

Door met duurzaam veilig

Inventarisatie-, analyse-,
visie- en strategiedocument

1 Januari 2013

Inhoudsopgave

- 1. Inleiding**
- 2. Situatie**
- 3. Aanpak en organisatie**
- 4. Inventarisatie en analyse**
 - 4.1 Ongevallengegevens en als verkeersgevaarlijk beoordeelde situaties
 - 4.2 Mens
 - 4.3 Voertuig
 - 4.4 Weg
- 5. Recent geformuleerd beleid**
 - 5.1 Beleidsimpuls Verkeersveiligheid
 - 5.2 Maak van de nul een punt
- 6. Door met Duurzaam Veilig, visie en strategie**
- 7. Voorzet voor acties**

1. Inleiding

Zoetermeer heeft haar sporen in verkeersveiligheid in de afgelopen decennia verdiend. Met name door de invoering van het concept “duurzaam veilig wegverkeer” is in de afgelopen 20 jaar veel bereikt. Zoetermeer heeft zich lange tijd kunnen profileren als één van de meest verkeersveilige steden van Nederland. Het aantal geregistreerde ongevallen en verkeersslachtoffers is sterk gedaald. Geen reden echter om achterover te leunen. Ieder slachtoffer is er tenslotte één te veel.

Omdat we langzamerhand raken aan de ondergrens van wat met de huidige visie haalbaar lijkt, vraagt het nog verder verbeteren van de verkeersveiligheid relatief meer inspanning van alle daarbij betrokken partijen. Het aantal geregistreerde ongevallen is vaak te gering om nog een goede analyse te kunnen maken van de verkeersonveiligheid. Dit leidt soms tot discussies over het feit of op een bepaalde locatie sprake is van een black spot of niet. Zowel infrastructuur als het gedrag zijn oorzaak van het ontstaan van ongevallen. De eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker speelt, naast die van de gemeente als wegbeheerder, een belangrijke rol om ook in de toekomst de dalende lijn in de verkeersonveiligheid te kunnen continueren.

Het verder bevorderen van de verkeersveiligheid vraagt om een nieuwe, actuele visie. Dit inventarisatie-, analyse-, visie- en strategiedocument legt hiervoor de basis en moet leiden tot een actueel Actieplan Verkeersveiligheid.

2. Situatie

Bij de uitbreidingen van Zoetermeer in de zestiger jaren is gekozen voor een geheel nieuwe structuur waarvan het bestaande dorp deel uitmaakt. In 1968 werd een structuurplan aanvaard waarin werd uitgegaan van een compacte, zelfstandige stad, verdeeld in vier stadsdelen (Dorp / Palenstein / Driemanspolder, Meerzicht, Buytenwegh de Leyens en Seghwaert) rondom het stadscentrum. Naderhand zijn hier nog drie wijken aan toegevoegd (Noordhove, Rokkeveen en Oosterheem). De wijken vormen een opeenvolging van ontsluitingsstructuren, stedenbouw en architectuur vanaf de jaren zestig. De weginfrastructuur is opgebouwd als een zeer duidelijk hiërarchisch stelsel (hoofdwegen, wijkwegen, buurtwegen, woonstraten en woonerven) met de daarbij behorende normstelling per categorie. Een belangrijk aspect voor de verkeersveiligheid was de vanaf het begin reeds ingevoerde scheiding tussen auto- en fietsverkeer, inclusief ongelijkvloerse kruisingen met de hoofdwegenstructuur.

Het bestaande verkeersveiligheidsbeleid is gebaseerd op het concept “duurzaam veilig wegverkeer”. In 1991 werd door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) het begrip duurzaam veilig geïntroduceerd. Duurzaam veilig staat voor een integrale benadering van de verkeersveiligheid met als belangrijkste doel het voorkomen van ongevallen. De basisgedachte achter deze nieuwe visie was en is: “In een duurzaam veilig wegverkeerssysteem is de kans op ongevallen door de vormgeving van de infrastructuur bij voorbaat al drastisch beperkt. Voor zover er nog ongevallen gebeuren, is het proces dat de ernst van ongevallen bepaalt, zodanig geconditioneerd dat ernstig letsel nagenoeg uitgesloten is”. Bij deze integrale benadering staan het menselijk gedrag, de ontwikkeling en het gebruik van verkeersveilige voertuigen en de weg - met name het nemen van infrastructurele maatregelen - centraal. De functie, het gebruik en de vormgeving van de weg moeten in evenwicht worden gebracht. Daartoe wordt de infrastructuur ingedeeld in drie wegcategorieën: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en verblijfsgebieden met een daarbij behorende vormgeving. Zoetermeer heeft het concept omarmd en in de eerste helft van de jaren negentig is Zoetermeer begonnen met de invoering van het concept duurzaam veilig wegverkeer.

In 2005 is de Nota Mobiliteit Zoetermeer vastgesteld. In deze nota is aangegeven dat verkeersveiligheid een hoge prioriteit heeft. In Zoetermeer zijn vrijwel alle wegen gecategoriseerd volgens de principes van duurzaam veilig. Op basis hiervan zijn maatregelen vastgesteld en in uitvoering genomen. De infrastructuur in de nieuwe wijken is volgens de uitgangspunten van duurzaam veilig ontworpen en aangelegd. Teneinde het weggedrag te verbeteren is gewerkt aan voorlichting en educatieprojecten op onder meer scholen. Ook zijn in nauwe samenwerking met de lokale afdeling van Veilig Verkeer Nederland diverse projecten ontwikkeld die jaarlijks door vrijwilligers met groot succes worden uitgevoerd. Met de politie worden geregeld afspraken gemaakt over gerichte handhavingprojecten. Daarnaast voert de politie ook op eigen initiatief diverse handhavingprojecten uit.

In de Stadsvisie 2030 (vastgesteld in 2008) is het volgende geformuleerd: “In verkeersonveiligheid kan niet worden berust. Vooral jongeren en ouderen zijn kwetsbare groepen. Dit betekent dat maximale voorwaarden moeten worden geschapen om de kans op ongevallen zo klein mogelijk te maken en de kans op schade en letsel te verminderen. De inrichting van de infrastructuur volgens de principes van duurzaam veilig moet dan ook consequent worden gecontinueerd. Daarnaast moeten verkeersonveilige situaties (waaronder de black spots) worden aangepakt”.

In het Collegeprogramma 2010-2014 “Samen werken aan een toekomstgerichte stad” staat dat onveilige verkeerssituaties worden aangepakt met als doel voor 2014 dat de verkeersveiligheid is verbeterd. Verder staat het onderwerp “duurzaamheid” hoog op de

agenda. Zoetermeer legt prioriteit bij het openbaar vervoer en de fiets. Deze modaliteiten dragen bij aan minder geluidhinder en minder uitstoot van gevaarlijke stoffen. Fietsen is bovendien gezond waarbij veel aandacht voor de verkeersveiligheid essentieel is. Ook aan mobiliteitsmanagement bij bedrijven wordt gewerkt om een verschuiving naar het openbaar vervoer en de fiets te bewerkstelligen.

Het Zoetermeerse Hoofdwegennet heeft de afgelopen jaren te maken gekregen met een forse toename van het verkeersaanbod. Uit eerste waarnemingen blijkt dat dit voornamelijk wordt veroorzaakt door de nieuwe aansluiting Zoetermeer Oost op de A12. Bij filevorming op de A12 en/of A4 wordt veelvuldig voor de parallelstructuur Australiëweg – Europaweg – Amerikaweg (Den Haag) / Zwaardslotseweg (Leiden) gekozen; gestuurd door kennis van het lokale wegennet, (actieve) navigatiesystemen en DRIP's in en om Zoetermeer. Gevolg is dat op de hoofdwegen vaker sprake is van congestievorming en een toenemende ongevalenkans. Voor het beheersen van de verkeersstromen is de inzet van verkeersmanagement maatregelen, zoals informatie op DRIP's en optimale coördinatie van de verkeerslichten van belang. Omdat er nauwelijks sprake is van alternatieven is het bestaande hoofdwegennet kwetsbaar. Bij ongevallen is al snel sprake van chaos. Daarbij is het gewenst om beter om te gaan met incidentmanagement, waarbij zowel de wegbeheerder, politie en verkeersmanagement centrale beter met elkaar af moeten stemmen om stremmingen zo kort mogelijk te houden.

