worden in hun jaarplanning qua inzet.

Om een effectief verkeersveiligheidsbeleid te voeren is het belangrijk de relevante onderwerpen vanuit al deze drie de invalshoeken te bezien.

4.5 We zien verkeersveiligheid als een gezamenlijke verantwoordelijkheid

We zijn als gemeentelijke overheid primair verantwoordelijk voor onze eigen infrastructuur. Deze dient zoveel als mogelijk te zijn ingericht conform de geldende richtlijnen die bijdragen aan een verkeersveilige infrastructuur. Daarbij werken we samen met andere wegbeheerders, met name de provincie en MRDH, om de verkeersveiligheid op de wegen die niet in beheer van de gemeente zijn te vergroten. Vanuit MRDH, provincie en het rijk zijn subsidies mogelijk voor verkeersveiligheidsmaatregelen op het vlak van bijv. fietsinfrastructuur, Duurzaam Veilig, voorlichting en gedrag.

De MRDH subsidieert (via de landelijke Spuk regeling) jaarlijks infrastructurele projecten die bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Gemeenten dienen hiervoor aanvragen in en MRDH draagt op dit moment 50 procent van de kosten bij. Daarnaast geeft MRDH financiële bijdragen aan gedragscampagnes (BoB sport, Mono, de Scholen zijn weer begonnen) en verkeerseducatie (Totally Traffic (voor 12 – 18-jarigen), School op SEEF (voor 4 – 12-jarigen) met verkeersleerkrachten). De provincie faciliteert eveneens School op SEEF en Totally Traffic en daarnaast het Programma Fietsveiligheid.

De provincie ondersteunt daarnaast bij gedragscampagnes, waaronder:

- “Ik maak een punt van 0” (combinatie van campagnes, waaronder die hieronder vermeld staan)
- BoB in de sportkantine / Ben je Bob, zeg het hardop
- Verantwoord medicijngebruik in het verkeer
- Rij MONO (geen afleiding door smartphonegebruik in het verkeer)
- Houd je aan de snelheidslimiet

En daarnaast de pilots als “Doortrappen” (voor ervaren fietsers) en “Een veilige schoolomgeving”.

In een groot deel van de ongevallen speelt het gedrag een belangrijke rol. Daarom zetten we dan ook in op educatie en voorlichting. Gezien het maatschappelijk belang willen we hier als gemeente de faciliterende, stimulerende en soms coördinerende rol die we op dit vlak nu al vervullen, continueren. Ook op dit vlak werken we samen met andere overheden. En willen we de samenwerking met politie verbeteren. We verwachten ook dat het bedrijfsleven, alsook maatschappelijke partijen hun verantwoordelijkheid (blijven) nemen. In de praktijk zien we hiervan al vele positieve voorbeelden, bijvoorbeeld van scholen die erg actief bezig zijn met verkeersveiligheid.

Last, en in dit geval zeker not least, heeft uiteraard de individuele weggebruiker een grote eigen verantwoordelijkheid. Een verkeersveilig Westland kan alleen bereikt worden als Westlanders zelf hun eigen verantwoordelijkheid nemen. Uiteraard gedraagt het grootste deel van de Westlanders zich veilig in het verkeer, maar er komen nog steeds veel meldingen binnen over bijvoorbeeld te hard rijdende automobilisten in woonstraten of over automobilisten die dusdanig foutief parkeren in een schoolomgeving dat er gevaarlijke situaties ontstaan. Aan de hand van de communicatiekalender proberen we inwoners ook direct te bereiken over dergelijke onderwerpen, maar uitgangspunt blijft dat iedere inwoner zelf verantwoordelijk is om zichzelf veilig en sociaal te gedragen in het verkeer.

5. Een veilig verkeerssysteem

Het aanpassen van de infrastructuur zorgt voor de meest blijvende verandering in het gedrag van de verkeersdeelnemers. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de drie thema's die zich volledig richten op een veilige infrastructuur.

- Thema 1: Scheiden van snelheid, richting, massa, afmeting en bescherming van verkeersdeelnemers
- Thema 2: Aanpak locaties met grootste risico's
- Thema 3: Een veilige inrichting van de fietsinfrastructuur

5.1. Thema 1: Afstemming van snelheid, richting, massa, afmeting en bescherming van de verkeersdeelnemers

Het wegennetwerk in Westland wordt intensief gebruikt. Door de vermazing/wegstructuur zijn er sluiproutes. Verder kent Westlands wegen die openbaar zijn verklaard, maar in particulier bezit en beheer (tuinderswegen) zijn.

Een veilig verkeerssysteem is er op gericht om verkeer met verschil in snelheid, richting, massa, afmeting en/of bescherming zoveel als mogelijk van elkaar te scheiden. Dergelijke verschillen verhogen namelijk de kans op ongevallen. Waarbij ook het risico op letsel toeneemt naarmate bijvoorbeeld de verschillen in massa en/of snelheid groter zijn. Om dergelijke verschillen zoveel als mogelijk te beperken is het belangrijk om een goede netwerkvisie te hebben. De basis van deze netwerkvisie vormt het zogenaamde wegencategoriseringsplan. Doel van de wegencategorisering is om de functie van een weg, het gebruik van de weg en de inrichting van de weg zoveel als mogelijk met elkaar in overeenstemming te brengen. Waarbij voor verschillende type wegen met verschillende functies verschillende inrichtingseisen gelden, zodat de zojuist benoemde verschillen in massa en snelheid en dergelijke zoveel als reëel mogelijk beperkt worden. Uiteraard is het niet altijd mogelijk om aan de richtlijnen te voldoen, bijvoorbeeld door gebrek aan ruimte om een vrijliggend fietspad te realiseren. Op dat moment staan veiligheid en bereikbaarheid op gespannen voet met elkaar en zal er een gewogen afweging gemaakt moeten worden. Naast de wegencategorisering kunnen ook aanvullende maatregelen verschillen in bijvoorbeeld massa, omvang en/of snelheid in het verkeer beperken. Daarnaast is het bij nieuwbouwtwikkelingen van belang dat er voldoende fysieke ruimte is om de infrastructuur verkeersveilig te kunnen maken / houden.

