

BELEIDSPLAN VERKEERSVEILIGHEID WESTLAND 2040

Evaluatie (2020-2022) en actualisatie (2022-2024)

GEMEENTE WESTLAND

Cluster	Beleid
Auteur(s)	I. Vellekoop
Datum	23 januari 2023
Status	Definitief

ALG HS 020

22-0026672 *22-0026672*

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3
1.1. Aanleiding 3
1.2. Actualisatie Beleidsplan Verkeersveiligheid Westland 2040 3
1.3. Leeswijzer 3

2. Stand van zaken verkeersveiligheid Westland 4
2.1. Trends en ontwikkelingen in de mobiliteit 2020-2022 4
2.2. Objectieve verkeersveiligheid 5
2.2.1. Ongevallen 5
2.2.2. Analyse kenmerken verkeersslachtoffers 2017-2021 6
2.2.3. Landelijke en regionale ongevalscijfers 8
2.3. Subjectieve verkeersveiligheid 9
2.3.1. Verband subjectieve en objectieve verkeersveiligheid 9
2.3.2. Aanpak subjectieve verkeersveiligheid 10
2.3.3. Meten subjectieve verkeersveiligheid 10

3. Evaluatie 11
3.1. Uitvoering maatregelen Beleidsplan Verkeersveiligheid Westland 2040 11
3.2. Gestelde doel en uitgangspunten uit Beleidsplan verkeersveiligheid 2040 16
3.2.1. We streven naar nul vermijdbare verkeersslachtoffers 16
3.2.2. We zorgen voor een Duurzaam Veilige inrichting bij nieuwe aanleg en herinrichtingen 17
3.2.3. We kiezen voor een risicogestuurde aanpak 17
3.2.4. We zetten in op zowel objectieve als subjectieve verkeersveiligheid 17
3.2.5. We zetten niet alleen in op een veilige infrastructuur, maar ook op educatie/voorlichting en handhaving. 18
3.2.6. We zien verkeersveiligheid als een gezamenlijke verantwoordelijkheid 18

4. Geactualiseerd maatregelenpakket 2022-2024 20
4.1. Aanpak 20
4.1.1. Financiering maatregelen 21
4.1.1.1. Subsidiemogelijkheden 21
4.2. Maatregelenpakket 22

Bijlage 1: Top 5 onveilige gemeentelijke trajecten 2017 t/m 2021 (Bron: ViaStat) 26

22-0026672

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Verkeersveiligheid staat hoog op de agenda in Westland. Een van de mobiliteitsdoelen uit de Mobiliteitsvisie Westland 2040 is “Westland verkeersveilig”. Hierbij stellen we ons als doel dat in Westland in 2040 nul vermijdbare verkeersslachtoffers vallen.
Als nadere uitwerking hierop is in 2020 door de raad het Beleidsplan Verkeersveiligheid Westland 2040 vastgesteld. Hierin staan de uitgangspunten voor verkeersveiligheid voor Westland beschreven, namelijk dat we wegen Duurzaam Veilig inrichten, kiezen voor een risicogestuurde aanpak, inzetten op objectieve en subjectieve verkeersveiligheid, zorgen voor educatie, voorlichting en handhaving en verkeersveiligheid als een gezamenlijke verantwoordelijkheid zien. Nu is het tijd voor een evaluatie van de periode 2020 tot en met 2022. Wat is de huidige stand van zaken voor verkeersveiligheid in gemeente Westland en hoe ver zijn we met de uitvoering van maatregelen? We werpen ook een nieuwe blik op de toekomst. Wat kunnen we als Westland doen om verkeersongevallen waar mogelijk te voorkomen? Waar kunnen we nóg beter op inzetten? Zodat we ervoor zorgen dat er straks nul vermijdbare verkeersslachtoffers zijn.

1.2. Actualisatie Beleidsplan Verkeersveiligheid Westland 2040

In het document dat voorligt, wordt het beleidsplan geëvalueerd en waar nodig geactualiseerd. De stand van zaken van de verkeersveiligheid in Westland wordt in beeld gebracht, vervolgens wordt geëvalueerd of we op de juiste koers zijn voor het behalen van het doel uit het Beleidsplan en wordt het maatregelenpakket met kortetermijnmaatregelen geactualiseerd.

1.3. Leeswijzer

De stand van zaken voor verkeersveiligheid in Westland is omschreven in hoofdstuk 2. Hoofdstuk 3 zet uiteen welke maatregelen uit het Beleidsplan zijn uitgevoerd. Daarnaast omvat dit hoofdstuk de evaluatie van het doel en de uitgangspunten uit het beleidsplan en formuleert op sommige punten een andere aanpak. Tot slot staat in hoofdstuk 4 het maatregelenpakket waarmee aan de slag wordt gaan van 2022 tot en met 2024. Ook wordt het financiële aspect toegelicht.

22-0026672

2. Stand van zaken verkeersveiligheid Westland

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de trends en ontwikkelingen in de periode 2020-2022, en wordt uiteengezet wat de stand van zaken is voor de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid in Westland.

2.1. Trends en ontwikkelingen in de mobiliteit 2020-2022

Coronapandemie
De ontwikkeling die het meest impact heeft gehad op de periode 2020-2022 is de coronapandemie, waarbij de ziekte COVID-19 wereldwijd is verspreid met zeer ingrijpende gevolgen voor de samenleving. Om de verspreiding van het virus zo veel mogelijk af te remmen, heeft de overheid vanaf maart 2020 diverse maatregelen ingevoerd. Dit heeft voor mobiliteit de volgende gevolgen (gehad):

- *Werken op afstand*
  Door de coronapandemie zijn veel Nederlanders thuis gaan werken. Hierdoor hebben velen de positieve aspecten van thuiswerken ontdekt en is de verwachting dat een groot deel van de werkenden altijd deels thuis zal blijven werken. Dit heeft gevolgen voor de mobiliteit. Zo leidt het tot minder verkeer op de weg en het reizen op andere tijden.

- *Verschuiving collectieve naar individuele vervoerswijzen*
  Tijdens de coronapandemie is het aantal reizigers in het openbaar vervoer sterk teruggelopen tot ca. 30 % van het gebruik in 2019. De reden voor het sterk teruglopen van het aantal reizigers is o.a. de angst voor besmetting in het OV en de oproep van de overheid om het gebruik van het OV zoveel mogelijk te vermijden om het aantal besmettingen terug te dringen.[1] Inmiddels is het gebruik weer toegenomen tot ca. 80% van het gebruik in 2019. De verwachting is dat het OV-gebruik rond 2025 weer op het oude niveau terug is. Vooral het gebruik van de fiets (e-bike) en in mindere mate de auto is nu toegenomen.

Stijging (slachtoffer)ongevallen
In Westland gebeuren helaas nog regelmatig ongevallen. Ondanks dat er tijdens de coronapandemie veel minder verkeersbewegingen waren, is het aantal geregistreerde verkeersongevallen de afgelopen jaren gestegen, evenals het aantal verkeersslachtoffers. Deze trend is ook binnen de regio en landelijk terug te zien. Er is nog geen eenduidige verklaring voor deze stijging.

Meer soorten fietsen
Er is een flinke toename van elektrische fietsen (e-bikes en speed pedelecs) in het straatbeeld. Dankzij de hogere snelheid en de beperkte inspanning die voor het fietsen nodig is, is de elektrische fiets geschikt voor grotere reisafstanden, ten opzichte van de gewone fiets. Ouderen blijven dankzij de elektrische fiets tevens langer mobiel. Ook veel scholieren gebruiken de e-bike om naar school te gaan en voor werknemers is de e-bike ook steeds vaker een alternatief voor de auto of het OV. Het rijden op een e-bike of speed pedelec andere vaardigheden van de fietser. Als de fietser niet (voldoende) beschikt over deze vaardigheden, kan dat leiden tot onveilige situaties. Door deze diversiteit aan fietsen, nemen op het fietspad de verschillen in snelheid en massa toe. Ook wordt het steeds drukker op fietspaden, wat leidt tot andere behoeften aan de inrichting en vooral aan de breedte van fietspaden.

[1] Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (juli 2021). “De effecten van COVID-19 op mobiliteit: een analyse van de (wetenschappelijke) literatuur”

ADAS (Advanced Driver Assistance Systems)
Vanaf 6 juli 2022 is het verplicht om in nieuwe auto's standaard enkele ADAS-systemen[2] in te bouwen. Dit zijn rijhulpsystemen die ervoor zorgen dat inzittenden van auto's extra beschermd zijn. Het verplichten van het inbouwen van deze rijhulpsystemen wordt gedaan om het aantal verkeersslachtoffers zoveel mogelijk te beperken.