Het concept duurzaam veilig wegverkeer heeft zich bewezen, maar we raken langzamerhand aan de ondergrens van wat met de huidige visie haalbaar lijkt. Dit is een landelijke trend. De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid zijn zeer hoog en het menselijke leed is groot. In de Nota Mobiliteit Zoetermeer, in de Stadsvisie 2030 en in het Collegeprogramma 2010-2014 zijn ambities met betrekking tot verkeersveiligheid geformuleerd. Aan deze ambities moeten handen en voeten gegeven worden.

Het aantal geregistreerde ongevallen is vaak te gering om nog een goede analyse te kunnen maken van de verkeersonveiligheid. Daarnaast bestaat onzekerheid over de betrouwbaarheid van de cijfers met betrekking tot verkeersgewonden. Sinds 2008 is de kwaliteit van de registratie van het aantal ongevallen met letsel beperkter (mede doordat veel fietsongevallen niet worden geregistreerd). Beide gegevenheden maken het moeilijker om gericht beleid te ontwikkelen. Overheden en verkeersveiligheidsorganisaties zijn al enige tijd op zoek naar andere mogelijkheden / indicatoren om de verkeersonveiligheid te bepalen en het daarvoor benodigde beleid te ontwikkelen. Een uitvloeisel hiervan is de wegbeeldanalyse. De wegbeeldanalyse is een vernieuwende veiligheidsaanpak en is ontwikkeld onder regie van het Stadsgewest Haaglanden. Met deze aanpak zijn al enkele ervaringen opgedaan bij andere Haaglandengemeenten. De wegbeeldanalyse kan inzicht bieden in de wegen die op basis van de inrichting (potentieel) onveilig zijn en daarmee binnen een veiligheidsaanpak in eerste instantie prioriteit verdienen.

Een geheel andere ontwikkeling is die waarbij het (uitsluitend) hanteren van een kwantitatieve doelstelling voor de verkeersveiligheid op weerstand stuit. Het uitgangspunt hierbij is 'dat het aanwezig zijn van verkeersslachtoffers niet meer als vanzelfsprekend wordt gezien als gevolg van het systeem'. Vanuit deze overtuiging wordt gewerkt aan een visie dat het verkeer in de toekomst geen slachtoffers meer zal hoeven te eisen. Men streeft dus naar nul slachtoffers; de zogenaamde Vision Zero. Deze uit Zweden afkomstige visie is in Nederland verder ontwikkeld door het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg en Zuid-Holland. Het accent ligt daarbij in Nederland op het gedrag van de verkeersdeelnemers en op de verantwoordelijkheid van ons allemaal (overheden, bedrijfsleven, scholen, organisaties en burgers). De visie luidt hier: Ieder slachtoffer is er één te veel. Maak van de Nul een Punt (MVD01). Deze visie wordt als ambitie ondermeer gehanteerd in Zeeland, Overijssel en Noord-Brabant. Ook in EU-verband is deze Vision Zero geadopteerd.

Tenslotte is er een veelheid aan educatie- en voorlichtingsprojecten. Het is gewenst om deze tegen het licht te houden en te beoordelen binnen een nieuwe actuele visie op verkeersveiligheid. Een reden hiervoor is ook dat een aantal projecten op de tocht staan omdat hiervoor de subsidiekraan wordt dichtgedraaid en dat de beschikbaarheid van vrijwilligers steeds minder wordt om deze projecten uit te voeren.

Het verder verbeteren van de verkeersveiligheid vraagt om een actuele visie. Dit document legt hiervoor de basis. Het project moet leiden tot een Actieplan Verkeersveiligheid op basis waarvan in de komende jaren succesvol verkeersveiligheidsbeleid kan worden gevoerd. Daarbij wordt voortgeborduurd op het concept duurzaam veilig wegverkeer.

3. Aanpak en organisatie

Het project betreft een inventarisatie, een analyse, het formuleren van een visie en een strategie op basis waarvan acties voor de toekomst kunnen worden geformuleerd. Het eindproduct is een Actieplan Verkeersveiligheid.

De inventarisatie bestaat ondermeer uit het toetsen van de bestaande wegcategorisering in Zoetermeer (eventueel verder uitgewerkt door een veiligheidsonderzoek in de vorm van een wegbeeldanalyse), het in beeld brengen van de verkeersongevallen en het in beeld brengen van locaties waar sprake is van gevoelens van verkeersonveiligheid. Ook is geïnventariseerd welke activiteiten er op het gebied van educatie, voorlichting en handhaving zijn ontplooid, welke instanties daarbij waren betrokken en wat dit heeft opgeleverd.

De infrastructuur zal mogelijk getoetst worden door een veiligheidsonderzoek in de vorm van een wegbeeldanalyse. De bestaande wegcategorisering vormt hiervoor de basis.

Eén en ander wordt in samenhang gezien met de inventarisatie van de ontwikkeling van het aantal verkeersongevallen (totaal, naar leeftijd en naar vervoerwijze) in Zoetermeer in het afgelopen decennium, gerelateerd aan landelijke en regionale cijfers en gerelateerd aan de ontwikkeling van het aantal inwoners.

De gegevens uit de inventarisatie zijn geanalyseerd en vormen de basis voor het formuleren van nieuw, actueel verkeersveiligheidsbeleid. Het Actieplan Verkeersveiligheid bestaat uit concrete acties vertaald in projecten. Deze projecten betreffen het continueren van bestaand succesvol beleid en uit nader onderzoek en het in beeld brengen van de (structurele) kosten daarvan.

De bij het project direct betrokken instanties zijn:

- Gemeente Zoetermeer (directie Stad, de afdelingen Stadsontwikkeling en Stadsbeheer),
- Stadsgewest Haaglanden (sector Verkeer en Vervoer),
- Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (dit is een gezamenlijk verband tussen de provincie Zuid-Holland, het Stadsgewest Haaglanden en de Stadsregio Rotterdam die invulling geven aan de regierol in het kader van een integraal verkeersveiligheidsbeleid in Zuid-Holland),
- Politie Haaglanden,
- Veilig Verkeer Nederland, afdeling Zoetermeer,
- Fietzersbond, afdeling Zoetermeer.

De organisatiestructuur rond het project bestaat uit een projectgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van de direct betrokken instanties. De projectgroep heeft zich beziggehouden met het inventariseren en (deels) analyseren van de verkeersongevallen en het in beeld brengen van locaties waar sprake is van gevoelens van verkeersonveiligheid. Vanuit de wijkposten en het gemeentelijk meldingssysteem (melddesk) is informatie aangeleverd over door de inwoners als verkeersonveilig beoordeelde situaties. Binnen de

gemeentelijke organisatie en binnen de projectgroep zijn aandachtspunten en discussiepunten geformuleerd, beschreven en besproken. Daarbij is ook aan alle betrokkenen gevraagd welke onderwerpen als kansrijk beoordeeld worden en/of nadere uitwerking behoeven. Bij de als kansrijk beoordeelde onderwerpen is gevraagd om een rangorde aan te geven. Verder is geïnventariseerd welke activiteiten er op het gebied van educatie, voorlichting en handhaving zijn ontplooid, welke instanties daarbij waren betrokken en wat dit heeft opgeleverd. Verder is recent geformuleerd beleid in beeld gebracht en is een strategie en visie opgesteld.

4. Inventarisatie en analyse

4.1 Ongevallengegevens en als verkeersgevaarlijk beoordeelde situaties

In deze paragraaf wordt inzicht gegeven in de ongevallengegevens. Tevens worden de ongevallenlocaties en situaties die als verkeersonveilig worden beoordeeld in beeld gebracht waarbij dit vervolgens op elkaar wordt gelegd tot een totaalbeeld.