Concrete acties:

- We gaan een Verkeerscirculatieplan voor Westland opstellen, de verschillende modaliteiten (auto- vracht- en fietsverkeer) worden hierbij betrokken. Ook het tegengaan van sluiptverkeer is hier een onderdeel van.
- We zijn de wegencategorisering uit 2006 aan het actualiseren. Aan de hand van een onderzoek zijn de knelpunten in de huidige wegencategorisering en ten opzichte van de aanwezige (fiets)infrastructuur inmiddels in kaart gebracht. Waar mogelijk gaan we deze discrepanties oplossen. Afhankelijk van de 'ernst' van een afwijking starten we een apart project op, da wel maken we werk met werk op het moment dat een weg toe is aan onderhoud.
- Bij nieuwbouwlocaties is de inzet dat openbare ruimte Duurzaam Veilig is ingericht, zowel op de locatie als bovenwijks. Hiervoor moet voldoende fysieke ruimte gereserveerd worden (vroegtijdig aankoop, tijdig bestemming van grond vastleggen).

5.2. Thema 2: Aanpak locaties met grootste risico's

Sinds 2014 zijn er 18 dodelijke ongevallen in Westland geweest, waarvan 13 op locaties waar de gemeente wegbeheerder is. Als gekeken wordt naar de "top 15"-ongevallocaties in Westland (dodelijke- en letselongevallen en waarbij gemeente wegbeheerder is) dan zien we dat deze locaties verspreid over de gemeente gelegen zijn, met een sterkere concentratie in Naaldwijk en Wateringen.

O.b.v. het landelijke criterium (5 letsel- of dodelijke ongevallen in de afgelopen 3 jaar) heeft Westland geen black spots meer. Dit komt overeen met de landelijke trend. De afgelopen 20 jaar is met de landelijke aanpak in het kader van Duurzaam Veilig het aantal "black spots" in Nederland drastisch gedaald.

De kans op een ongeval in de toekomst is te bepalen aan de hand van zogenaamde risicoindicatoren. Om te kunnen bepalen op welke locaties de kans op een ongeval het grootst is, is het belangrijk een goede set risicoindicatoren te hebben en het wegennet hierop te toetsen.

Concrete acties:

- anpak van de top-15 locaties uit Mobycon onderzoek. We bekijken wanneer de wegen uit de top 15 aan de beurt zijn voor onderhoud (dan werk met werk maken), of bezien of we o.b.v. de ernst van de situatie het onderhoud naar voren halen/er een los project van maken. De wegvakken met (letsel)ongevallen in Westland waarvan de locaties niet exact bekend waren (de Secretaris Verhoeffweg, Heulweg, Grote Achterweg en Dijkweg) zijn onderzocht op overeenkomsten in de ongevallen op basis van de informatie in VIAstat. Hieruit bleek geen eenduidig beeld te achterhalen wat betreft oorzaak ongeval. Deze trajecten gaan we nog nader onderzoeken, evenals de locaties uit de "top 20" klachtenmeldingen.
- Bij onderhoudswerkzaamheden toetsen en aanpakken van het Westlandse wegennet op basis van nader op te stellen prestatie-indicatoren, waaronder die van Duurzaam Veilig, om kans op ongevallen in de toekomst te verkleinen.
- Bij de wegen met de meeste letselongevallen die in beheer zijn bij de provincie gaan we in overleg over een gerichte aanpak.

5.3. Thema 3: veilige inrichting van de fietsinfrastructuur

De huidige fietsinfrastructuur in Westland en de verbindingen met de omliggende gemeenten is versnipperd, waardoor veelal korte, snelle en veilige fietsverbindingen ontbreken. Veel fietspaden zijn te smal, betegeld en op wegen met veel in- en uitritten. Dit in combinatie met het vele vrachtverkeer (25-30% van het totale verkeer) zorgt voor verkeersonveilige situaties, niet door kunnen fietsen en langere reistijd. Daarnaast ontbreken op meerdere plaatsen vrijliggende fietspaden, waardoor fietsers gebruik moeten maken van de rijbaan en bij drukke doorgaande wegen gelijkvloers moeten oversteken. De bestaande hoogwaardige fietspaden sluiten tenslotte niet altijd goed aan op de kernen en werklocaties.