Implementatie risicogestuurde aanpak
In 2018 is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 vastgesteld door het Rijk. Dit plan doorloopt 3 fasen waarin de risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid wordt geïmplementeerd in Nederland. Fase 1 betrof de introductieperiode en liep van 2018 tot 2020. Van 2020 tot 2025 bevinden we ons in fase 2: het ervaren, leren en evalueren. In deze jaren doen overheden ervaring op met de risicogestuurde aanpak en leren ze van elkaar over de effectiviteit van de maatregelen. Het streven is dat in 2025 overheden op alle niveaus gebruikmaken van een set aan risico-indicatoren om sturing te geven aan verkeersveiligheidsbeleid. Overheden kennen de grootste verkeersveiligheidsrisico's op nationaal, regionaal en lokaal niveau en hebben op basis daarvan proactief beleid geformuleerd en maatregelen getroffen. Van 2025 tot 2030 loopt fase 3. Deze fase bestaat uit het bijstellen en professionaliseren van de risicogestuurde aanpak. Dit leidt tot een steeds concretere invulling van de risicogestuurde aanpak in het verkeersveiligheidsbeleid van overheden.

Investeringsimpuls verkeersveiligheid Rijk
Het Rijk heeft van 2020-2030 500 miljoen euro beschikbaar om een impuls aan verkeersveiligheid te geven. Dit geld wordt verdeeld over verschillende tranches. Het kan gebruikt worden voor maatregelen die bijdragen aan de doelstellingen van het SPV 2030. Het gaat hierbij veelal om maatregelen waarmee snel van start kan worden gegaan. Om het gebruik van deze investeringsimpuls te stimuleren, draagt de MRDH in ieder geval in de eerste twee tranches financieel ook extra bij.

2.2. Objectieve verkeersveiligheid

Objectieve verkeersveiligheid kenmerkt zich door data, zoals ongevalscijfers en snelheidsmetingen. Hiermee wordt feitelijk in beeld gebracht wat er daadwerkelijk gebeurt in de gemeente op het gebied van verkeersveiligheid. Ook weginrichting is een aspect van objectieve veiligheid, omdat deze te toetsen is aan de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig[3] en zodoende bepaald kan worden of wegen veilig zijn ingericht.

2.2.1. Ongevallen

In onderstaande tabel is de ontwikkeling van de verkeersongevallen in gemeente Westland weergegeven en uitgesplitst naar afloop. Te zien is dat het aantal ongevallen met letsel in gemeente Westland helaas stijgt. Opvallend is de verschuiving in de verhouding tussen

[2] Het gaat om de volgende rijhulpsystemen: Een waarschuwingssysteem dat ingrijpt als je te hard rijdt (Intelligent Speed Assistant: ISA); een waarschuwingssysteem bij vermoeidheid of bij gevaarlijk gebruik van de smartphone, rijbaanassistentie, een noodremsysteem dat remt als er bv. plots een kind oversteekt, parkeersensoren, een achteruitrijcamera, een datarecorder die voertuiggegevens opslaat voor het geval een incident plaatsvindt en de mogelijkheid om een alcoholslot te installeren.

[3] Duurzaam Veilig houdt in dat de weg zodanig is ingericht dat er geen ernstige verkeersongevallen kunnen gebeuren. Hierbij wordt rekening gehouden met de mens als de "maat der dingen"; de mens die kwetsbaar is, fouten maakt en zich niet altijd aan de regels houdt. Het is een vergevingsgezinde manier van weginrichting.

ongevallen met materiële schade en ongevallen met slachtoffers. In 2017 was driekwart van de ongevallen een ongeval met uitsluitend materiële schade en bij een kwart van de ongevallen vielen slachtoffers. In 2021 is vrijwel de helft van de ongevallen een slachtofferongeval.

Ontwikkeling verkeersongevallen Gemeente Westland 2017-2021 (Bron: ViaStat)				
Jaar	Totaal aantal ongevallen	Uitsluitend materiële schade	Gewond	Overleden
2017	577	426	146	5
2018	551	355	190	3
2019	581	394	181	3
2020	589	336	249	2
2021	647	337	309	1
Verschil 2021 t.o.v. 2017	**↑12,1%**	**↓20,1%**	**↑111,6%**	**↓80%**

Binnen de gemeentegrenzen van Westland liggen wegen van drie wegbeheerders, namelijk de gemeente, provincie en het Rijk. Elke wegbeheerder is verantwoordelijk voor de verkeersveilige inrichting van haar eigen wegen. Daarom is inzichtelijk gemaakt hoe de verdeling is van typen ongevallen over de wegen van de verschillende wegbeheerders. Van sommige ongevallen is de locatie onbekend.

Ongevallen in Westland naar wegbeheerder 2017-2021 (Bron: ViaStat)				
Type ongeval	Gemeente	Provincie	Rijk	Onbekend
UMS	64,7%	31,2%	1,6%	2,5%
Gewonden	74,0%	24,0%	1,2%	0,8%
Doden	64,3%	35,7%	0%	0%

2.2.2. Analyse kenmerken verkeersslachtoffers 2017-2021

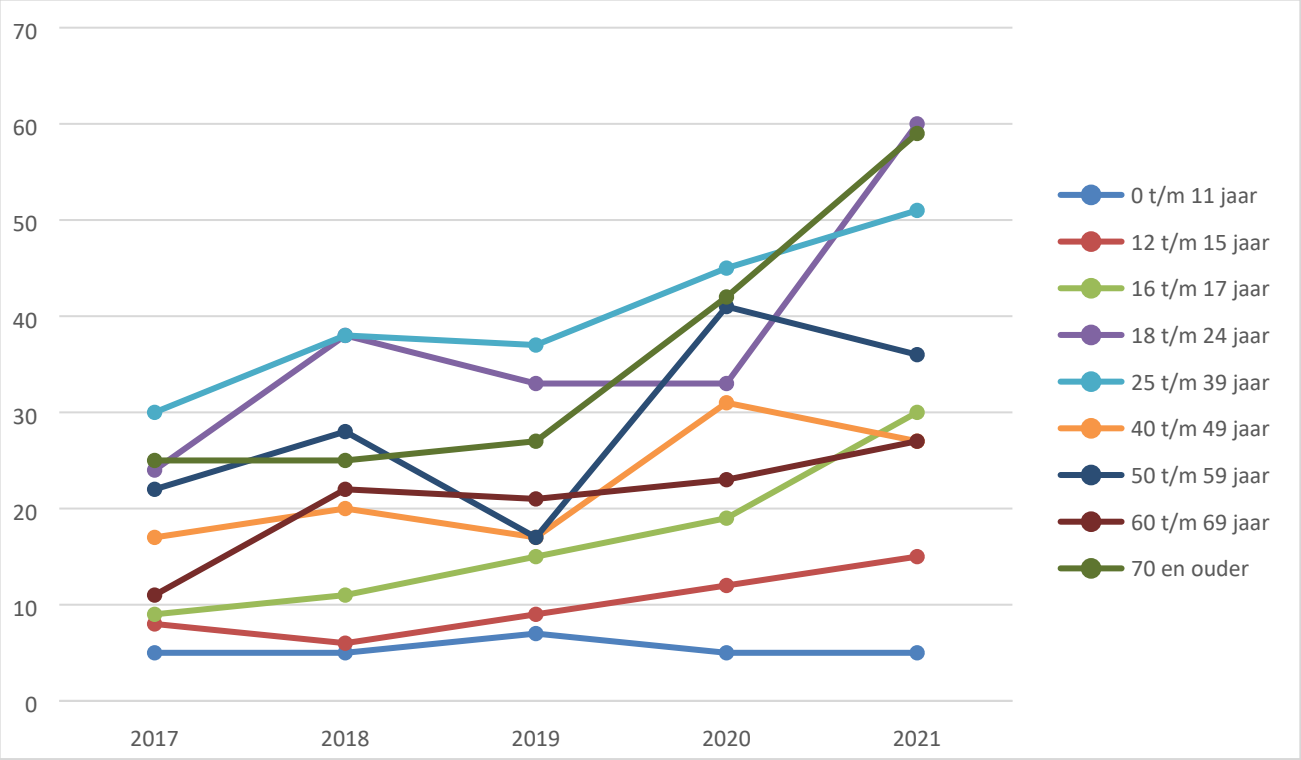
Algemeen
Jongeren in de leeftijd van 12 t/m 24 jaar, zijn in gemeente Westland het vaakst verkeersslachtoffer. 30% van de verkeersslachtoffers valt namelijk binnen deze groep. Daarnaast valt 72% van de verkeersslachtoffers in de groep die gebruik maken van kwetsbare vervoerswijzen (voetganger, fietser, e-bike, brom- en snorfietser, scoot- en brommobiel).
De meeste ongevallen waarbij verkeersslachtoffers vallen, gebeuren op doordeweekse dagen in de namiddag/avondspits.

Verkeersslachtoffers naar leeftijd
In Figuur 1 is uiteengezet onder welke leeftijdscategorieën verkeersslachtoffers per jaar vallen in de periode 2017-2021. Waar in 2017 de meeste verkeersslachtoffers vielen in de categorie 25 t/m 39 jaar, is dat in 2021 verschoven naar de categorie 18 t/m 24 jaar, op de voet gevolgd door de categorie 70 jaar en ouder. Dit is ook meteen het eerste jaar in deze periode dat binnen de categorie 25 t/m 39 jaar niet meer de meeste verkeersslachtoffers vallen.

Als het over het verloop van het aantal verkeersslachtoffers gaat, dan is te zien dat de categorie 16 t/m 17 jaar over de periode 2017-2021 het hardst is gestegen met 233%. De categorie 18 t/m 24 jaar stijgt met 150% en de categorie 60 t/m 69 jaar met 111%. Onder alle categorieën is een stijging zichtbaar, behalve onder de categorie 0 t/m 11 jaar, deze is redelijk gelijk gebleven.