Fors meer gewonden in verkeer

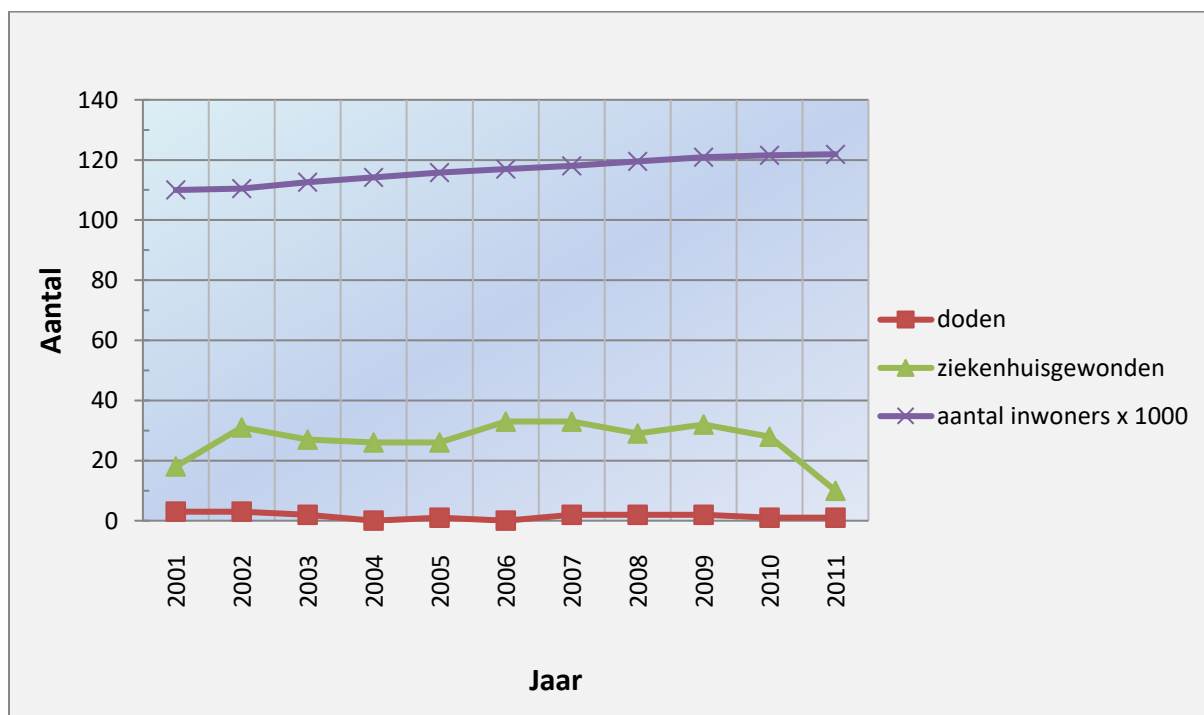
DEN HAAG • Het aantal mensen dat door een verkeersongeluk zwaargewond is geraakt, is in 2011 gestegen tot 20.100. Een jaar eerder raakten nog 5,2 procent minder mensen ernstig gewond in het verkeer. Dat schrijft minister Melanie Schultz van Haagen aan de Tweede Kamer. „De stijgende trend van de afgelopen jaren zet zich hiermee helaas door,” concludeert de minister. Vooral het aantal ongelukken met fietsers en ouderen neemt toe. Tussen 1993 en 2009 is het fietsgebruik van 50-plussers met wel 60 procent gestegen. Bovendien hebben zij een grotere kans op letsel. Eerder werd ook al bekend dat meer 65-plussers omkomen in het verkeer. In 2010 stierven 209 ouderen in het verkeer, vorig jaar 269. Het totaal aantal verkeersdoden kwam uit op 661.

Ongevallengegevens

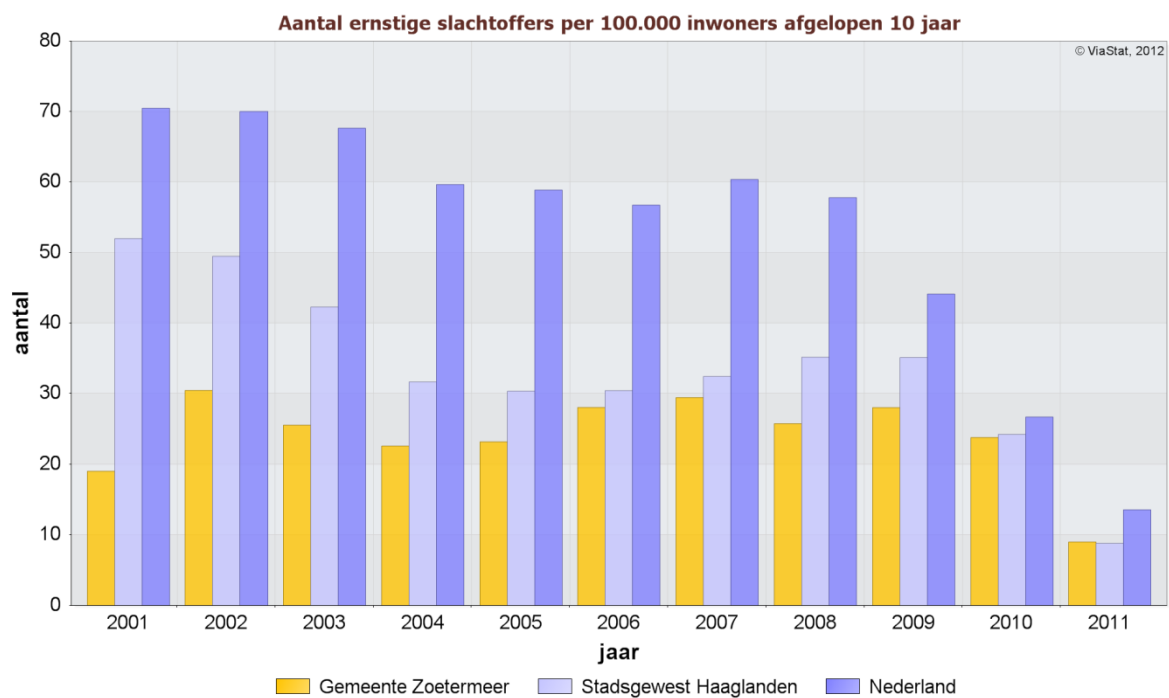
N.B.: In de volgende tabellen en grafieken zijn de jaren 2001 en 2011 opgenomen. Uit de gegevens van beide jaren zijn geen conclusies te trekken. De plotselinge dip na 2000 (zichtbaar in het jaar 2001) is tot op de dag van vandaag niet te verklaren, de gegevens van 2011 zijn onbetrouwbaar vanwege de verminderde registratiegraad en het ontbreken van een gedegen analyse van dat jaar.

jaar	doden	ziekenhuisgewonden	aantal ernstige slachtoffers (doden + ziekenhuis gewonden)	aantal inwoners
2001	3	18	21	110.000
2002	3	31	34	110.500
2003	2	27	29	112.600
2004	0	26	26	114.200
2005	1	26	27	115.800
2006	0	33	33	117.000
2007	2	33	35	118.017
2008	2	29	31	119.500
2009	2	32	34	120.882
2010	1	28	29	121.528
2011	1	10	11	121.911

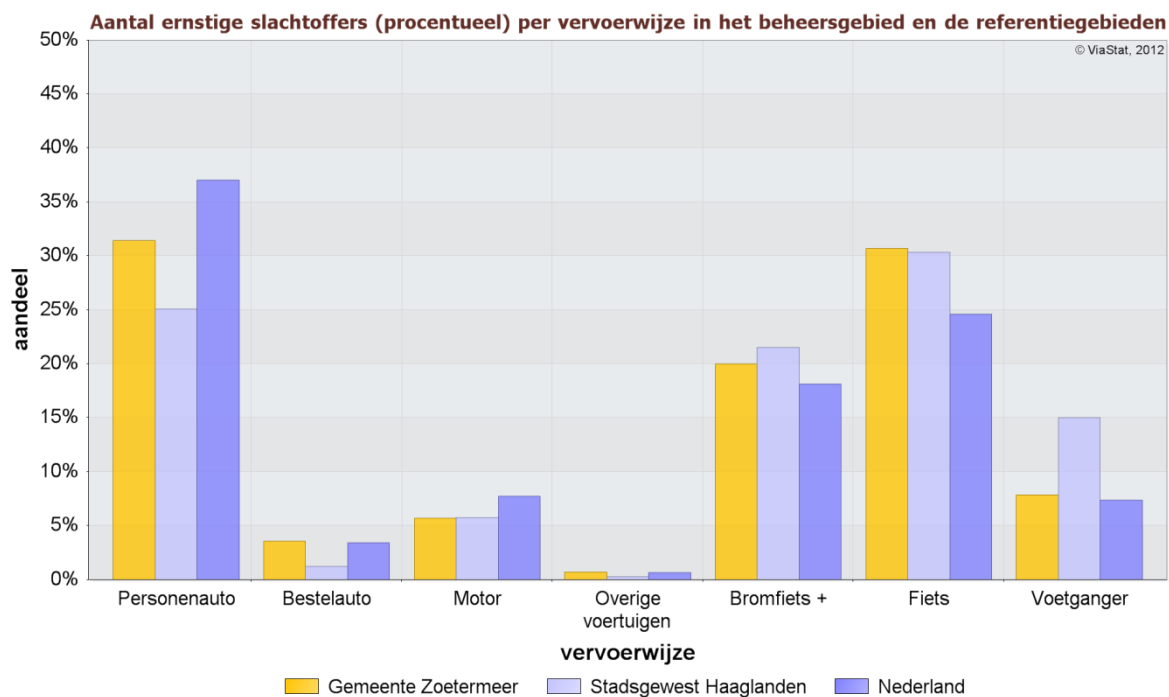
figuur 1: ontwikkeling van het totale aantal slachtoffers in de periode 2001 tot en met 2011 in Zoetermeer, inclusief provinciale en rijkswegen (Bron Viastat 2012).