Vanuit de gemeentelijke Mobiliteitsvisie (dec. 2019) willen we fietsgebruik stimuleren en zetten we in op snelle, veilige en comfortabele fietsroutes (onder andere via Metropolitane fietspaden en via het Fietsplan dat we in 2021 gaan opstellen). In dit Beleidsplan Verkeersveiligheid ondernemen we de volgende acties t.a.v. een veilige fietsinfrastructuur:

Concrete acties:

- Om de verkeersveiligheid voor fietsers te vergroten wordt het fietsnetwerk de komende jaren tijdens onderhoudswerkzaamheden beoordeeld op de vergevingsgezindheid van de infrastructuur. Dat betekent dat we kijken of aanwezige palen, hekjes en andere objecten noodzakelijk zijn of kunnen worden verwijderd. Objecten die noodzakelijk worden gevonden en dus blijven staan, worden beter ingeleid met markering. Ook wordt gekeken of zichtlijnen goed zijn, bijvoorbeeld bij aanwezig groen.
- Bestaande fietsroutes toetsen op Duurzaam Verkeersveilig en ontbrekende en te verbeteren schakelsmeenemen bij onderhoud.

6. Extra inzet op kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers / nadruk op voorlichting & educatie

Dit hoofdstuk bevat de inzet op kwetsbare en / of onervaren verkeersdeelnemers. Het gaat hierbij om specifieke risicogroepen. Daarnaast wordt nader ingegaan op de veiligheid van voetgangersoversteekplaatsen en de “dode hoek van vrachtauto’s”.

Verkeerseducatie en voorlichting hebben vooral een preventieve functie met als doel het aanleren en het verbeteren van kennis, inzicht, vaardigheden, houding en het bewustmaken van mensen van hun status, kwetsbaarheid en verantwoordelijkheid in het verkeer. Dit is noodzakelijk voor veilige verkeersdeelname. Educatie en voorlichting zorgen dat verkeersdeelnemers bekend zijn met de verkeersregels en de risico’s en dat zij voorbereid zijn op situaties die ze in het verkeer kunnen tegenkomen. De MRDH vervult samen met het ROV Zuid-Holland op het gebied van educatie en voorlichting een voortrekkersrol. Handhaving heeft een waarschuwendende functie met als doel onveilig gedrag te voorkomen en andere verkeersdeelnemers niet in gevaar te brengen.

6.1. Thema 4: kinderen veilig in het verkeer:

Kinderen in het verkeer vormen een kwetsbare doelgroep. In de basisschoolleeftijd zijn kinderen nog volop in ontwikkeling en ze hebben te maken met leeftijdsgebonden beperkingen die het deelnemen aan het verkeer voor hen extra complex en daarmee extra gevaarlijk maakt. Dit maakt verkeersveilige schoolomgevingen en verkeersveilige schoolthuisroutes extra belangrijk. De verkeersveiligheid in de schoolomgeving en op de schoolthuisroutes wordt bepaald door enerzijds de inrichting van de infrastructuur, maar anderzijds ook zeker door het gedrag van de verkeersdeelnemers. Daarnaast is het belangrijk dat kinderen in de basisschoolperiode voldoende kennis en vaardigheden opdoen om na de basisschoolperiode zelfstandig en veilig in het drukke Westlandse verkeer naar bijvoorbeeld de middelbare school, sportvereniging en vrienden te kunnen fietsen. Er is veel aanbod in verkeersonderwijs. Vanuit de gemeente sluiten we aan bij het regionale aanbod van SCHOOLopSEEF. Scholen kunnen kosteloos gebruik maken van deze methode.

Concrete acties:

- Waar mogelijk nemen we fysieke maatregelen om de verkeersveiligheid rondom basisscholen en op schoolthuisroutes te vergroten. Dit is een doorlopende actie.
- We stimuleren en ondersteunen scholen en ouders bij het structureel aandacht geven aan verkeersonderwijs. Dit doen we onder andere door het bijdragen aan de financiering van verkeersleerkrachten, het delen van informatie en het faciliteren van extra projecten.
- We ondersteunen en faciliteren campagnes en acties die tot doel hebben om het veilig gedrag van ouders en overige weggebruikers in de schoolomgeving te bevorderen.

6.2. Thema 5: Jongeren en jong volwassenen veilig in het verkeer

Eenmaal in de middelbare schoolperiode, ontwikkelen jongeren zich snel en hun houding in het verkeer verandert: ze nemen meer risico’s, nemen de regels niet altijd serieus en kunnen gevoelig zijn voor druk vanuit de vriendenkring. Vanaf hun 16de jaar mogen jongeren voertuigen besturen. Op deze leeftijd zijn zij zich vaak onvoldoende bewust van de verantwoordelijkheden en verplichtingen die het besturen van een gemotoriseerd voertuig met zich meebrengt. Zij onderschatten de snelheid ten opzichte van de fiets. Ook

het verschil in positie op de weg tussen een fietser en een brommer of auto is een moeilijke omslag voor de jongeren. Daarbij komt de toegenomen verantwoordelijkheid die een bestuurder van een gemotoriseerd voertuig heeft ten opzichte van andere (zwakkere) verkeersdeelnemers. Jongeren beseffen vaak onvoldoende wat deze verantwoordelijkheden zijn. Uit de analyses blijken jongeren, ook in Westland, sterk terug te komen in (letsel)ongevallencijfers. Dit komt overeen de regionale cijfers.

Concrete acties:

- We stimuleren middelbare scholen modules van Totally Traffic te gebruiken (TotallyTraffic is het structurele programma voor verkeersveiligheid en verkeerseducatie voor jongeren van 12 tot en met 18 jaar).
- We faciliteren en ondersteunen regionaal uitgerolde programma's en campagnes gericht op de bromfietzers (16 – 17 jaar)
- We faciliteren en ondersteunen regionaal uitgerolde programma's en campagnes gericht op de jonge bestuurders (18 – 24 jaar)
- Via de communicatiekalender besteden we aandacht aan de verkeersveiligheid van jongeren en jong volwassenen in het verkeer.