22-0026672

Als de onderverdeling gemaakt wordt in kinderen (0 t/m 17), volwassenen (18 t/m 69) en ouderen (70+), dan is de stijging van verkeersslachtoffers onder kinderen het sterkst met 127%, gevolgd door volwassenen met 93% en ouderen met 61%.

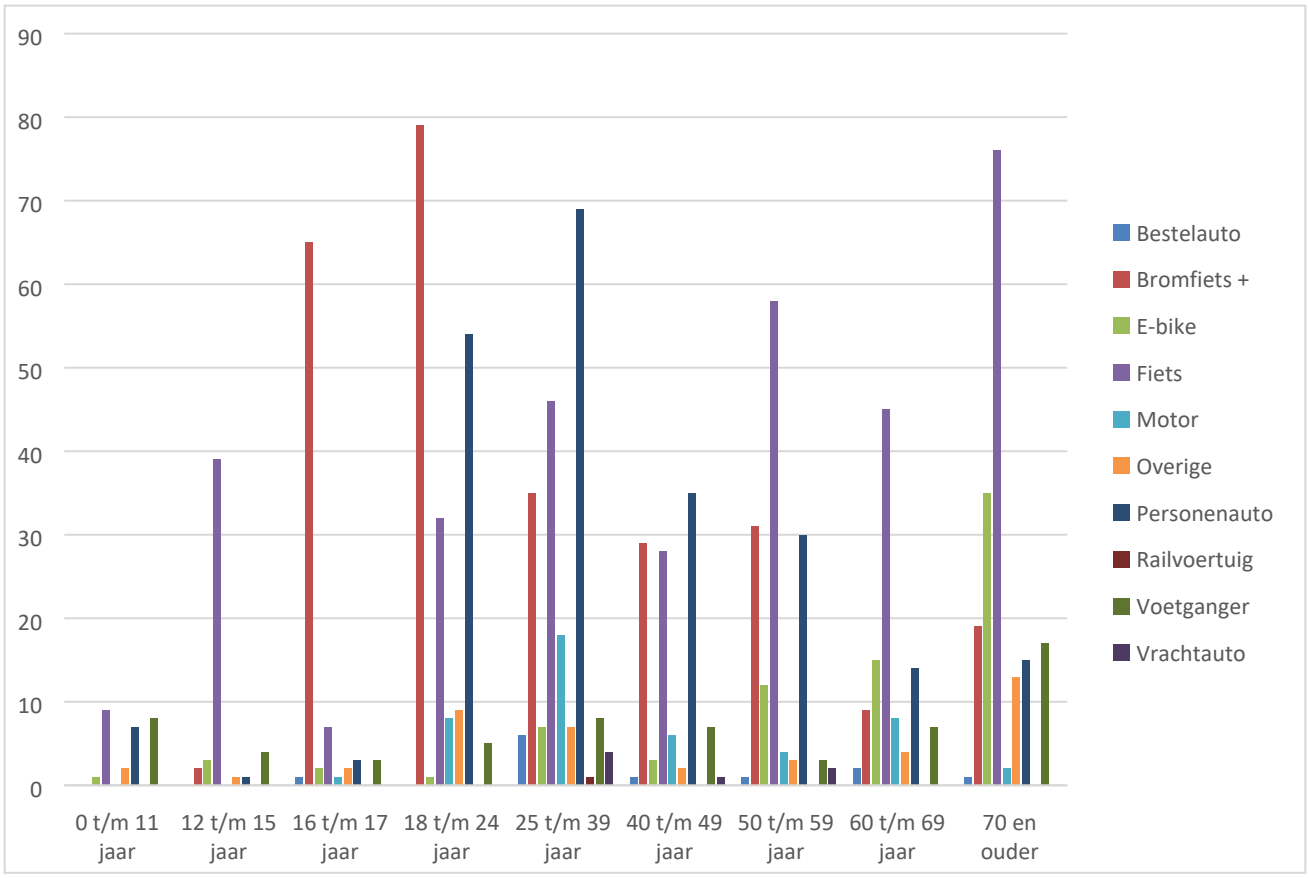


Figuur 1 Verkeersslachtoffers 2017-2021 naar leeftijd (Bron: ViaStat)

Verkeersslachtoffers naar leeftijd en vervoerswijze

De vervoerswijze van verkeersslachtoffers is uitgesplitst naar leeftijdscategorie in Figuur 2. Over het algemeen is hieruit de conclusie te trekken dat fietsers onder alle leeftijdscategorieën sterk vertegenwoordigd zijn als slachtoffer, behalve bij de categorie 16 t/m 17 jaar. Vanaf 16 jaar is het mogelijk het bromfietsrijbewijs te halen. Dat is ook duidelijk terug te zien in de ongevalscijfers, met een hoge piek aan bromfietsslachtoffers in de categorie 16 t/m 17 jaar.
Vanaf 18 jaar komt de categorie slachtoffers onder automobilisten duidelijk naar voren. Ook hierbij is een link te leggen met het moment dat het mogelijk is het autorijbewijs te halen.
Vanaf 49 jaar zijn voornamelijk fietsers slachtoffer bij verkeersongevallen. Naarmate de leeftijd hoger wordt neemt het aantal fietsslachtoffers toe, evenals het aantal e-bike slachtoffers.

Belangrijk op te merken is, is dat e-bike en fiets in de ongevalscijfers geregistreerd zijn als twee verschillende vervoerswijzen. Bij elkaar opgeteld leidt dit onder de leeftijdscategorie 70 jaar en ouder tot de hoogste piek aan verkeersslachtoffers in één categorie.



Figuur 2 Verkeersslachtoffers 2017-2021 naar leeftijd en vervoerswijze (Bron: ViaStat)

2.2.3. Landelijke en regionale ongevalscijfers

In gemeente Westland neemt het aantal ongevallen de afgelopen jaren toe. In de volgende tabel is te zien dat het aantal ongevallen in Nederland juist afnam, maar sinds 2021 is er echter weer een stijging zichtbaar. Dit geldt ook voor het aantal verkeersslachtoffers. Over de gehele periode 2017-2021 is er landelijk wel een dalende trend te zien in het ongevallenbeeld in tegenstelling tot in de gemeente Westland.

Ontwikkeling verkeersongevallen Nederland 2017-2021 (Bron: ViaStat)				
Jaar	**Totaal aantal ongevallen**	**Uitsluitend materiële schade**	**Gewond**	**Overleden**
2017	106.098	85.054	20.509	535
2018	101.015	79.328	21.114	573
2019	98.034	76.796	20.682	556
2020	80.685	76.796	18.511	513
2021	87.032	66.528	19.990	514
Verschil 2021 t.o.v. 2017	**↓18,0%**	**↓21,8%**	**↓2,5%**	**↓3,9%**

Voor wat betreft de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is het beeld vergelijkbaar met gemeente Westland. Te zien is dat over de afgelopen jaren het aantal gewonden bij verkeersongevallen ook in de regio flink is toegenomen.

Ontwikkeling verkeersongevallen MRDH 2017-2021 (Bron: ViaStat)				
Jaar	**Totaal aantal ongevallen**	**Uitsluitend materiële schade**	**Gewond**	**Overleden**
2017	14.367	10.261	4.055	51
2018	14.860	10.524	4.283	53
2019	15.231	10.804	4.391	36
2020	13.715	9.207	4.462	46
2021	15.341	9.601	5.693	47
Verschil 2021 t.o.v. 2017	**↑6,8%**	**↓6,4%**	**↑40,4%**	**↓7,8%**

2.3. Subjectieve verkeersveiligheid

De zorg die mensen kunnen hebben om verkeersonveiligheid voor zichzelf en/of anderen heet subjectieve verkeersveiligheid. Subjectieve verkeersonveiligheid kan ertoe leiden dat weggebruikers hun eigen mobiliteit of sociale activiteiten inperken of aanpassen. Onderzoek[4] toont aan dat er slechts een zwak verband is tussen objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. Dat betekent dat wanneer op een locatie vaak ongevallen gebeuren, dit niet automatisch betekent dat men zich daar onveilig voelt. En andersom, het is niet zo dat als ergens geen ongevallen gebeuren, mensen zich er automatisch veilig voelen. Dat is erg van belang, omdat voorheen de focus altijd lag op de aanpak van ongevalslocaties en het meten van verkeersveiligheid aan de hand van het aantal ongevallen. Nu landelijk de trend is ingezet op de risicogestuurde aanpak, komt subjectieve verkeersveiligheid (oftewel: risicobeleving/risicoperceptie) ook steeds sterker naar voren. Het is daarom erg belangrijk om een beeld te hebben van de subjectieve verkeersveiligheid in de gemeente, om zo de juiste maatregelen te kunnen treffen.