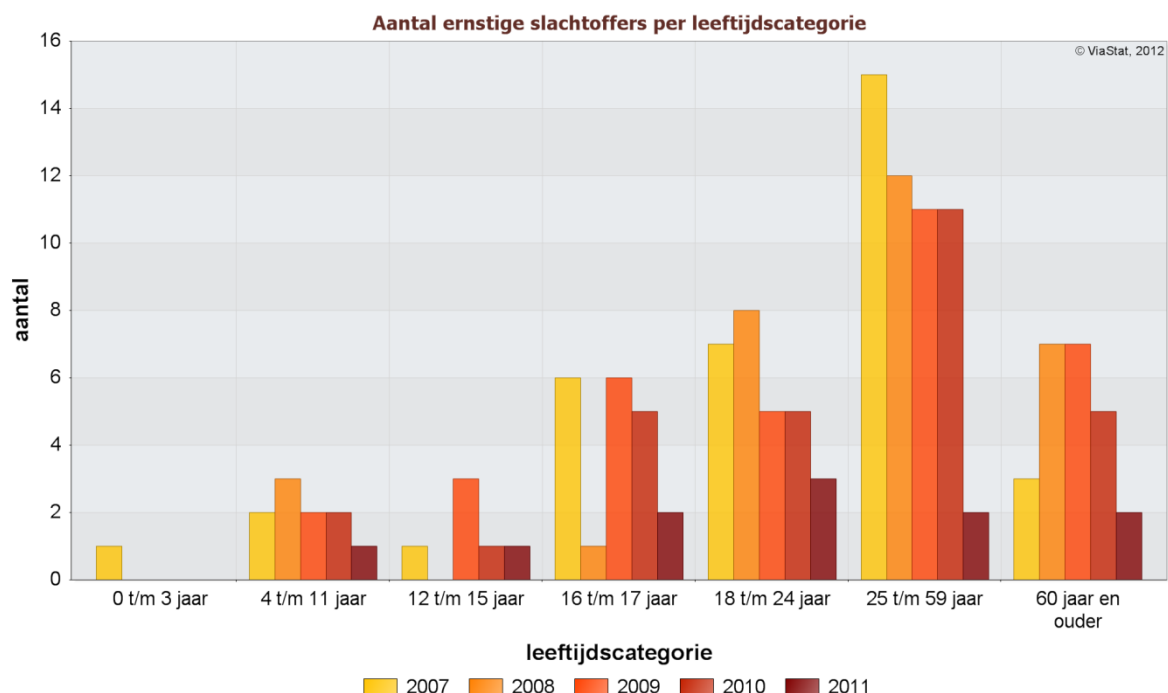
figuur 2: ontwikkeling van het aantal inwoners, ziekenhuisgewonden en dodelijke slachtoffers in Zoetermeer in de periode 2001 tot en met 2011 (Bron: Viastat 2012).



figuur 3: ontwikkeling aantal ernstige slachtoffers per 100.000 inwoners in Zoetermeer en de referentiegebieden in de afgelopen 10 jaar (bron ViaStat 2012).



figuur 4: overzicht ernstige slachtoffers (procentueel) naar vervoerwijze in het beheersgebied en de referentiegebieden in de periode 2007 tot en met 2011.



figuur 5: ontwikkeling aantal ernstige slachtoffers per leeftijdscategorie in de periode 2007 tot en met 2011.

Conclusies ongevalgegevens

Uit de voorgaande tabellen en grafieken kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

Hierbij nogmaals de kanttekening dat uit de jaren 2001 en 2011 geen conclusies kunnen worden getrokken. De plotselinge dip na 2000 (zichtbaar in het jaar 2001) is tot op de dag van vandaag niet te verklaren, de gegevens van 2011 zijn onbetrouwbaar vanwege de verminderde registratiegraad en het ontbreken van een gedegen analyse van dat jaar.

Met betrekking tot de aantallen ernstige slachtoffers is sprake van een stabiele situatie (figuur 1 en 2). Dit geeft overigens wel te denken, want het streven moet uiteraard zijn om dit aantal zo laag mogelijk te krijgen.

Het aantal ernstige slachtoffers per 100.000 inwoners ligt in Zoetermeer ongeveer 20% lager dan in het stadsgewest Haaglanden en ruim 30% lager dan in Nederland (figuur 3). Wel is de voorsprong kleiner geworden. Dit is verklaarbaar doordat Zoetermeer als één van de eerste gemeenten in Nederland begonnen is met de implementatie van het concept duurzaam veilig wegverkeer waaronder de invoering van 30 km/h gebieden.

De vervoerwijze fiets en bromfiets hebben procentueel een hoog aandeel in het aantal ernstige slachtoffers (figuur 4) en hierin scoort Zoetermeer ten opzichte van het stadsgewest Haaglanden en Nederland minder goed. De auto scoort als vervoerwijze slecht. Bij deze conclusies moet bedacht worden dat het aandeel het aantal ernstige slachtoffers betreft en niet gerelateerd is aan afgelegde kilometers.

De vergelijking per leeftijdscategorie (figuur 5) geeft aan dat er in alle categorieën sprake is van een positieve tendens. Door de grootte van de groepen (bijvoorbeeld 16 t/m 17 en 25 t/m 59 jaar) zijn ze overigens onderling niet vergelijkbaar.

Gevaarlijke kruispunten en wegvakken inzichtelijk gemaakt

Om een beeld te kunnen krijgen van gevaarlijke locaties zijn drie inventarisatierondes uitgevoerd:

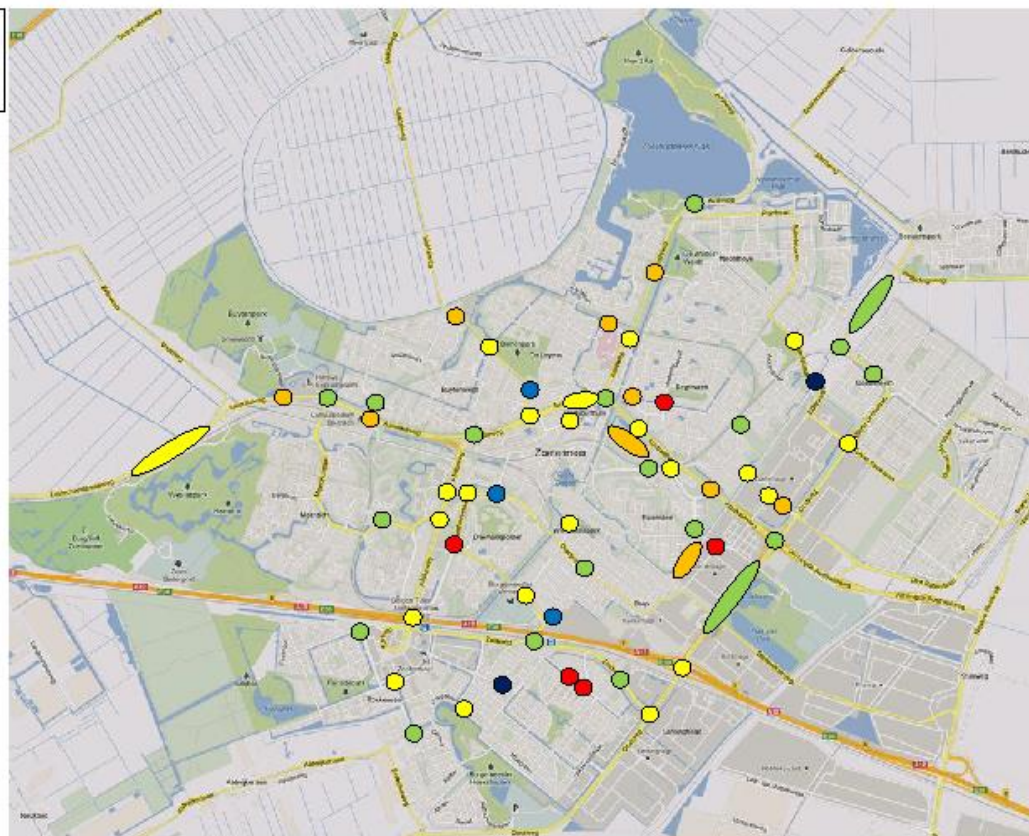
1. Het in beeld brengen van kruispunten en wegvakken, waar in de periode 2006 – 2010 ten minste drie ongevallen hebben plaatsgevonden, waarbij ook minimaal 1 keer sprake was van letsel.