We gaan in overleg met de MRDH wanneer we deze campagnes kunnen gaan inzetten en wat ze precies inhouden. Op basis van overleg met de MRDH bekijken we of we hier aanvullend actie op moeten ondernemen, eventueel via aandacht op het voortgezet onderwijs. Wellicht is aanvullende actie nodig, zoals aandacht voor de landelijke campagne Mono/ "geen social media" terwijl men aan het fietsen is.

6.3. Thema 6: ouderen veilig in het verkeer

De combinatie van functiebeperkingen en lichamelijke kwetsbaarheid op oudere leeftijd maakt ouderen een duidelijke risicogroep in het verkeer.

Ouderen hebben te maken met het afnemend functioneren van zintuigen en vaardigheden en worden onbewust onbekwamer. Zij zijn daardoor kwetsbaar. Het is belangrijk om ouderen (60+), middels educatie en voorlichting bewust te maken van de eigen kwetsbaarheid. Op het moment dat oudere mensen een ongeval krijgen, hebben ze door hun lichamelijke kwetsbaarheid ook nog eens een groter risico op ernstig letsel

Met name toenemend e-bike-gebruik zorgt voor een toename van het aantal ongevallen voor ouderen op de fiets. Tevens betreffen de 13 dodelijke slachtoffers op de gemeentelijke wegen sinds 2014 voornamelijk senioren (60 plussers) die als voetganger of per fiets / e-bike aan het verkeer deelnamen.

Concrete acties:

- In de communicatiekalender aandacht voor veilig fietsen door ouderen op een e-bike.
- Bij aanpassing en herinrichting van de openbare ruimte nemen we de CROW-richtlijnen voor seniorproof ontwerp mee (bijv. in de vorm van een pilot).
- Voorlichting en trainingen voor ouderen (met extra focus op de e-bike)

6.4. Thema 7: veilig oversteken bij voetgangersoversteekplaatsen

Afgelopen jaren zijn er in Westland verschillende ongevallen gebeurd op voetgangersoversteekplaatsen (ook wel bekend als zebra's), waarvan 2 ongevallen dodelijk waren. Vandaar dat het veilig oversteken bij voetgangersoversteekplaatsen als specifiek thema is opgenomen.

Een voetgangersoversteekplaats (VOP) heeft tot doel dat voetgangers veilig een drukke weg over kunnen steken. Een VOP kan, mits goed toegepast, een goede oplossing zijn om het oversteken van een weg verkeersveiliger te maken. Een VOP kan echter ook voor schijnveiligheid zorgen. Indien een voetganger verwacht dat hij voorrang krijgt, maar dat niet krijgt, ontstaat er een risico op een ongeval. Het niet krijgen van voorrang kan verschillende oorzaken hebben. Een automobilist kan de VOP over het hoofd zien, de voetganger over het hoofd zien, of lak hebben aan de regels en gewoon doorrijden in de verwachting dat de voetganger dan toch wel stopt. Deze verschillende oorzaken vragen om verschillende oplossingen.

Deze oplossingen kunnen deels infrastructureel van aard zijn. Goede verlichting, een knipperend waarschuwingssysteem, een iets verhoogde ligging en/of het gebruik van een afwijkende kleur ondergrond kunnen de zichtbaarheid van de VOP vergroten. De laatste drie maatregelen dienen echter behoudend toegepast te worden. Als weggebruikers het beeld krijgen dat VOP's structureel met allerlei extra middelen worden aangekondigd, ontstaan er risico's wanneer dit niet het geval is. En om alle VOP's van dergelijke zaken te voorzien is niet gewenst vanuit het oogpunt van een rustig verkeersbeeld. Om te voorkomen dat automobilisten een voetganger zelf over het hoofd zien, is het belangrijk dat niet alleen de VOP goed verlicht is, maar juist ook de directe omgeving. Zodat een automobilist tijdig kan zien dat iemand een VOP op gaat lopen.

Er zit echter ook een gedragsaspect aan dit thema vast. Het niet zien van een VOP of aankomende voetganger kan ook komen doordat een automobilist is afgeleid van de verkeerssituatie. Daarnaast is de als derde genoemde oorzaak, gewoon voorrang nemen door de automobilist, uiteraard ook een gedragskwestie.

Vanwege het risico van de schijnveiligheid is de aanleg van een VOP alleen een oplossing als de voordelen die het aanleggen van de VOP biedt voor het eenvoudiger over kunnen steken van een weg opwegen tegen de nadelen van schijnveiligheid.

Concrete acties:

- Aan de hand van de landelijke richtlijnen maken we een toetsingskader voor VOP's. Hierin komt te staan onder welke voorwaarden een VOP gewenst is, welke eisen we stellen aan verlichting en onder welke voorwaarden aanvullende signaleringsfuncties acceptabel zijn. Alle VOP's in Westland zullen vervolgens aan dit kader worden getoetst. Ook nieuwe verzoeken voor VOP's (of verzoeken voor extra signalering bij bestaande VOP's) zullen hierop worden beoordeeld. Waar nodig worden bij de bestaande VOP's maatregelen genomen om deze te laten voldoen aan de richtlijnen. Indien naar aanleiding van het opgestelde toetsingskader blijkt dat een VOP vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid eigenlijk niet gewenst is, wordt deze verwijderd.
- Het onderwerp "Stoppen voor zebra's" zal worden opgenomen in communicatie-aanpak.