2.3.1. Verband subjectieve en objectieve verkeersveiligheid

Hoe kan het dat het verband tussen subjectieve en objectieve verkeersveiligheid zwak is? Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) komt op de volgende drie aspecten:

1. Er zijn aanwijzingen dat een zekere mate van subjectieve onveiligheid ertoe kan leiden dat weggebruikers zich veiliger en alerter gaan gedragen. Hierdoor wordt de situatie objectief gezien veiliger, ómdat mensen zich onveilig voelen.
2. Het kan voorkomen dat mensen die een bepaalde verkeerssituatie als onveilig ervaren, deze situatie gaan vermijden. Dit kan door het kiezen van een andere route of het reizen op een ander tijdstip. Het kan zelfs zo extreem worden dat men zich niet verplaatst, waarbij de subjectieve onveiligheid dus direct effect heeft op de bewegingsvrijheid van mensen. Doordat een locatie wordt vermeden, gebeuren hier minder ongevallen en neemt de objectieve verkeersveiligheid toe.
3. Wanneer bekend is dat er voor een bepaalde locatie onderzoek wordt gedaan naar de verkeersveiligheid of dat er veiligheidsmaatregelen worden getroffen op een locatie, leidt dit ertoe dat mensen zich bewust worden dat er iets met veiligheid speelt rondom deze locatie. Dit kan het effect hebben dat er meer klachten over deze locatie binnenkomen, zelfs nadat er verkeersveiligheidsmaatregelen zijn getroffen.

[4] SWOV-Factsheet Subjectieve verkeersveiligheid. (2012, februari). SWOV.

2.3.2. Aanpak subjectieve verkeersveiligheid

Of het belangrijk is om de subjectieve verkeersveiligheid aan te pakken, hangt af van het uiteindelijke doel. Als het doel is om het aantal verkeersslachtoffer terug te dringen, dan heeft het aanpakken van de subjectieve verkeersveiligheid weinig nut. Er is immers amper een verband tussen het aantal verkeersslachtoffers op een locatie en de subjectieve verkeersveiligheid. Daarnaast is er het risico dat als mensen zich ergens wél veilig voelen, ze zich minder alert en minder veilig gaan gedragen.
Als het doel is om mensen zich prettig te laten voelen in hun leefomgeving en het voorkomen dat mensen beperkt worden in hun eigen mobiliteit of sociale activiteiten, dan kan het verbeteren van de subjectieve veiligheid wél een goede bijdrage leveren. Echter moeten hierbij altijd de maatregelen die voorgesteld worden voor de aanpak van subjectieve verkeersonveiligheid, worden getoetst aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Het is belangrijk te toetsen aan de feitelijkheid, omdat soms een maatregel wordt gesuggereerd die in de praktijk helemaal niet veiliger is, en waardoor er juist méér verkeersslachtoffers kunnen vallen.

2.3.3. Meten subjectieve verkeersveiligheid

In gemeente Westland hebben we momenteel geen goed instrument voor het meten van subjectieve verkeersveiligheid. Bewoners en bezoekers kunnen meldingen doen over verkeerssituaties in de openbare ruimte. Echter is de uitwerking van dit meldingensysteem niet geschikt om conclusies te kunnen trekken over hoe de beleving is van subjectieve verkeersveiligheid in de gemeente. Daarnaast geven meldingen geen compleet beeld over subjectieve verkeersveiligheid. Meldingen worden voornamelijk gedaan over situaties die in de beleving “niet goed” zijn. Meldingen over situaties die men als “veilig” ervaart, komen niet voor. Er ontbreekt dus een tegenhanger, zoals een enquête, waarin mensen de ruimte krijgen om zowel de positieve als de negatieve aspecten van hun beleving van de verkeersveiligheid kunnen toelichten. Een enquête is ook een laagdrempelige manier voor mensen, die niet gauw een melding zouden doen, om pijnpunten aan te geven.

Om risicogestuurd te kunnen werken, en dus niet alleen ongevalslocaties en meldinglocaties aan te pakken, is het van belang om de meetinstrumenten voor subjectieve verkeersveiligheid sterk te verbeteren. Met deze informatie wordt inzichtelijk waar subjectieve verkeersveiligheidsknelpunten liggen en kunnen deze aangepakt worden. Ook wordt het hiermee mogelijk om de uitvoering van maatregelen te prioriteren op basis van zowel objectieve als subjectieve verkeersveiligheid.

Dit betekent dat het meldingssysteem van meldingen voor de openbare ruimte zodanig moet worden aangepast dat hieruit wél bruikbare data te generen is voor het in beeld brengen van subjectieve verkeerveiligheid. Zo moet er bijvoorbeeld onderscheid te maken zijn in meldingen over verkeersonveilige situaties, uitgesplitst naar zaken zoals “te hard rijden”, “onduidelijke voorrangssituatie”, “onveilige schoolomgeving” etc. Ook maken we een enquête om de subjectieve verkeersveiligheid in de Gemeente Westland proactief te meten. Deze enquête kunnen we tweejaarlijks uitvoeren zodat de uitkomst gebruikt kan worden voor de volgende evaluatie en actualisatie van het Beleidsplan Verkeersveiligheid Westland 2040.

3. Evaluatie

In dit hoofdstuk blikken we terug op de maatregelen uit het Beleidsplan Verkeersveiligheid Westland 2040. Hoe staat het met de uitvoering hiervan? Daarnaast evalueren we hoe het staat met de voortgang op het behalen van het gestelde doel en de uitgangspunten uit het Beleidsplan Verkeersveiligheid 2040. In hoeverre zijn we op de juiste koers en waar moet nog worden bijgesteld?

3.1. Uitvoering maatregelen Beleidsplan Verkeersveiligheid Westland 2040

In het beleidsplan zijn diverse maatregelen geformuleerd ter bevordering van de verkeersveiligheid in Westland. In onderstaand overzicht is per maatregel uiteengezet wat de stand van zaken is. Maatregelen die doorlopend zijn of nog moeten worden uitgevoerd, worden in hoofdstuk 4 opgenomen in het maatregelenpakket voor de periode 2022-2024.

	Maatregel	Stand van zaken
Thema 1: Scheiden in massa, rijrichting en snelheid van het verkeer		
1.	Actualiseren verkeerscirculatieplan	Het actualiseren van het verkeerscirculatieplan voor de gehele gemeente en uitgewerkt per kern, wordt opgepakt vanaf Q4 2023. Het oppakken van de actualisatie van het verkeerscirculatieplan wordt geborgd binnen een ander thema en komt niet meer terug in het maatregelenpakket in deze actualisatie.
2.	Actualisering wegencategorisering en hieruit volgende aanpak (meenemen in acties verkeersveiligheid)	De actualisatie van de wegencategorisering komt begin 2023 gereed.
3	RO: voldoende ruimte reserveren/bestemmen voor infra	Deze maatregel is uitgevoerd. Dit wordt nu standaard opgepakt bij de toetsing van ontwerpen in projecten.
Thema 2: aanpak locaties met grootste risico's		
4.	Toetsen en aanpakken Westland wegen, als 1e aanpak "top 15" ongevallenlocaties Mobycon	De toelichting op de aanpak van de top 15 ongevalslocaties uit het rapport van adviesbureau Mobycon wordt onderaan deze paragraaf nog apart toegelicht per ongevalslocatie. Deels zijn de maatregelen uitgevoerd, deels in onderzoek en deels gaan maatregelen niet door.
5.	Analyse wegvakken met meeste letselongevallen zonder duidelijke locaties + “top 20” klachten-locaties.	De analyse van wegvakken met letselongevallen zonder duidelijke locaties nemen we mee in de trajectgerichte aanpak zoals geformuleerd in hoofdstuk 4. De top 20 klachten locaties heeft geresulteerd in de uitvoering van diverse verkeersveiligheidsmaatregelen. Sommige locaties kwamen ook terug in de top 15 ongevallenlocaties uit het rapport van Mobycon.
6.	Wegennet Westland toetsen op risico-indicatoren	Er is voor het toetsen op risico-indicatoren een toetsingsdocument opgesteld. Dit wordt nu

	Maatregel	Stand van zaken
		standaard opgepakt bij de toetsing van ontwerpen in projecten.
7.	Overleg met provincie over locaties met meeste (letsel)ongevallen op provinciale wegen	Bij de provincie zijn in overleg de locaties aangedragen waar ongevallen zijn geweest op provinciale wegen. De provincie is als wegbeheerder verantwoordelijk voor het aanpakken van deze locaties. We leggen het initiatief voor het voeren van het gesprek over ongevallen op provinciale wegen daarom bij de provincie.
Thema 3: Veilige fietsroutes		
8.	Check vergevingsgezindheid fietsinfrastructuur (bij onderhouds-werkzaamheden) en aanpassing infra	Dit komt terug in het fietsbeleidsplan dat in 2023 wordt opgesteld, waarin een toetsingskader wordt gemaakt voor de check op vergevingsgezindheid van fietspaden.
9.	Bestaande fietsroutes toetsen op duurzaam verkeersveilig en ontbrekende en te verbeteren schakels	Dit komt terug in het fietsbeleidsplan dat in 2023 wordt opgesteld, waarin het gehele fietsnetwerk wordt bezien.
Thema 4: Kinderen veilig in het verkeer		
10.	Check fysieke infra rondom basisscholen en school-fietsroutes en inzet fysieke maatregelen	Op basis van meldingen en schouwen wordt de schoolomgeving veiliger ingericht. Dit betreft reguliere werkzaamheden van de gemeente als wegbeheerder.
11.	Stimulering verkeersonderwijs op scholen	Verkeersonderwijs wordt aangeboden op basisscholen, hiervoor levert de gemeente een bijdrage. Verkeersonderwijs wordt nog niet op alle basisscholen aangeboden. We gaan in 2023 basisscholen stimuleren dit wel aan te bieden. I.v.m. corona is deze maatregel niet eerder uitgevoerd en in 2022 wilden we scholen eerst de kans geven weer rustig op te starten met het reguliere lespakket. Voor de wijze waarop we scholen kunnen stimuleren verkeersonderwijs aan te bieden, vragen we advies op bij het Regionaal Overlegorgaan Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH).
12.	Ondersteunen en faciliteren campagnes veilige schoolomgeving, gericht op andere weggebruikers	We hebben in 2022 een communicatiekalender gemaakt voor verkeersveiligheid waarin we de verschillende thema's opnemen, in welk deel van het jaar we hierop inzetten en welke (communicatie)middelen we hiervoor gebruiken. Deze kalender vormt voor elk jaar de basis voor communicatie rondom verkeersveiligheid en kan aangepast worden wanneer een bepaald onderwerp meer aandacht behoeft.
Thema 5: Jongeren en jong volwassenen veilig in het verkeer		