Een maat voor de verkeersonveiligheid op locaties is de zogenaamde 'black spot'. Black spots zijn locaties waar in de afgelopen drie jaar zes of meer ongevallen met slachtoffers (licht gewonden, gewonden die in het ziekenhuis zijn opgenomen en dodelijke slachtoffers) hebben plaatsgevonden. In 2009 waren er nog 4 black spots. Dit waren de kruispunten: Zegwaartseweg / Edisonstraat, Fokkerstraat / Van de Hagenstraat, Australiëweg / Van Aalstlaan en Boerhaavelaan / Van Stolberglaan. In de afgelopen jaren zijn al deze locaties aangepast en in 2012 waren er in Zoetermeer geen black spots meer. Overigens is hierover nog wel eens de nodige discussie. De registratiegraad is afgenomen (onder andere vanwege het verschuiven van taken is de registratie van verkeersongevallen door de politie teruggelopen) waardoor uit die gegevens in ieder geval geen black spots naar voren komen. Maar het valt niet voor 100% uit te sluiten dat er wellicht toch nog ergens zo'n black spot aanwezig is. Dit is een punt van aandacht.

2. Het in beeld brengen van kruispunten en wegvakken, waar in de periode 2006 – 2010 ten minste sprake was van (brom-)fietsongevallen, waarbij ook minimaal 1x sprake was van letsel.
3. Het in beeld brengen van kruispunten en wegvakken, die in 2012 als gevaarlijk worden ervaren.

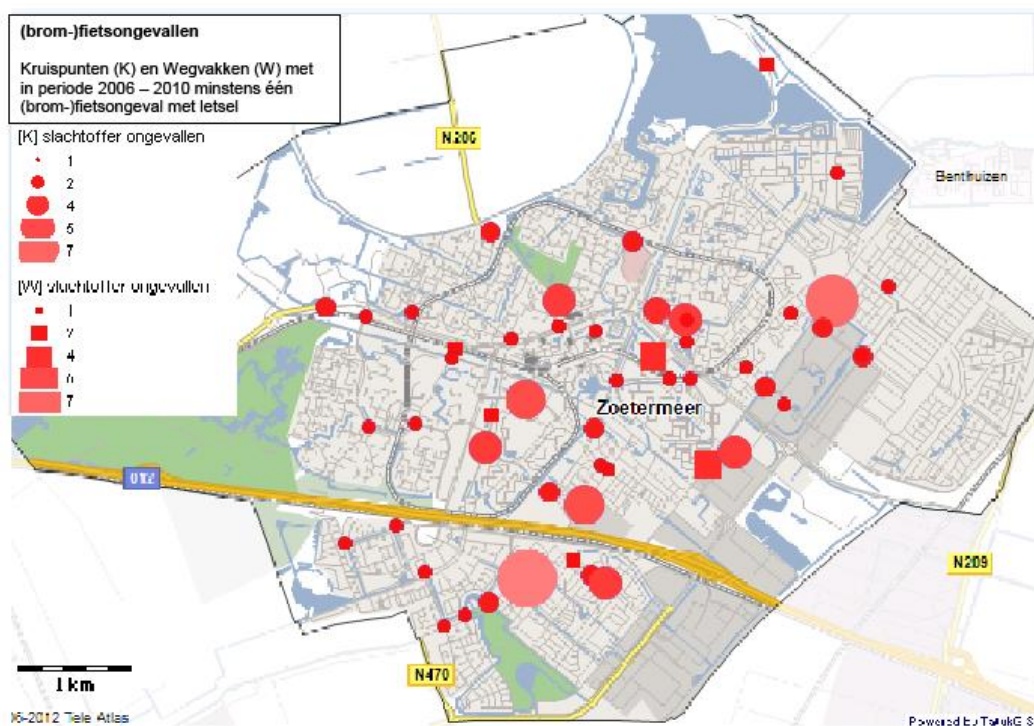
De gegevens komen van de werkgroepleden en vanuit de wijkposten. Aan de leden van de projectgroep en aan de wijkposten is de vraag neergelegd welke locaties (kruispunten en wegvakken) als verkeersonveilig worden beoordeeld. Vanuit eigen deskundigheid, vanuit eigen ervaring en vanuit klachten van bewoners. Dit heeft een veelheid aan kruispunten en wegvakken opgeleverd. Hierbij dient te worden opgemerkt dat ook kruispunten en locaties zijn genoemd die inmiddels zijn aangepakt of worden aangepakt. Deze zijn verder niet meegenomen. Verder betekent het niet dat de genoemde wegvakken en kruispunten allemaal verkeersonveilig zijn en dat er ongevallen plaatsvinden, maar dat er wel een gevoel van verkeersonveiligheid is. Voor wegvakken kan het bijvoorbeeld zo zijn dat er vanwege de inrichting een gevoel is dat functie en gebruik niet overeenkomen. Bij kruispunten kan het zijn dat ze als ingewikkeld of onoverzichtelijk overkomen. Door die gegevenheden is het ook vaak zo dat het attentieniveau hoger is waardoor ongevallen minder snel zullen ontstaan, maar potentieel zijn de risico's op deze kruispunten en wegvakken hoger. Ook kan hierdoor vermijdingsgedrag ontstaan; kwetsbare verkeersdeelnemers mijden dan deze wegvakken of kruispunten. Op de betreffende wegvakken en kruispunten leidt dit dan tot minder ongevallen, maar kan ook weer leiden tot ongevallen elders als gekozen wordt voor routes die feitelijk onveiliger zijn.

De gegevens van deze drie inventarisatie zijn op elkaar gelegd (zie figuur 10). Dit levert een beeld op van die locaties die in ieder geval in de komende tijd nader moeten worden geanalyseerd en eventueel aangepakt, maar ook in de afgelopen jaren reeds voor een aanzienlijk deel zijn gereconstrueerd (dit laatste is te verklaren uit het feit de inventarisatie een lange periode betreft en er inmiddels al veel actie is ondernomen).



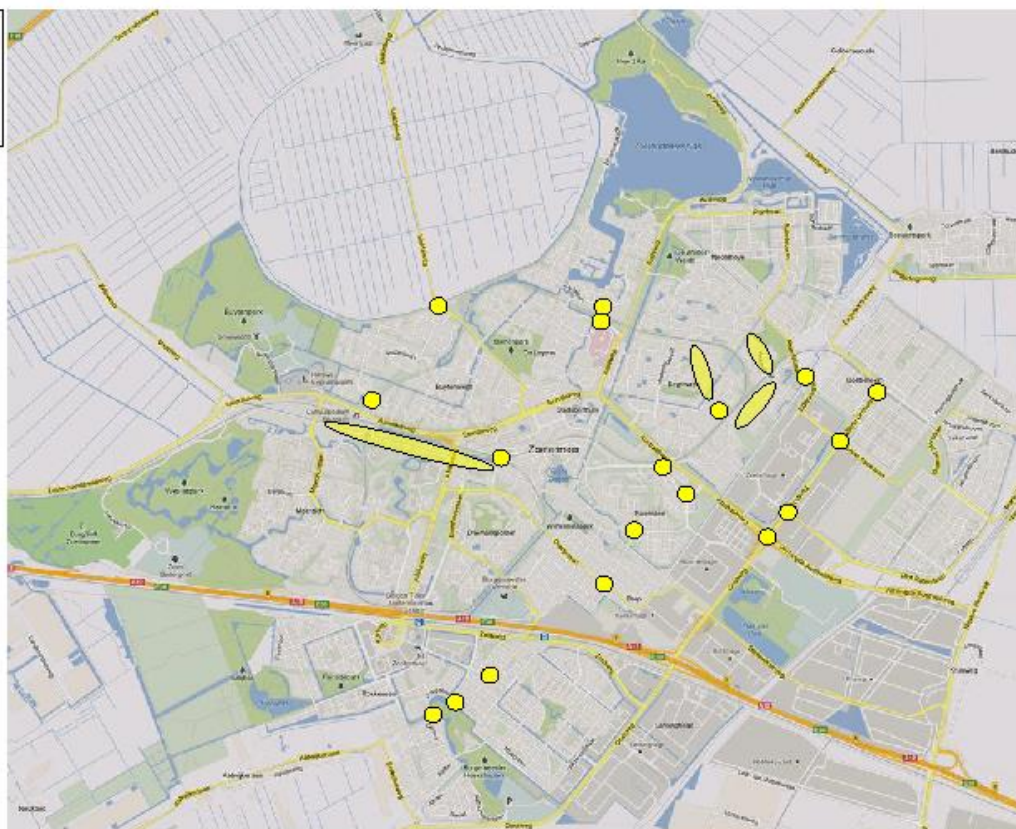
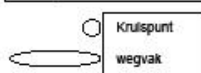
Figuur 7: Overzicht van de locaties waar in de periode 2006 - 2010 verkeersongevallen met letsel zijn gebeurd.

figuur 8: overzicht van fietsongevallen met letsel in de periode 2006 - 2010.