6.5. Thema 8: blijf uit de dode hoek

Een bijzonder aandachtspunt in Westland is de mening van verkeersfuncties, met name mening van vracht- en fietsverkeer. Bij vrachtverkeer is het grote risico rechts afslaan en het zicht daarbij op (brom)fietsers. In Westland hebben sinds 2014 drie dodelijke ongevallen tussen vrachtwagens en fietsers plaats gevonden (waarvan één op een bedrijventerrein). Omdat het ruimtelijk niet altijd mogelijk is om vrijliggende fietspaden te realiseren is meer aandacht voor de risico's van de "dode hoek" bij vrachtverkeer van belang. Dit zijn de plekken rondom de vrachtwagen waar andere verkeersdeelnemers voor een chauffeur niet, of slecht, zichtbaar zijn.

Concrete acties:

- Gedragscampagne (brom)fietsers en chauffeurs & plaatsen attentieborden
- Onderzoek 5 locaties voor aanbrengen oplichtende leds (lichten op als er een fietser aankomt) bij niet geregelde kruisingen en inritten van bedrijven met fietspaden
- Via werkgeversaanpak: stimuleren dat vrachtwagens zoveel mogelijk van voorzieningen die fietsers en voetgangers tijdig registreren worden voorzien

7. Handhaving & extra inzet op risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag

Dit hoofdstuk richt zich op de inzet op de risico's die ontstaan door risicovol gedrag van individuele verkeersdeelnemers en bevat de volgende thema's:

- Thema 9: Veilige snelheid automobilisten
- Thema 10: Geen alcohol, drugs en social media in het verkeer

Bij de politie zien we de laatste jaren in prioritering minder focus op handhaving (vooral ten aanzien van fietsers, die bijv. met appen op fiets wel risicovol gedrag vertonen). Omdat Westland meertalige arbeidskrachten kent is het in dit kader van belang om bepaalde communicatie-uitingen / gedragscampagnes meertalig te communiceren.

7.1. Thema 9: veilige snelheid automobilisten

Ten aanzien van de klachtenmeldingen die bij de gemeente binnen komen is te hard rijdend verkeer een vaak terugkerend thema. Het is daarmee ook een onderwerp dat erg leeft onder Westlanders. Een te hoge snelheid is zowel van invloed op de objectieve verkeersveiligheid als op de subjectieve verkeersveiligheid. Fysiek is de infrastructuur niet altijd aan te passen dus sturing van gedrag is van belang. Hierbij valt te denken aan inzet van rood licht camera's en hieraan gekoppelde handhaving. Cameratoezicht wordt geregeld via het OM, dit gaan we nader oppakken met die instantie.

Het tegengaan van een te hoge snelheid kan soms met infrastructurele maatregelen, zoals wegversmallingen of drempels, maar is niet altijd mogelijk op gebiedsontsluitingswegen, routes voor vrachtverkeer en OV-routes. Zo zijn drempels bijvoorbeeld niet gewenst op hoofdroutes van de hulpdiensten of op busroutes. Voor hulpdiensten geldt dat elke seconde telt, en teveel drempels onderweg naar een calamiteit levert teveel vertraging op. Voor zowel hulpdiensten als het openbaar vervoer geldt dat teveel drempels het ritcomfort negatief beïnvloedt. Drempels kunnen ook niet worden toegepast als omliggende gebouwen niet voldoende gefundeerd zijn. In dat geval kunnen drempels trillingshinder of zelfs trillingsschade veroorzaken.

Naast infrastructurele maatregelen kan ook op andere wijze ingezet worden op een veilige snelheid. Zo kan het plaatsen van zogenaamde smiley's (een bord langs de kant van de weg dat aangeeft hoe hard men rijdt) een tijdelijk effect hebben op de snelheid ter plaatse. Vanwege het tijdelijke effect worden deze smiley's gerouleerd over verschillende locaties. Deze kunnen van een snelheidsmeter worden voorzien en daarmee kan op grond van de data gericht gehandhaafd worden.

Uiteraard kan ook handhaving bijdragen aan het beperken van de snelheidsovertredingen. Dit is echter niet iets waar de gemeente over gaat. Zo is het plaatsen van een flitscamera de bevoegdheid van justitie. Die gaat hier zeer selectief mee om.

Concrete acties:

- Verdiepend onderzoek naar locaties met te hard rijdend verkeer.
- Het nemen van fysieke snelheidsbeperkende maatregelen, de mogelijkheden daartoe zijn in Westland echter beperkt vanwege vrachtverkeer en OV routes.
- We schaffen extra smileys aan zodat we via een vast roulatiesysteem alle gewenste locaties van tijd tot tijd hiervan kunnen voorzien.

- Communicatieaanpak “snelheid in het verkeer”
- We gaan in overleg met de politie of er mogelijkheden zijn om de inzet van handhaving en de inzet van verkeerscamera's in Westland te vergroten en meer focus aan te brengen op verkeersonveilige situaties. De meeste camera's staan langs de provinciale wegen, dus ook overleg met de provincie is nodig om hier gericht actie op te kunnen ondernemen.