	Maatregel	Stand van zaken
13.	Programma en campagne voor bromfietsers (16 – 17 jaar)	Zie stand van zaken bij punt 12.
14.	Programma en campagne voor jonge bestuurders (18 – 24 jaar)	Zie stand van zaken bij punt 12.
15.	Stimuleren scholen deel te nemen aan Totally Traffic	We gaan in 2023 de middelbare scholen motiveren om deel te nemen aan Totally Traffic. I.v.m. corona is deze maatregel niet eerder uitgevoerd. Voor de wijze waarop we scholen kunnen stimuleren mee te doen met Totally Traffic, vragen we advies op bij het ROV-ZH.
16.	Via de communicatiekalender besteden we aandacht aan de verkeersveiligheid van jongeren en jongvolwassenen in het verkeer	Zie stand van zaken bij punt 12.
Thema 6: Ouderen veilig in het verkeer		
17.	In communicatiekalender aandacht voor ouderen en e-bike	Zie stand van zaken bij punt 12.
18.	Seniorproof buitenruimte (bij herinrichting of aanpassing openbare ruimte)	In 2022 hebben we in beeld gebracht welke eisen worden gesteld aan een seniorproof buitenruimte. Deze richtlijnen passen we toe wanneer de openbare ruimte wordt aangepast of heringericht.
19.	Voorlichting en trainingen ouderen met een (e-) bike & fietsende ouderen	Vanaf 2022 zijn we gestart met het programma Doortrappen en voeren we hiervoor activiteiten uit.
Thema 7: Veilig oversteken voetgangersoversteekplaatsen		
20.	Toetsingskader VOP’s (voetgangersoversteekplaatsen) opstellen	Het toetsingskader VOP’s is gereed in 2022. In 2023 passen we dit toetsingskader toe op de huidige VOP’s in Westland met een quickscan. Hieruit rolt een maatregelenpakket. Ook nieuwe VOP’s worden getoetst aan de hand van dit toetsingskader.
21.	"Stoppen voor zebra's" opnemen in communicatiekalender	Zie stand van zaken bij punt 12.
Thema 8: Blijf uit de dode hoek		
22.	Gedragscampagne (brom)fietsers en chauffeurs, incl. attentieborden	Zie stand van zaken bij punt 12.
23.	Onderzoek 5 locaties aanbrengen oplichtende leds bij niet geregelde kruispunten en inritten van bedrijven met fietspaden	Dit wordt uitgevoerd in het project Metropolitane fietsroutes
24.	Stimuleren - via werkgeversaanpak - gebruik van techniek in vrachtauto's voor dode hoek	Wordt uitgevoerd via werkgeversaanpak die start in 2023. Nieuwe vrachtwagens worden voorzien van dodehoekspiegels en zijbalken om te voorkomen dat fietsers onder een vrachtwagen komen.
Thema 9: Veilige snelheid in Westland		

	Maatregel	Stand van zaken
25.	Verdiepend onderzoek naar locaties met te hard rijdend verkeer	Verdiepend onderzoek naar locaties met te hard rijdend verkeer nemen we mee in de trajectgerichte aanpak zoals geformuleerd in hoofdstuk 4.
26.	Nemen snelheidsbeperkende maatregelen (verkeersdrempels, asverspringingen e.d.)	Op locaties waar te hard wordt gereden kunnen wij als wegbeheerder ad hoc snelheidsremmende maatregelen treffen. Dit is doorlopend werk.
27.	Plaatsen "smileys" (roulerend, op trajecten waar te hard wordt gereden)	De smileys zijn besteld en worden gerouleerd door de gemeente ten behoeve van bewustwording van verkeersgedrag.
28.	Onderwerp "snelheid" in communicatieaanpak	Zie stand van zaken bij punt 12.
29.	Overleg politie en OM mogelijkheid handhaving/snelheidscamera's	Het overleg met de politie loopt. Er wordt meegedacht over de handhavingsmogelijkheden. Wel ziet de politie handhaving als een sluitstuk en stelt zij dat de inrichting van de weg op orde moet zijn en de maximumsnelheid zoveel mogelijk moet afdwingen. De politie wil met de gemeente optrekken om gezamenlijk te communiceren over verkeersveiligheidsthema's.
Thema 10: geen alcohol, drugs en social media in het verkeer		
30.	Faciliteren communicatie-uitingen	Zie stand van zaken bij punt 12.
31.	In overleg met politie over handhaving/ alcoholcontroles	Zie stand van zaken punt 29.

Stand van zaken uitvoering top 15 ongevalslocaties onderzoek Mobycon			
Nr.	**Locatie**	**Maatregel**	**Stand van zaken**
1.	Kruising Secr. Verhoeffweg/Pr. Julianastraat/Geestweg/v.d. Hoevenstraat in Naaldwijk	Dit knelpunt wordt als traject opgepakt. In 2022 vindt een onderzoek plaats naar de route Secr. Verhoeffweg – v.d. Hoevenstraat en wordt een inrichtingsvoorstel gedaan.	Onderzoek is uitgevoerd en heeft leidt tot enkele inrichtingsvoorstellen. Dit wordt gecheckt op haalbaarheid en effectiviteit en leidt eventueel tot uitvoering maatregelen vanaf 2024.
2.	ABC Westland	Verkeersveiligheidscampagnes bij bedrijven.	Wordt opgenomen in werkgeversaanpak vanaf 2023.
3.	Prins Clausstraat in Wateringen	Op deze locatie is helaas een dodelijk ongeval gebeurd. De toedracht van het ongeval was niet gelegen in de weginrichting en daarom wordt de infrastructuur niet aangepast.	-

Stand van zaken uitvoering top 15 ongevalslocaties onderzoek Mobycon			
4.	Kruispunt Geestweg/Opstalweg in Naaldwijk	Kruising aanpassen om snelheid te verlagen	Is uitgevoerd
5.	Kruispunt Dijkweg/Verdilaan in Naaldwijk	Herinrichting kruispunt: Aanleg uitritconstructie, verbreden middeneilanden	Wordt uitgevoerd in project woningbouwlocatie De Harmonie
6.	Kruispunt Kerklaan/Rijsenburgerweg in Poeldijk	Uitbreiden kruispuntplateau en verbeteren zicht door aanpassen parkeervakken	Is uitgevoerd
7.	Koningin Julianaweg (t.h.v. zwembad) in 's-Gravenzande	Verbeteren veiligheid voetgangersoversteekplaatsen	Wordt meegenomen in Quickscan VOP's in 2023 en uitvoering daarvan vanaf 2024
8.	Middel Broekweg t.h.v. rotonde Laan van de Glazen Stad in Naaldwijk	Verwijderen opstaande rand in wegdek tussen rijstrook auto's en rijstrook bussen, vervangen door belijning	Is uitgevoerd
9.	Oversteek Lange Spruit/Bovendijk in Wateringen	Aanpassen plateau ter verbetering veiligheid fietsoversteek	Is uitgevoerd
10.	Nieuweweg in Poeldijk	Geen, knelpunt ligt op provinciale weg	-
11.	Poeldijkseweg in Wateringen	Plaatsen hekwerk om te voorkomen dat voetgangers oversteken bij het viaduct	Is uitgevoerd
12.	Poelkade (tussen Baakwoning en Boomgaardspad) in 's-Gravenzande	Inrichting weg als 30 km/uur zone.	Wordt meegenomen met woningbouwontwikkeling
13.	Zijtwende (tussen Burgerdijkseweg en Oostbuurtseweg) in De Lier	Wegmarkering conform Duurzaam Veilig	Wordt meegenomen in asfaltonderhoud in 2024
14.	Kruispunt Heulweg/Harry Hoekstraat in Wateringen	Aanpassen uitritconstructie, zorgen voor meer opstelruimte en meer snelheidsremming	Wordt begin 2023 uitgevoerd
15.	Kruispunt Oudlaan/Pijle Tuinenweg/Smetana in Naaldwijk	Vervangen middengeleider door belijning om meer ruimte voor bus en fiets te creëren.	Is uitgevoerd

Overige uitgevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen
Ook op basis van meldingen en snelheidsmetingen is in 2022 nog een aantal veiligheidsmaatregelen uitgevoerd:

1. **Reconstructie kruispunt Burgerdijkseweg/Burgerweg/Hoogweg/Oudecampsweg**
   Verbeteren van de veiligheid en verduidelijken van de voorrangssituatie op deze kruising door het verwijderen van middeneilanden, aanleg van een kruispuntplateau, het haaks aansluiten van de wegen op de kruising en het accentueren van de regel "rechts gaat voor". Dit project is uitgevoerd.