Gevaarlijkste kruispunten en wegvakken

Inventarisatie van door de wijkposten en werkgroepen meest genoemde onveilige kruispunten en wegvakken in het jaar 2012.

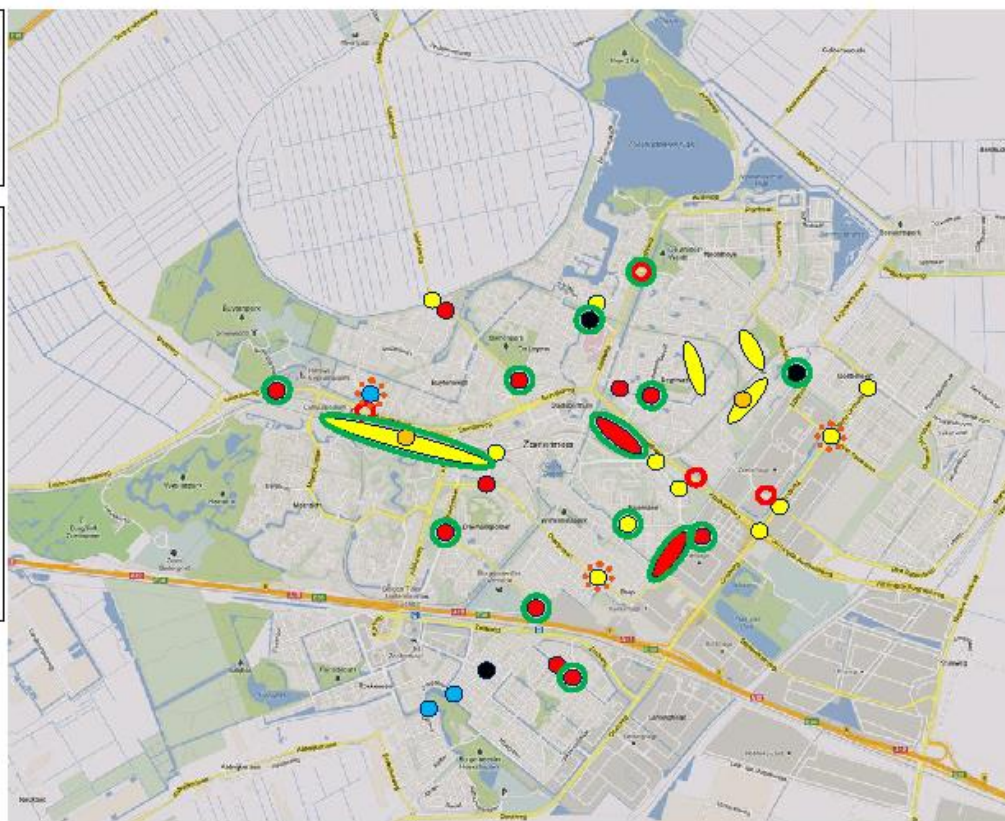


Figuur 9: Gevaarlijkste kruispunten en wegvakken.

Figuur 10: Totaalbeeld van ongevallen met letsel en verkeersonveilige situaties

Totaalbeeld

"Top 20" van kruispunten en wegvakken:
-meest genoemd als gevaarlijk in 2012;
-met geregistreerde letselongevallen in periode 2006-2010;
-met fietsongevallen met letsel in periode 2006-2010.



Totaalbeeld

Het totaalbeeld van de inventarisatie levert de volgende lijst van kruispunten en wegvakken op:

Reeds gereconstrueerd:

- Kleurlaan / Paletsingel;
- Dr. J.W. Paltelaan / 1^e Stationsstraat;
- Osijlaan / Van Diestlaan / Schoolstraat;
- Van der Hagenstraat / Fokkerstraat;
- Edisonstraat / Zegwaartseweg;
- Weteringdreef / Vissendreef / Violiervaart;
- Aziëweg / Wallendreef, betreft fietspaden;
- Toneellaan / Brechtzijde;
- Zwaardslootseweg / Aïdaschouw (gedeeltelijk);
- Amerikaweg / Buytenparklaan;
- Boerhaavelaan / Van Stolberglaan;
- Van Doornenplantsoen;
- Zegwaartseweg tussen Van der Hagenstraat en Den Hoorn;
- Voorweg.

Ontwerp gereed, uitvoering in 2013:

- Karel Doormanlaan / Piet Heinstraat;
- Oostweg / Stephensonstraat / Tobias Asserlaan;
- Vorstiusrode / Muzieklaan / Gerrit Achterberghove;
- Amerikaweg / Vorstiusrode.
- Zwaardslootseweg/Aïdaschouw 1^e fase reeds in 2012 opgeleverd;
- 2^e Stationsstraat / Tintlaan;
- Van Leeuwenhoeklaan / J.L. van Rijweg;
- Zwaardslootseweg / Muzieklaan;
- Zwaardslootseweg / Meerpolderdijk;

Nog te onderzoeken:

- 3^e Stationsstraat / Juweellaan;
- 3^e Stationsstraat / Pigmentsingel;
- Kleurlaan / Geel-groenlaan;
- Van Aalstlaan / Van Aalstlaan;
- Dumeellaan / Van Aalstlaan;
- Australiëweg / Van Aalstlaan;
- Prinses Maximaplein;
- Oostweg / Franklinstraat;
- Franklinstraat / Wattstraat;
- Willem Dreeslaan / Hugo de Grootlaan / Aletta Jacobslaan;
- Vaartdreef / Violiervaart;
- Kadelaan / Brechtzijde;
- J.L. van Rijweg / Engelandlaan / Bovenlangs;
- Voorweg / Panamapad;
- Akkerdreef / Erwtentakker;
- Parkdreef;
- Akkerdreef.

Conclusies gevaarlijke kruispunten en wegvakken

.....

4.2 Mens

Bij de analyse van conflicten en aanpak van gevaarlijke situaties zijn de capaciteiten en beperkingen van de mens maatgevend: de mens is 'de maat der dingen'. Hierbij staat centraal dat mensen, zelfs indien ze zeer gemotiveerd zijn, nu eenmaal fouten maken die ongevallen tot gevolg kunnen hebben. Daarnaast is de mens fysiek kwetsbaar, wat consequenties heeft voor letsel(-ernst) als het daadwerkelijk tot een ongeval komt. Uitgaande van deze menselijke eigenschappen wordt een duurzaam veilig wegverkeer volgens de visie bereikt door een integrale aanpak van de componenten: 'mens', 'voertuig' en 'weg'. Dat wil zeggen dat de infrastructuur zo ontworpen moet zijn dat deze aansluit bij de menselijke capaciteiten en beperkingen, dat het voertuig ondersteunt bij het uitvoeren van de verkeerstaak en bescherming biedt, en dat de verkeersdeelnemer zelf goed geïnformeerd en geoefend is, en daar waar nodig wordt gecontroleerd op correcte uitvoering van de verkeerstaak. Voorlichting, educatie en handhaving zijn van groot belang.

Bij de mens speelt (daadwerkelijk) gedrag een grote rol. De negatieve ontwikkeling in het verkeersgedrag waarvan in de afgelopen jaren sprake is baart grote zorgen. Hogere c.q. te hoge snelheden, agressief rijgedrag, bumper kleven, roodlicht negatie, geen richting aangeven, e.d. komen steeds meer voor. Maar ook aspecten zoals het overschatten van jezelf en het steeds groter worden van de acceptatie van risicogedrag bij jongeren. Uit een recent representatief onderzoek onder rijbewijsbezitters komt naar voren dat maar liefst 85% van de ondervraagden voorstander is van een veel hardere aanpak van "aso's" op de weg. Een feit is tevens dat één en dezelfde persoon in verschillende omstandigheden ander gedrag vertoont, bijvoorbeeld in de werksituatie en privé. Dit is ook het geval in het verkeer. Een ouder die zijn/haar kind met de auto naar school brengt is automobilist en geeft bijvoorbeeld in het verblijfsgebied bij de school geen richting aan en rijdt te hard. Als die ouder met zijn/haar kind aan de hand voor de school staat zullen ze dat gedrag nadrukkelijk afkeuren. Het lijkt gewenst om aan dit fenomeen meer aandacht te schenken in voorlichting en educatie.