7.2. Thema 10: geen alcohol, drugs of social media in het verkeer

Er is nog te vaak te zien dat er social media wordt gebruikt op de fiets.. Landelijk is er de MONO campagne. De afleiding van social media is niet alleen bij fietsers , maar ook bij andereweggbruikers een risicofactor. Hier zullen we in onze communicatiekalender aandacht aan besteden.

T.o.v. van de regio wordt er in Westland relatief meer alcohol gedronken. Dit betekent niet per definitie dat dit leidt tot rijden onder invloed, maar alcoholgebruik in het verkeer blijft een groot risico waar, net als in voorgaande jaren, continue aandacht voor nodig is. Tegelijk zien we (landelijk) dat drugsgebruik onder jongeren toeneemt, ook in het verkeer. Daarnaast brengt onverantwoorde inname van medicijnen in combinatie met andere middelen aanvullende, soms nog onbekende, risico's met zich mee. Soms weten gebruikers niet welke risico's ze lopen bij (meervoudig) medicatiegebruik of handelen zij niet naar de informatie die zij krijgen.

Concrete acties:

- -Faciliteren communicatie-uitingen en acties, zoals BoB in de sportkantine. En opnemen “Geen social media in het verkeer” in de communicatiekalender
- In overleg met politie over handhaving / alcohol en drugscontroles.

8. Uitvoering: prioritering en kosten

8.1. Uitvoering

In dit beleidsplan zijn verschillende maatregelen en acties benoemd. In **bijlage 1** zijn de maatregelen opgesomd met een aanduiding of de maatregelen zijn gedekt of niet, en een tijdsplanning. Het beschikbare budget voor Westland (een gemeente met een footprint groter dan Den Haag) is beperkt.

De komende jaren wordt binnen verkeersveiligheid prioriteit gegeven aan:

1. (Gefaseerde) aanpak weginrichting
2. Aanpak top 15 locaties waar ongelukken hebben plaatsgevonden: drie locaties zijn ingediend voor rijkssubsidie. Dit betreft:
 - Kruispunt Prinses Julianastraat, Secretaris Verhoeffweg,
 - Kruispunt Dijkweg, Verdilaan
 - Knelpunt Kruispunt Heulweg – Harry HoekstraatOok de overige locaties gaan we met voorrang aanpakken.
3. Gedragsaanpak voor de twee grootste risicogroepen: jongeren en ouderen. Er is vanuit Duurzaam Bereikbaar Westland € 65.000 beschikbaar voor “gedrag en verkeersveiligheid” in de periode 2020-2022
4. Dode hoek
5. Handhaving: overleg met politie door focus op aanpak onveilig gedrag fietsers en te hard rijden

Op basis van de inzichten in dit rapport gaan we bekijken hoe de huidige raming van onderhoudswerkzaamheden nader kan worden aangepast. Zo worden de middelen die beschikbaar zijn voor verkeersveiligheid ingezet op een manier die past bij de maatregelen en acties uit dit beleidsplan. Ten opzichte van de huidige inzet gaan we met dit beleidsplan extra inzetten op:

- aanpak top 15 van ongevallen locaties
- bewustwordingscampagnes gericht op jongeren en ouderen
- dode hoek-aanpak

Er zijn middelen beschikbaar vanuit het Uitvoeringsprogramma Duurzaam Bereikbaar Westland en vanuit Ruimte. Tegelijkertijd zetten we in op samenwerking met de provincie Zuid-Holland (ROV), Bereikbaar Haaglanden en de MRDH voor nadere invulling van gedragscampagnes. We zetten daarbij in op co-financiering van derden.

De uitvoering van dit verkeersveiligheidsplan vindt verder plaats via:

- Uitvoeringsprogramma Duurzaam bereikbaar Westland
- Programma GGU in infrastructurele maatregelen (o.a. fietsinfra)

Dit beleidsplan loopt van 2020-2024. Het einddoel is 2040. De focus ligt nu op de korte termijn-maatregelen en effect hiervan. Op korte termijn moet uitgegaan worden van de bestaande infrastructuur die ook de bouw van ca. 3.000 woningen op moet (kunnen) vangen. Tevens is ca 5 a 10 jaar nodig om de infrastructuur voor de fiets te verbeteren, zeker als de fietsroutes Duurzaam Veilig gemaakt moeten worden. Uit de verkenning Gebiedsuitwerking Westland 3.0 volgen naar alle waarschijnlijkheid ingrepen die ook bijdragen aan de verkeersveiligheid, zoals het versterken van het logistieke netwerk, zullen op de middellange termijn worden gerealiseerd (rond 2030).

8.2. Organisatie

We gaan een werkgroep instellen om de uitvoering van de maatregelen uit dit plan te gaan monitoren en tussentijdse incidenten te bespreken. In totaal komt de benodigde inzet op verkeersveiligheid per jaar op ca. 1 fte uit, waarvan 0,4 fte bij Beleid en 0,6 fte bij Ruimte gedurende de jaren 2021 en 2022. In 2022 evalueren en actualiseren we dit beleidsplan verkeersveiligheid.