2. **Wegvak Hoogweg tussen kruising met de Burg. Doornlaan en de kruising met de Burgerdijkseweg**
   Meer ruimte creëren voor fietsers door het aanleggen van bredere fietsstroken langs de versmallingen en het doortrekken van de fietssuggestiestroken tot het kruispunt. Dit project is uitgevoerd.
3. **Kruising Nieuweweg/Veilingweg in Honselersdijk**
   De verkeerssituatie is geaccentueerd door aanpassing bebording en markering.
4. **Hollewatering en Groenepad in Kwintsheul**
   De snelheid op de Hollewatering is verlaagd naar 30 km/uur ter verbetering veiligheid schoolroute tussen De Ranken en de basisschool in Kwintsheul. Daarnaast zijn drempels aangelegd op de Hollewatering en het Groenepad.
5. **Haagweg in Monster**
   Langs de Haagweg zijn een voetgangerdetectieportaal en 2 fietsdetectiepalen geplaatst, om overstekende voetgangers en fietsers beter op te laten vallen.
6. **Onderzoek kruising Kasteelweg met Hoge Noordweg en Kanaalweg in De Lier**
   Er is in 2022 een onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid op dit kruispunt n.a.v. een aantal meldingen over het slechte zicht op fietsers. Het knelpunt wordt versterkt door aanleg Oostelijke Randweg en de hierdoor toenemende hoeveelheid verkeer. Uit het onderzoek is een inrichtingsvoorstel gekomen dat wordt gecheckt op haalbaarheid en effectiviteit. Eventuele uitvoering vindt plaats vanaf 2024.

3.2. Gestelde doel en uitgangspunten uit Beleidsplan verkeersveiligheid 2040

In het Beleidsplan verkeersveiligheid 2040 is het volgende doel met een aantal uitgangspunten gesteld:

Doel:
We streven naar nul vermijdbare verkeersslachtoffers in 2040

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 objectieve als subjectieve veiligheid
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

In de hierop volgende paragrafen wordt per punt toegelicht wat de huidige stand van zaken is en hoe we eventueel bijstellen.

3.2.1. We streven naar nul vermijdbare verkeersslachtoffers

Stand van zaken
Het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers stijgt binnen Westland. Dit gaat niet de goede kant op. Het is daarom noodzakelijk om bij te sturen om ervoor te zorgen dat we richting het doel van nul vermijdbare verkeersslachtoffers gaan.

Aanpak

22-0026672

We geven de verkeersveiligheid in Westland een extra impuls. We leggen de focus nog meer op de risicogestuurde aanpak en we richten ons vooral op de kwetsbare verkeersdeelnemers. We pakken proactief de onveiligste gemeentelijke trajecten aan.
Kort samengevat houdt dat enerzijds in dat we voor deze trajecten de slachtofferongevallen in beeld brengen, analyseren en hierbij maatregelen benoemen. Anderzijds kijken we naar het verkeersbeeld, dus de intensiteiten, de weginrichting, de snelheidsgegevens en de subjectieve verkeersveiligheid en brengen we hiermee ook de risico's in beeld.

We maken gebruik van meer programma's en lespakketten voor verkeerseducatie en voorlichting en nemen deel aan de regionale aanpak "Maak een punt van nul". We verbeteren onze samenwerking met de politie om handhaving meer prioriteit te geven.

Vervolgens maken we een planning voor uitvoering van het maatregelenpakket en maken we waar mogelijk werk met werk. Voor het uitvoeren van de maatregelen zetten we de subsidiemogelijkheden voor verkeersveiligheidsprojecten in van het Rijk[5] en de MRDH[6].

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

Stand van zaken
We toetsen bij nieuwe aanleg of herinrichting van wegen aan de landelijke richtlijnen uit de CROW, welke zijn gebaseerd op de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Hierdoor creëren we een herkenbaar en homogeen wegbeeld, waar weggebruikers aan de weginrichting kunnen herkennen welk verkeersgedrag van hen verwacht wordt. In 2022 hebben we toetsingsdocumenten opgesteld die we gebruiken bij advisering in herinrichtingsprojecten en bij aanleg van nieuwe wegen. Hierdoor is er ook meer aandacht voor risico-indicatoren, seniorproof wegontwerp en het realiseren van veilige oversteken.

Aanpak
We zetten hierin onze werkwijze door en passen deze ook toe in de aanpak van onveilige trajecten.

3.2.3. We kiezen voor een risicogestuurde aanpak

Stand van zaken
Tot nu toe pakken we met name op basis van ongevalsgegevens en meldingen verkeerssituaties aan. Dit is deels conform de risicogestuurde aanpak.

Aanpak
In aanvulling op de huidige werkwijze gaan we steeds meer preventief aan de slag. We pakken bij ongevalslocaties niet alleen een kruising aan, maar nemen het hele traject onder de loep. We kijken op deze trajecten niet alleen naar de ongevalsgegevens maar observeren ook het huidige verkeersbeeld, zoals toegelicht in paragraaf 3.1.1.

[5] Het Rijk heeft voor de periode 2020-2030 500 miljoen euro beschikbaar om een extra impuls te geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het Rijk draagt hiermee voor maximaal 50% bij aan projecten die de verkeersveiligheid verbeteren op provinciale, gemeentelijke en waterschapswegen. Het totaalbedrag dat een gemeente maximaal aan subsidie kan krijgen wordt bepaald aan de hand van een verdeelsleutel. De MRDH heeft voor de tweede tranche (periode 2023-2027) de subsidie opgehoogd tot ongeveer 90%.
[6] MRDH verleent max. 50% subsidie voor verkeersveiligheidsprojecten. Regels hiervoor zijn vastgelegd in de Subsidieverordening en Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit MRDH.

3.2.4. We zetten in op zowel objectieve als subjectieve verkeersveiligheid

Stand van zaken
We beschikken over de meest recente ongevals- en snelheidsdata dus we kunnen goed inzetten op objectieve verkeersveiligheid. Op het gebied van subjectieve veiligheid reageren we meer ad hoc op basis van meldingen, omdat we door de matige inrichting van het meldingensysteem nog niet over de mogelijkheid beschikken om een goede analyse te doen van de meldingen. Hierdoor kunnen we nu niet effectief en proactief inzetten op subjectieve verkeersveiligheid.

Aanpak
We willen de subjectieve veiligheid in de gemeente Westland beter en meer proactief in beeld brengen. Dit doen we omdat we onze inwoners en bezoekers zich prettig willen laten voelen en met een veilig gevoel aan het verkeer willen laten deelnemen. Hiervoor verbeteren we het meldingensysteem zodat aan de voorkant de juiste gegevens worden gevraagd van melders en aan de achterkant de verkregen data goed bruikbaar is voor nadere analyse. Daarnaast voeren we tweejaarlijks een enquête uit onder inwoners om de subjectieve verkeersveiligheid proactief in beeld te brengen. Zo hebben we een compleet beeld waar de knelpunten liggen op objectief en subjectief vlak en kunnen we daar maatregelen op inzetten.

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

Stand van zaken
De afgelopen jaren heeft zowel verkeerseducatie, voorlichting als handhaving weinig tot geen aandacht gekregen. Door corona was hier geen ruimte voor.

Aanpak
We gaan volop aan de slag met het uitrollen van verkeerseducatie en voorlichting. We zijn in 2022 gestart met het programma Doortrappen, waarin we e-bike trainingen verzorgen voor ouderen. Daarnaast zetten we vanaf 2023 TeamAlert in op feestweken en middelbare scholen. TeamAlert spreekt jongeren op een leuke en proactieve wijze aan en zorgt voor meer bewustwording voor wat betreft afleiding in het verkeer, het belang van fietsverlichting en het navolgen van de verkeersregels.
Voor kinderen uit groep 1 en 2 verzorgen we voorstellingen van Paolo de Zebratemmer, waarbij speelse wijze de verkeersregels aan bod komen. Voor basisschoolkinderen uit de bovenbouw organiseren we samen met Westlandse bedrijven dodehoeklessen.

We maken een communicatiekalender voor verkeersveiligheid, zorgen voor een update in het campagnemateriaal in de gemeente en draaien elk jaar een programma waarin we samen oplopen met de landelijke campagnes. Daarnaast stimuleren we verkeersonderwijs op basisscholen en middelbare scholen en dragen hier financieel aan bij. Voor groepen 8 bieden we het lespakket Van 8 naar 1 aan, ter voorbereiding op de schoolthuisroute naar de middelbare school.