Voorlichting en educatie

In het Stadsgewest Haaglanden wordt veel aandacht geschonken aan verkeersveiligheid. Naast infrastructuur zijn voorlichting en educatie hierbij belangrijke onderwerpen. Het Stadsgewest Haaglanden organiseert, samen met verkeersveiligheidsorganisaties, met Onderwijs Advies, de politie en de gemeente, regelmatig voorlichtingscampagnes. Genoemd kunnen worden: BOB (Bewust Onbeschonken Bestuurder), BOBsport, Verlichting, Snelheid en voorlichtingscampagnes voor woonerven en 30 en 60 kilometer per uur gebieden. Verder wordt aandacht besteed aan bijvoorbeeld de start van het nieuwe schooljaar, fietsverlichting, afleiding door bellen en navigeren en afstand houden. Veel van deze campagnes worden door het stadsgewest gesubsidieerd.

Een zeer aansprekende en succesvolle (van oorsprong Vlaamse, maar ook bij ons landelijk doorgevoerde) campagne is BOB. Naast spotjes op de televisie wordt gebruik gemaakt van folders en campagneborden langs de wegen. Recent is BOBsport geïntroduceerd gericht tegen het alcoholgebruik in sportkantines. Ook dit is succesvol gebleken.

Naast voorlichting is Permanente Verkeerseducatie (PVE), dat wil zeggen structureel en voor alle leeftijdsgroepen, het middel om het gedrag in het verkeer te beïnvloeden. Ingedeeld naar leeftijdsgroep ziet Permanente Verkeerseducatie er als volgt uit.

Leeftijdsgroep 0 - 4 jarigen

JONGleren in het verkeer

De verkeersopvoeding begint al in de buggy en op het fietszitje. Ongemerkt pakken baby's en peuters al veel op over hoe het er in het verkeer aan toe gaat en hoe je je op straat gedraagt. Jong beginnen met verkeersopvoeding: dat is de centrale boodschap van JONGleren in het verkeer. De doelgroep bestaat uit peuterspeelzalen, kinderdagverblijven en ouders. Het doel van dit programma is om jonge kinderen te leren omgaan met verschillende verkeerssituaties op het plein en in de omgeving en dat ouders zich bewust worden van hun rol in de verkeersopvoeding. Het programma JONGleren bevat concreet materiaal waarmee gedurende 3 weken in de groep gewerkt kan worden met het thema verkeer. De themaweken starten met een bijeenkomst voor leidsters over JONGleren in het verkeer. Gedurende de themaweken kunnen de peuterspeelzalen en kinderdagverblijven gebruik maken van de materialenkist JONGleren.

Tijdens of na afloop van de themaweken wordt er een ouderbijeenkomst georganiseerd in samenwerking met een onderwijsadviseur van OnderwijsAdvies. Er wordt tijdens deze bijeenkomst onder meer een DVD vertoond die ouders laat ervaren wat een kind ziet op straat. De werving en begeleiding van de peuterspeelzalen en kinderdagverblijven heeft het Stadsgewest Haaglanden uitbesteed aan OnderwijsAdvies.

Leeftijdsgroep 4 - 12 jarigen (basisonderwijs)

SCHOOL op SEEF

SCHOOL op SEEF is hét programma in Zuid-Holland voor een goede aanpak van verkeersveiligheid en verkeerseducatie aan kinderen in de basisschoolleeftijd. Hier worden kinderen in een veilige omgeving op een eigentijdse manier begeleid in hun ontwikkeling tot duurzaam veilige weggebruikers. Samenwerking en gemeenschappelijk belang staan binnen SCHOOL op SEEF centraal. De verkeersveiligheid van kinderen is immers een gedeelde verantwoordelijkheid.

Het programma SCHOOL op SEEF heeft 7 doelstellingen:

1. De schoolomgeving en de schoolroutes zijn veilig ingericht
2. Er vindt theoretisch verkeersonderwijs plaats in alle leerjaren
3. Er vindt praktisch verkeersonderwijs plaats in alle leerjaren
4. Er wordt met de ouders gecommuniceerd over verkeersveiligheid
5. Er vindt (indien nodig) handhaving plaats die is afgestemd op de specifieke situatie
6. Er wordt gestimuleerd zoveel mogelijk met de fiets of lopend naar school te gaan
7. De aanpak is structureel en is verankerd in een goede organisatiestructuur

Het programma SCHOOL op SEEF ondersteunt verschillende doelgroepen die betrokken zijn bij de ontwikkeling van kinderen tot zelfstandige en vaardige verkeersdeelnemers:

- Op de school krijgen de kinderen praktische en theoretische les volgens een doorgaande leerlijn;
- ouders geven natuurlijk het goede voorbeeld en oefenen met hun kinderen in het verkeer;
- de gemeente kan zorgen voor een fysiek veilige omgeving;
- de regio zorgt voor faciliteiten om activiteiten te organiseren en de samenwerking te bevorderen.

SCHOOL op SEEF is een "integraal" programma, dat wil zeggen dat samenwerking tussen allen betrokken partijen een 'must' is. Met behulp van een mix van eigen producten en maatregelen wordt gewerkt aan het gezamenlijke belang: de verkeersveiligheid van kinderen op en rond de basisschool.

Integraal betekent ook dat er vanuit verschillende invalshoeken aandacht wordt besteed aan:

- Fysieke maatregelen om de schoolomgeving en school-thuis route veiliger te maken;
- theoretische en praktische verkeerslessen om de vaardigheden, inzichten en zelfredzaamheid van de kinderen in het verkeer te trainen en vergroten;
- communicatie om opvoeders bewust te maken van de ontwikkeling en beperkingen van kinderen in het verkeer en hun rol en verantwoordelijkheden daarin;
- handhaving (als dat nodig is) als laatste middel om de verkeersveiligheid 'af te dwingen'.

De pijlers van SCHOOL op SEEF zijn:

- De regionale projectleiders voor gedragsbeïnvloeding – het Stadsgewest Haaglanden in samenwerking met OnderwijsAdvies – ondersteunen en stimuleren binnen SCHOOL op SEEF de betrokken partijen en coördineren de samenwerking in de eigen regio.
- De Verkeersleerkracht is de coach die de school voor een bepaalde tijd ondersteunt en adviseert bij het uitvoeren en organiseren van praktische verkeerslessen en andere SCHOOL op SEEF activiteiten;
- De schoolcontactpersoon Verkeer coördineert binnen SCHOOL op SEEF alle verkeersactiviteiten en draagt zorg voor communicatie richting de ouders. De schoolcontactpersoon is hét aanspreekpunt op een school voor verkeersactiviteiten en zorgt ervoor dat verkeersveiligheid een vaste plek krijgt binnen de school.
- De Verkeersouder organiseert op school aanvullende en ondersteunende activiteiten zoals een Dodehoek actie of het Praktisch Verkeersexamen. Daarnaast houdt de verkeersouder de school scherp op het uitvoeren van verkeersactiviteiten en een veilige schoolomgeving.
- Lokale werkgroepen binnen een gemeente of wijk waarin zowel scholen als gemeente, verkeersleerkrachten en verkeersouders zitting hebben, zorgen voor continuïteit, enthousiasme en draagvlak om (gezamenlijk) verkeersactiviteiten uit te voeren.

Permanente aandacht voor verkeersveiligheid van zowel school als gemeente is een randvoorwaarde voor succes. Concreet betekent dit dat verkeersveiligheid wordt opgenomen in het school- en gemeentelijk beleid en dat er jaarlijks activiteiten worden ondernomen in alle leerjaren.

De verkeersleerkracht

Binnen SCHOOL op SEEF speelt het praktische verkeersonderwijs een prominente rol. De verkeersleerkracht is de coach die een school gedurende drie jaar ondersteunt en adviseert bij het uitvoeren en organiseren van de praktische verkeerslessen op het schoolplein en in de omgeving van de school. In een periode van drie jaar neemt de inzet van de verkeersleerkracht in de school af en de inzet van de leerkrachten toe met als doel dat de school na drie jaar zelfstandig structureel een (praktische) verkeerseducatie werkt. Na deze drie jaar is de verkeersleerkracht nog enkele uren per jaar beschikbaar voor begeleiding en advies op maat van de school.