8.3. Betere monitoring nodig

Het vroeg de nodige inspanning om voor dit beleidsplan een basisbeeld te verkrijgen over de verkeersveiligheid in Westland. Niet alle ongevallen worden namelijk (volledig) geregistreerd. Naast de in dit beleidsplan vermelde maatregelen willen we daarom de verkeersveiligheid in Westland explicieter gaan monitoren. Het gaat bij de monitoring niet alleen om de objectieve cijfers. Ook de subjectieve onveiligheid is van belang. De monitoring zullen we ook gebruiken om prestatie-indicatoren voor het verkeersveiligheidsbeleid te concretiseren om zo effect van het beleid effectiever te meten en, indien nodig, bij te sturen. Hiermee kunnen we de basisanalyses van dit beleidsplan verder aanvullen en aanscherpen en gebruiken voor evaluatie en een herijking van het beleidsplan na 2 jaar (incl. benodigde extra budgetten).

Bijlage 1: Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheidsplan

Een veilig verkeerssysteem

Thema	Budget / dekking	Wanneer
Thema 1: Scheiden in massa, rijrichting en snelheid van het verkeer		
1. Actualiseren verkeerscirculatieplan	Geen extra budget nodig / reguliere werkzaamheden	2 ^e helft 2021
2. Actualisering wegcategorisering en hieruit volgende aanpak (meenemen in acties verkeersveiligheid)	Geen extra budget nodig voor actualisering. Voor aanpak is uitgangspunt werk met werk maken n.a.v. GGP(opgenomen in het MIP vervangingskrediet verhardingen)	Actualisatie afgerond 2020. Aanpak in 2021-2024
3. RO: voldoende ruimte reserveren / bestemmen voor infra	Geen extra budget nodig	2 ^e helft 2020
Thema 2: aanpak locaties met grootste risico's		
4. Toetsen en aanpakken Westland wegen, als 1e aanpak "top 15" ongevallenlocaties Mobycon, waaronder	Opgenomen in het MIP, (grootschalige activiteiten verkeersveiligheid) deels subsidiabel € 10.000,- opgenomen in het jaarlijks budget voor "onderzoek en monitoring verkeersveiligheid"	2021-2024
5. Analyse wegvakken met meeste letsongevallen zonder duidelijke locaties + "top 20" klachten-locaties	Opgenomen in het MIP, (grootschalige activiteiten verkeersveiligheid)	
6. Wegennet Westland toetsen op prestatie-indicatoren	Regulier budget onderhoudswegwerkzaamheden(GGP).	2021 -2024
7. Overleg met provincie over locaties met meeste (letsel)ongevallen op provinciale wegen	In beginsel voor rekening provincie. Indien hier concrete projecten uit komen worden deze nog aan college en raad voorgelegd.	2020-2023
Thema 3: veilige fietsroutes		
8. Check vergevingsgezindheid	Regulier budget (GGP)	2020-2021

fietsinfrastructuur (bij onderhouds-werkzaamheden) en aanpassing infra		
9. Bestaande fietsroutes toetsen op duurzaam verkeersveilig en ontbrekende en te verbeteren schakels	Regulier budget (GGP)	2020-2021

Extra inzet op kwetsbare en onervaren verkeers-deelnemers

Thema	Budget	Wanneer
Thema 4: kinderen veilig in het verkeer		
10. Check fysieke infra rondom basisscholen en school-fietsroutes en inzet fysieke maatregelen	Regulier budget (GGP)	2020-2021
11. Stimulering verkeersonderwijs op scholen	Regulier budget	doorlopend
12. Ondersteunen en faciliteren campagnes veilige schoolomgeving, gericht op andere weggebruikers	Regulier budget	Doorlopend
Thema 5: jongeren en jong volwassenen veilig in het verkeer		
13. Programma en campagne voor bromfietzers (16 – 17 jaar)	€ 15.000 opgenomen in het uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie: Duurzaam Bereikbaar Westland	2021
14. Programma en campagne voor jonge bestuurders (18 – 24 jaar)	€ 15.000 opgenomen in het uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie: Duurzaam Bereikbaar Westland	2021
15. Stimuleren scholen deel te nemen aan totally traffic	Geen extra budget nodig	
16. Via de communicatiekalender besteden we aandacht aan de verkeersveiligheid van jongeren en jong volwassenen in het verkeer	Geen extra budget nodig	
Thema 6: ouderen veilig in het verkeer		
17. In communicatiekalender aandacht voor ouderen en e-bike	regulier budget, lopende werkzaamheid	Doorlopend

18. Seniorproof buitenruimte (bij herinrichting of aanpassing openbare ruimte): pilot	Regulier budget (GGP).	2022
19. Voorlichting en trainingen ouderen met een (e-) bike & fietsende ouderen i.s.m. MRDH	€ 15.000 / dekking uit uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie: Duurzaam Bereikbaar Westland	2021-2022
Thema 7: veilig oversteken voetgangersoversteekplaatsen		
20. Toetsingskader VOP's opstellen	Regulier budget (GGP).	2021
21. "Stoppen voor zebra's" opnemen in communicatiekalender	Regulier budget, lopende werkzaamheden	2021
Thema 8: blijf uit de dode hoek		
22. Gedragscampagne (brom)fietsers en chauffeurs, incl attentieborden	€ 15.000 opgenomen in uitvoeringprogramma mobiliteitsvisie: Duurzaam Bereikbaar Westland	2021
23. Onderzoek 5 locaties aanbrengen oplichtende leds bij niet geregelde kruispunten en inritten van bedrijven met fietspaden	Opgenomen in het MIP (project "Metropolitaan fietspad")	2021-2022
24. Stimuleren - via werkgeversaanpak - gebruik van techniek in vrachtauto's voor dode hoek	Geen extra budget voor nodig, loopt mee in werkgeversaanpak	2020