Op het gebied van handhaving zoeken we de samenwerking op met de politie, voor meer handhaving op verkeersgedrag in onze gemeente maar ook voor gezamenlijke communicatie-uitingen. Hierbij communiceren we bijvoorbeeld tegelijk over het belang van fietsverlichting en dat daarop wordt gecontroleerd.
Tot slot gaan we aan de slag met het verkrijgen van meer prioriteit voor verkeershandhaving binnen de lokale driehoek, zodat er bij de politie meer capaciteit wordt vrijgemaakt voor handhaving op verkeersgedrag.

3.2.6. We zien verkeersveiligheid als een gezamenlijke verantwoordelijkheid

Stand van zaken

Verkeersveiligheid pakken we als wegbeheerder op, maar doen we gezamenlijk met andere overheden zoals de MRDH en het Rijk, met de politie, maar ook met de weggebruikers zelf. De afgelopen jaren is er, door de impact van de coronamaatregelen, minder ruimte geweest om deze gezamenlijke verantwoordelijkheid goed in te vullen en hier volop aandacht aan te besteden.

Aanpak

Als wegbeheerder pakken we onze verantwoordelijkheid om de infrastructuur veilig in te richten. Waar nodig zoeken we de samenwerking op met andere wegbeheerders, zoals de provincie Zuid-Holland, om onveilige situaties aan te kaarten. De MRDH zorgt door middel van subsidie voor financiële ondersteuning van veel van onze infrastructuur- en gedragsprojecten. Ook vanuit het Rijk zijn er subsidiemogelijkheden voor de veilige inrichting van onze infrastructuur.

Samen met de politie werken we door handhaving en door communicatie aan het verspreiden van kennis over veilig gedrag in het verkeer en aan betere bewustwording van eigen verkeersgedrag.

Door inzet op verkeerseducatie en voorlichting maken we weggebruikers meer bewust van hun eigen verantwoordelijkheid in het verkeer. Als wegbeheerder kunnen we infrastructuur nog zo goed inrichten, maar uiteindelijk valt of staat de verkeersveiligheid wel met het gedrag van de weggebruiker. Op deze bewustwording zetten we de komende tijd flink in, onder andere door het uitvoeren van de communicatiekalender en het uitvoeren van diverse verkeersveiligheidscampagnes. Hierbij zoeken we ook de samenwerking in partners als MRDH, ROV-ZH en Veilig Verkeer Nederland (VVN).

Om de bewustwording van onze inwoners en de politiek te vergroten voor verkeersveiligheid in Westland, maken we jaarlijks een raadsbrief op met daarin de stand van zaken van verkeersveiligheid in Westland. Hierin komen o.a. de meest recente ongevalscijfers aan bod.

4. Geactualiseerd maatregelenpakket 2022-2024

In dit hoofdstuk worden de verschillende maatregelen uiteengezet, met daarbij een kostenraming, planning en de subsidiemogelijkheden.
Dit maatregelenpakket is een actualisatie van het maatregelenpakket uit het Beleidsplan Verkeersveiligheid 2040 en kan daarom als leidend worden gezien voor de periode 2022-2024.

4.1. Aanpak

De komende decennia richten we ons op het behalen van het doel om te komen tot nul vermijdbare verkeersslachtoffers. Hierbij zetten we nog beter in op de landelijk geïmplementeerde risicogestuurde aanpak.

Het aantal ongevallen in Westland is de laatste jaren helaas toegenomen. De prioriteit ligt daarom nu bij het omzetten van deze stijgende lijn naar een dalende lijn.

De meeste slachtoffers vallen onder kwetsbare verkeersdeelnemers, met name (brom)fietsers. Qua leeftijd zijn jongeren tussen 12 en 24 jaar het meest slachtoffer bij een verkeersongeval. Het is daarom zaak om de focus te leggen op het beschermen van de kwetsbare verkeersdeelnemers. Dat doen we door inzet op de 3 E's: Engineering, Education en Enforcement (infrastructuur, educatie en handhaving).

Infrastructuur
Maatregelen die we op korte termijn kunnen realiseren en die positief effect op de verkeersveiligheid hebben voeren we zo snel mogelijk uit. Zo gaan we op 100 locaties voortvarend aan de slag met het verwijderen of beter markeren van fietspadpaaltjes, wat ervoor zorgt dat het risico op eenzijdige ongevallen drastisch afneemt. Ook pakken we een aantal meldingslocaties en ongevalslocaties aan die afgelopen twee jaar naar voren zijn gekomen. We doen een quickscan voor de voetgangersoversteekplaatsen (zebrapaden) in onze gemeente en zorgen ervoor dat voetgangers op een logische en veilige locatie oversteken. Waar nodig richten we de oversteekplaats anders in, verwijderen of verplaatsen we deze.
We gaan de komende jaren aan de slag met de aanpak van de onveiligste trajecten in onze gemeente, waarbij we deze trajecten Duurzaam Veilig in gaan richten. Hiermee zorgen we ervoor dat kwetsbare verkeersdeelnemers beter beschermd rijden op deze trajecten.

Educatie
Daarnaast zetten we in op het voorlichten en trainen van veilig gedrag in het verkeer, met name aan jongeren maar ook aan andere kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals senioren op e-bikes en kinderen die naar school lopen of fietsen.
Zo zetten we voor het eerst TeamAlert in, een organisatie die jongeren op een positieve manier benadert over veiliger gedrag in het verkeer. Zij gaan op feestweken en middelbare scholen jongeren voorlichten over afleiding, het belang van het naleven van de verkeersregels en het belang van het gebruik van fietsverlichting. We zijn in 2022 gestart met het programma Doortrappen, met trainingen voor ouderen op de e-bike waarbij we ons niet alleen richten op het verkeersveiligheidsaspect maar ook op het sportieve en sociale aspect.

Handhaving
We versterken onze samenwerking met de politie, door het hanteren van een gezamenlijke communicatiekalender over verkeersveiligheid. We houden de lijnen kort en bespreken verzoeken voor handhaving op snelheid of andere verkeersveiligheidsaspecten direct met de

22-0026672

verkeersadviseur van de politie. We maken gebruik van de kennis van de politie bij het doen van onderzoek naar ongevalslocaties en gaan regelmatig samen een ongevalslocatie schouwen.
Het is zaak om meer prioriteit voor verkeershandhaving op de agenda te krijgen in het Lokale Driehoeksoverleg. Het is namelijk zo dat een zekere “pakkans”, dus bijvoorbeeld de kans dat iemand een bekeuring krijgt als hij te hard rijdt, zorgt voor veiliger verkeersgedrag. Als de pakkans ontbreekt, leidt dit tot onveiliger verkeersgedrag.

4.1.1. Financiering maatregelen

Het uitvoeren van het maatregelenpakket uit paragraaf 4.2 gebeurt met budget voor verkeersveiligheidsmaatregelen en inkomsten uit subsidies.
Voor een deel van de maatregelen is opgenomen dat de kosten “nader te bepalen” zijn. Omdat deze kosten nog niet inzichtelijk zijn, moet zodra er een ontwerp gereed is, bekeken worden hoe dit financieel wordt gedekt. Voor nu zijn (nog) geen extra financiële middelen nodig.

4.1.1.1. Subsidiemogelijkheden

Bij twee instanties kan subsidie worden aangevraagd voor verkeersveiligheid, namelijk de MRDH en het Rijk.

MRDH
Jaarlijks kan bij de MRDH subsidie (IPVA) worden aangevraagd voor de uitvoering van infrastructuur- en gedragsprojecten. De MRDH heeft hier een Subsidieverordening voor opgesteld met voorwaarden die gelden voor toekenning van subsidie. Het subsidiepercentage is 50% en voor sommige maatregelen geldt een minimumbedrag aan uitvoeringskosten.
Voor verkeersveiligheid zijn de voorwaarden voor subsidie vanuit de MRDH globaal:

- *Verkeersveilige infrastructuur*
  - Er moeten de drie laatste kalenderjaren verkeersongevallen met letselschade hebben plaatsgevonden;
  - Nieuwe inrichting moet conform Duurzaam Veilig zijn.
- *Schoolomgevingen*
  - Maatregel moet ter bevordering (subjectieve) veiligheid zijn;
  - School besteedt aantoonbaar aandacht aan verkeerseducatie.
- *Gedragsbeïnvloeding*
  - Project bevat herkenbare gedragsbeïnvloedende component;
  - Project moet gericht zijn op kwetsbare doelgroep;
  - Project staat in de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 van de MRDH.

Rijk
Vanuit het Rijk is subsidie beschikbaar voor een uitgebreide lijst aan verkeersveiligheidsmaatregelen. Dit komt voort uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) en is bedoeld om een impuls te geven aan de verkeersveiligheid in Nederland. Het gaat voornamelijk om maatregelen die weinig vooronderzoek vragen en sowieso een positief effect op de verkeersveiligheid hebben. Hiervoor is voor elke gemeente een maximumbedrag vastgesteld. Het subsidiepercentage van de SPV is door de MRDH opgehoogd tot 90%.