Handhaving /Extra inzet op risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag

Maatregel	Budget / Dekking	Wanneer
Thema 9: veilige snelheid in Westland		
25. Verdiepen onderzoek naar locaties met te hard rijdend verkeer	Regulier budget (GGP)	2021 – 2022

26. Nemen snelheidsbeperkende maatregelen (verkeersdrempels, asversprongen e.d.)	€ 60.000 regulier budget (GGP)	2021-2022
27. Plaatsen "smiley's" (roulerend, op trajecten waar te hard wordt gereden)	€ 10.000 regulier budget (GGP)	2021-2022
28. Onderwerp "snelheid" in communicatieaanpak	Geen extra budget nodig	2021
29. Overleg politie en OM mogelijkheid handhaving / snelheidscamera's	Geen extra budget nodig	2020
Thema 10: geen alcohol, drugs en social media in het verkeer		
30. Faciliteren communicatie-uitingen	Regulier budget	lopend
31. In overleg met politie over handhaving / alcoholcontroles	Geen extra budget nodig	2020

Bijlage 2: informatie “Duurzaam Veilig”

Duurzaam Veilig Wegverkeer is een visie op hoe het verkeer systematisch maximaal veilig gemaakt kan worden. Het beschouwt de mens als de ‘maat der dingen’: de mens die kwetsbaar is, fouten maakt en zich bewust niet altijd aan regels houdt. De visie gaat uit van een proactieve benadering: de verkeersomgeving moet zó zijn vormgegeven, dat er geen ernstige ongevallen gebeuren. Mocht er tóch een ongeval plaatsvinden, dan moet de ernst ervan beperkt zijn. Duurzaam Veilig is een systeembenadering: alle elementen van het verkeerssysteem worden in interactie met elkaar beschouwd. Verkeersveiligheid is daarmee een basiskwaliteit van het wegverkeer. In praktijk betekent Duurzaam Veilig het volgende:

- Wegen, wegomgeving, voertuigen en technologische oplossingen sluiten aan bij de menselijke capaciteiten en geven ondersteuning. Daarnaast bieden ze maximale bescherming – al dan niet geholpen door extra beschermingsmiddelen – aan alle verkeersdeelnemers in of op het voertuig en in hun directe omgeving. Verantwoordelijke organisaties en de centrale overheid als eindverantwoordelijke zien erop toe dat altijd aan deze voorwaarden wordt voldaan en dat onvolkomenheden worden verbeterd.
- Verkeersdeelnemers zijn door educatie, voorlichting en training zo goed mogelijk voorbereid op hun verkeerstaak. Zij kennen de veiligheidsconsequenties van hun eigen keuzen en weten wat ze daaraan kunnen doen. Verkeersprofessionals die betrokken zijn bij het ontwikkelen, aanleggen, beheren en in stand houden van het verkeerssysteem, weten wat zij moeten doen om een duurzaam veilig wegverkeer te realiseren.
- Inspecteurs en handhavende instanties controleren of het systeem maximaal veilig functioneert (zowel de weginrichting en de voertuigen, als het gedrag van verkeersdeelnemers) en of verkeersprofessionals zich voldoende inspannen voor een duurzaam veilig wegverkeer. Handhaving vindt plaats op basis van een zo effectief mogelijke afstemming van regelgeving, controle en sanctie. Onveilig gedrag van verkeersdeelnemers en verkeersprofessionals wordt (vooraf) zo veel mogelijk uitgesloten of onaantrekkelijk gemaakt door zo goed mogelijk gebruik te maken van kennis over ‘de menselijke maat’ in het ontwerp van het verkeerssysteem. Dit is een van de rollen van de systeemverantwoordelijke overheid
- Traumazorg en – daar waar mogelijk – technische hulpmiddelen in het voertuig zorgen voor een snelle, optimale verzorging en maximale revalidatie van (ernstig gewonde) verkeersslachtoffers. Ook korte aanrijtijden van hulpdiensten en voldoende ruimte voor verlening van traumazorg in ziekenhuizen zijn daarbij belangrijk.

Met een Duurzaam Veilig Wegverkeer streven we naar een *maximaal veilig verkeerssysteem*, dat wil zeggen een zo veilig mogelijk systeem. De visie onderkent en erkent de mobiliteitswensen van verschillende groepen binnen de bevolking, het belang van goede bereikbaarheid en de behoefte aan persoonlijke keuzevrijheid. Dat sommige vervoerswijzen minder veilig zijn (denk aan fietsen, brom/snorfietsen en motoren), of dat de veiligheid van sommige verkeersdeelnemers door hun eigenschappen minder vanzelfsprekend is dan van andere verkeersdeelnemers (denk aan kinderen, jongeren, ouderen), wordt als een gegeven beschouwd. We maken daarbij onderscheid tussen het elimineren, minimaliseren en mitigeren van risico's:

- Elimineren: idealiter worden gevaarlijke situaties fysiek onmogelijk gemaakt zodat mensen niet met deze situaties in aanraking komen.
- Minimaliseren: keuzen voor gevaarlijke situaties of vervoerswijzen worden onaantrekkelijk gemaakt, zodat mensen zo min mogelijk aan risico's worden blootgesteld.
- Mitigeren: daar waar mensen toch blootstaan aan risico's, worden de consequenties hiervan zo klein mogelijk gemaakt door gerichte maatregelen.