Subsidieteam
In 2022 is intern binnen gemeente Westland een subsidieteam opgericht om ervoor te zorgen dat we de subsidies optimaal benutten en zodoende met onze financiële middelen eerder projecten

22-0026672

kunnen uitvoeren en meer projecten kunnen uitvoeren. Ook voor reguliere onderhoudswerkzaamheden wordt nagegaan of dit ook met subsidie kan worden uitgevoerd.

4.2. Maatregelenpakket

NR.	MAATREGEL	TOTALE PROJECTKOSTEN	SUBSIDIE	KOSTEN MET SUBSIDIE (o.v.)	UITVOERING
1	Uitvoeren van de nog resterende verkeersveiligheidsmaatregelen (zie paragraaf 2.4)	Zie paragraaf 2.4, reeds begroot	50% MRDH (IPVA) voor maatregelen Hoogweg, Haagweg en Hollewatering		2022-2024
	COMMUNICATIE ALGEMEEN				
2	Opstellen communicatiekalender met aandacht voor thema's: - De scholen zijn weer begonnen - Schoolbrengweek - Maand van de Veilige Schoolomgeving - Stoppen voor zebra's - Dode hoek - Snelheid - Drugs in het verkeer - Alcohol in het verkeer (BOB) - Fietsverlichting	-	-	-	2022
3	Budget voor uitvoering communicatieacties uit communicatiekalender	€ 10.000 p.j.	50% MRDH (IPVA)	€ 5.000 p.j.	2023-2024
4	Aanschaf nieuwe campagnematerialen voor de landelijke campagnes BOB, MONO, De scholen zijn weer begonnen, AAN in het donker (fietsverlichting) en Hou je aan de snelheidslimiet.	€ 20.000	50% MRDH (IPVA)	€ 10.000	2023
5	Samenwerking met politie voor gezamenlijke communicatie over verkeersveiligheidscampagnes en handhavingsacties	-	-	-	2023-2024

THEMA 1: SCHEIDEN IN MASSA, RIJRICHTING EN SNELHEID VAN HET VERKEER					
6	Uitbuigen fietspad en verhogen VOP op kruising Pijnacker Hordijklaan/Molenlaan in Honselersdijk	€ 67.000	50% MRDH (IPVA)*	€ 33.500	2023
THEMA 2: AANPAK LOCATIES MET GROOTSTE RISICO'S					
7	Uitritconstructie aanleggen op kruising Kwaklaan/Noordweg in Wateringen	€ 25.000	50% MRDH (IPVA)	€ 12.500	2023
8	Verkeersveiligheidsonderzoek naar top 5 onveilige trajecten op gemeentelijke wegen incl. risicoanalyse, leidend tot inrichtingsadvies met schetsontwerpen en koseen tenraming	€ 100.000	-	€ 100.000	2023
9	Budget voor uitvoering van de maatregelen uit de verkeersveiligheidsonderzoeken top 5 onveilige trajecten CROSS	n.t.b.	50% Rijk (SPV investeringsimpuls) of 50% MRDH (IPVA)	n.t.b.	2024 en verder
10	Verbeteren meldingssysteem openbare ruimte voor betere onderzoeksmogelijkheden subjectieve verkeersveiligheid	-	-	-	2023
11	Uitvoeren onderzoek met enquête over subjectieve veiligheid gemeente Westland incl. communicatie hieromheen	€ 20.000	-	€ 20.000	Q1-Q2 2024
12	Handhaving op verkeersveiligheid agenderen op agenda Lokale Driehoek	-	-	-	2023-2024
13	Jaarlijks in Q2 wordt de gemeenteraad met een raadsbrief op de hoogte gesteld van de stand van zaken voor wat betreft verkeersveiligheid in	-	-	-	Q2 2023 en Q2 2024

	Westland t.b.v. betere bewustwording				
THEMA 3: VEILIGE FIETSROUTES					
14	Verwijderen fietspadpaaltjes en aanbrengen attentieverhogende maatregelen bij fietspadpaaltjes in Westland	€ 50.000	50% MRDH (IPVA)	€ 25.000	2023
15	Communicatiekalender: AAN in het donker-campagne (fietsverlichting)	-	-	-	2023-2024
THEMA 4: KINDEREN VEILIG IN HET VERKEER					
16	Veilige inrichting schoolomgeving Korte Kruisweg in Maasdijk	€ 24.000	-	€ 24.000	2023
17	Voorstellingen van “Paolo de Zebratemmer” voor groepen 1 en 2 op basisscholen t.b.v. Maand van de Veilige Schoolomgeving	€ 4.500 p.j.	50% MRDH (IPVA)	€ 2.250 p.j.	2023-2024 *(10 voorstellingen)*
18	Verkeersonderwijs op basisscholen (School op SEEF) incl. verkeersles “Van 8 naar 1” voor groepen 8 op basisscholen	€ 40.000 p.j.	50% MRDH (IPVA)	€ 20.000 p.j.	2023-2024
19	Communicatiekalender: De scholen zijn weer begonnen-campagne, Maand van de Veilige Schoolomgeving, Schoolbrengweek	-	-	-	2023-2024
THEMA 5: JONGEREN EN JONG VOLWASSENEN VEILIG IN HET VERKEER					
20	Inzet TeamAlert “Go MONO” op feestweken	€ 8.250 p.j.	50% MRDH (IPVA)	€ 4.125 p.j.	2023-2024 *(3x per jaar)*
21	Inzet TeamAlert “Scooterelite” en “Show Yourself” op middelbare scholen	€ 5.550 p.j.	50% MRDH (IPVA)	€ 2.775 p.j.	2023-2024 *(2x per jaar)*
22	Verkeerslessen op middelbare scholen (Totally Traffic)	Kosten gedekt vanuit PZH en MRDH	-	-	2023-2024
THEMA 6: OUDEREN VEILIG IN HET VERKEER					
23	Programma Doortrappen	€ 2.000 p.j.	50% MRDH (IPVA)	€ 1.000 p.j.	2023-2024
THEMA 7: VEILIG OVERSTEKEN VOETGANGERSOVERSTEEKPLAATSEN					

24	Quick Scan voetgangersoversteekplaatsen (VOP's)	€ 30.000	n.v.t.	€ 30.000	2023
25	Veilige inrichting van voetgangersoversteekplaatsen en eventuele sanering VOP's n.a.v. Quick Scan.	n.t.b.	50% Rijk (SPV investeringsimpuls) of 50% MRDH (IPVA)	n.t.b.	2024
26	Communicatiekalender: Stoppen voor zebra's	-	-	-	2023-2024
THEMA 8: BLIJF UIT DE DODE HOEK					
27	Organiseren Dode Hoek lessen voor scholieren i.s.m. Westlandse bedrijven (rijschoolhouders)	-	100% MRDH	-	2023-2024
28	Communicatiekalender: Blijf uit de dode hoek	-	-	-	2023-2024
THEMA 9: VEILIGE SNELHEID IN WESTLAND					
29	Aanleg van 16 snelheidsremmers op diverse locaties binnen Westland	€ 95.500	50% MRDH (IPVA)	€ 47.750	2023
30	Rouleren "smileys" door Westland op trajecten waar te hard wordt gereden	-	-	-	2023-2024
31	Handhavingsacties i.s.m. politie	-	-	-	2023-2024
32	Communicatiekalender: Hou je aan de snelheid-campagne	-	-	-	2023-2024
THEMA 10: GEEN ALCOHOL, DRUGS EN SOCIAL MEDIA IN HET VERKEER					
33	Handhavingsacties i.s.m. politie	-	-	-	2023-2024
34	Communicatiekalender: BOB-campagne (alcohol in het verkeer)	-	-	-	2023-2024
35	Communicatiekalender: MONO-campagne (afleiding in het verkeer)	-	-	-	2023-2024
36	Communicatiekalender: Drugs in het verkeer	-	-	-	2023-2024
Totale kosten 2023-2024 (excl. subsidie)			€ 572.100		
Totale kosten 2023-2024 (incl. subsidie)			**€ 373.050***		
	*** Onder voorbehoud van verkrijgen subsidie. Excl. maatregelen waarvoor de kosten "nader te bepalen" zijn.**				

22-0026672

Bijlage 1: Top 5 onveilige gemeentelijke trajecten 2017 t/m 2021 (Bron: ViaStat)

1. Herenstraat in Wateringen (traject tussen Plein en Tolland)

2. Heulweg en Kerkstraat in Wateringen en Kwintsheul (traject tussen Dorpskade en Mariëndijk, *we breiden het traject uit tot Plein om aan te sluiten bij onveilig traject Herenstraat*)

3. *Secretaris Verhoeffweg, v.d. Hoevenstraat in Naaldwijk (tussen rotonde Verdilaan en rotonde Kruisbroekweg. Dit traject is al onderzocht in 2022, dus deze telt niet mee in de nog aan te pakken top 5 onveilige trajecten)*

4. Pijle Tuinenweg, Stokdijkkade, Verdilaan in Naaldwijk (tussen rotonde v.d. Hoevenstraat en rotonde Middel Broekweg)

5. Grote Woerdlaan in Naaldwijk (tussen rotonde Verspycklaan en rotonde Bosweg)

6. Oudelandstraat in 's-Gravenzande (tussen rotonde Koningin Julianalaan en Sand-Ambachtstraat)