De inzet van de verkeersleerkracht richt zich naast de praktische lessen ook op de overige onderdelen van SCHOOL op SEEF. Gedurende de drie jaar dat een verkeersleerkracht op een school aanwezig is, wordt ernaar toegewerkt dat een school:

- Theoretische en praktische verkeerseducatie geeft in alle groepen;
- verkeersveiligheid en verkeerseducatie structureel opgenomen heeft in het schoolbeleid;
- met de ouders/verzorgers communiceert over de verkeersactiviteiten en de rol van de opvoeders binnen verkeersveiligheid;
- contact onderhoud met de gemeente bij problemen in de schoolomgeving.

De verkeersleerkracht en de scholen maken bij de praktische lessen gebruik van de lesmap Verkeerskunsten en de bijbehorende materialenset. Verkeerskunsten is een complete doorgaande leerlijn voor de praktische verkeerslessen voor groep 1 tot en met 8 en maakt het mogelijk, dat leerkrachten samen met enkele hulpouders - en na de instructie door een verkeersleerkracht - dit belangrijke onderdeel van verkeerseducatie uitvoeren.

De inzet van verkeersleerkracht, de lessenmap en materialenset Verkeerskunsten wordt door het Stadsgewest Haaglanden volledig gesubsidieerd. De verkeersleerkracht is in dienst bij OnderwijsAdvies.

In het Stadsgewest Haaglanden worden onder de noemer van SCHOOL op SEEF, naast de verkeersleerkracht, de volgende verkeersprojecten aan scholen aangeboden:

- Dode hoek les;
- Verkeerssling;
- OV4U;
- Trammenland;
- Schoolbrengdag.

Dode hoek

Kinderen komen in het verkeer regelmatig vrachtwagens tegen. Zij zien wel de vrachtauto, maar ziet de chauffeur hen? Het is daarom goed als kinderen weten wanneer ze als kleine, kwetsbare voetgangers of fietsers voor chauffeurs wel en niet zichtbaar zijn en hoe ze het beste kunnen handelen als ze een vrachtwagen tegen komen. Scholen die zich aanmelden voor de dode hoek les krijgen voor een ochtend of een middag een vrachtwagen op bezoek. De docenten (bevoegde rijinstructeurs voor vrachtwagens) wijzen in de klas op de gevaren van de dode hoek. De kinderen gaan groepsgewijs onder leiding van de rijinstructeur naar de vrachtwagen, waar ze zowel binnen in de cabine als buiten rond de vrachtwagens het gevaar van de dode hoek ervaren. De doelgroep is groep 7. Het doel is dat kinderen de gevaren van de dode hoek rondom een vrachtwagen ervaren.

Schoolbrengdag

Veel ouders vinden dat de omgeving van de school gevaarlijk is. Daarom brengen ze hun kinderen liever met de auto naar school. Maar juist daardoor blijft het druk en gevaarlijk bij de school. De oplossing is eenvoudig. Als ouders hun kinderen vaker te voet of met de fiets naar school brengen, wordt het rustiger en dus veiliger rond de school. In dit kader organiseert het Stadsgewest Haaglanden jaarlijks op de derde donderdag in september de Schoolbrengdag om aandacht te vragen voor de verkeersveiligheid rondom scholen. Ouders krijgen dan informatie over hoe zij zelf kunnen bijdragen aan een verkeersveiliger schoolomgeving. Daarnaast worden kinderen gestimuleerd om vaker met de fiets of lopend naar school te komen. De organisatie is in handen van Stadsgewest Haaglanden. De doelgroep zijn de groepen 1 tot en met 8 en de ouders.

Verkeerssling

Draaiende motoren, dubbel geparkeerde auto's en overstekende kinderen; de problemen bij de schoolpoort tijdens de schoolspits zijn talrijk. Ondanks het feit dat veel ouders met hun kinderen in de buurt van de basisschool wonen, worden ze toch vaak met de auto gebracht. Dat kan anders. De doelgroep voor dit project zijn de groepen 1 tot en met 8 en ouders. Met behulp van de verkeerssling worden kinderen en ouders bewust van de wijze waarop zij naar school toe gaan. De verkeersdruk rondom de school wordt verminderd door de kinderen lopend, fietsend of carpoolend naar school te laten komen of door de auto's verder van de school te laten parkeren.

OV4U

Voor groep 8 begint het volgende schooljaar een hele nieuwe periode; ze gaan naar het Voortgezet Onderwijs. Dit betekent dat er veel nieuws op de kinderen afkomt. Zoals de route naar de nieuwe school. Veel kinderen zullen met bus of tram naar de nieuwe school gaan.

Voor deze leerlingen is het pakket OV4U ontwikkeld. De doelgroep is groep 8. Het doel van het programma is dat de kinderen zich zelfstandig kunnen verplaatsen met het openbaar vervoer. Het lespakket OV4U maakt kinderen in vijf lessen wegwijs in mobiliteit en het openbaar vervoer. Het is opgebouwd uit de thema's verkennen, plannen en doen. Het leert de kinderen een afgewogen keuze te maken tussen de verschillende vormen van vervoer en leert ze ook om te gaan met het OV (reis plannen, reis uitvoeren etc.). De leerlingen leren zelfstandig een route te plannen en daadwerkelijk in kleine groepjes een 'reis' te maken naar een gepland eindpunt.

Fietslessen

Bovenop het aanbod van educatieprojecten van het stadsgewest Haaglanden werden er ook fietslessen voor groep 4 en groep 6 aangeboden aan de Zoetermeerse basisscholen. Sinds de allereerste verkeersleerkracht in 1999 in Zoetermeer is begonnen, werden ook deze fietslessen gegeven. Het stadsgewest Haaglanden is helaas per ingang van schooljaar 2011-2012 gestopt met de subsidie voor de fietslessen van groep 4 en per 2012 met de subsidie van de fietslessen voor groep 6. Inmiddels is geregeld dat met financiering vanuit de gemeente Zoetermeer en het stadsgewest Haaglanden deze fietslessen in ieder geval nog voor één schooljaar kunnen worden gecontinueerd.

Fietslessen op het plein voor groep 4

Tijdens de fietsles op het plein wordt de fietsvaardigheid van leerlingen van groep 4 geoefend. Op het schoolplein worden per les drie parkoersen uitgezet om de vaardigheden, zoals bijvoorbeeld een noodstop maken, het lopen met de fiets, het over de schouder kijken en hand uitsteken, te oefenen. In totaal worden er door de verkeersleerkracht drie lessen per groep 4 gegeven.

Educatieve fietsroute en Verkeerslokaal groep 6

De educatieve fietsroute wordt in de klas voorbereid met behulp van het computerprogramma Verkeerslokaal. Dit computerprogramma Verkeerslokaal is de afgelopen periode ontwikkeld op maat van de scholen in Zoetermeer. Per wijk is een vragenset met foto's op maat gemaakt. Met Verkeerslokaal krijgen leerlingen een vraag- en antwoordspel voorgelegd over verkeerssituaties in de buurt. Bij iedere vraag staan vier antwoorden, een tip en feedbackteksten geformuleerd. Het is de bedoeling dat alle leerlingen de quiz hebben gemaakt voordat de educatieve fietsroute plaatsvindt. De verkeersleerkracht zal als voorbereiding op de educatieve fietsroute in Verkeerslokaal bekijken hoe de leerlingen de vragen gemaakt hebben. Met de verkeersleerkracht gaan de leerlingen de route fietsen en worden de situaties uit Verkeerslokaal op straat nogmaals besproken.

Op de dag van de fietsles geeft de verkeersleerkracht een inleiding over verkeersveilig gedrag en bespreekt tevens een aantal vragen uit Verkeerslokaal. Vervolgens gaan de leerlingen in groepjes van ongeveer 6 kinderen met de verkeersleerkracht en de begeleider de route fietsen.

Fiets Verkeersexamen

Sinds 1995 organiseert Veilig Verkeer Nederland, afdeling Zoetermeer samen met het Stadsgewest Haaglanden en de gemeente Zoetermeer, het Fiets Verkeersexamen. Er doen jaarlijks zo'n 50 scholen mee en meer dan 1.600 leerlingen. De vrijwilligers van Veilig Verkeer Nederland zorgen voor de voorbereiding van en de begeleiding tijdens de Praktische Verkeersproef. De beschikbaarheid van vrijwilligers begint een probleem te worden evenals bezuinigingen bij de gemeente Zoetermeer. Er zal moeten worden gezocht naar een vorm waarin dit kan worden gecontinueerd.

Leeftijdsgroep 12 - 16 jarigen (Voortgezet Onderwijs)

TotallyTraffic

TotallyTraffic is het Programma voor Verkeersveiligheid en Verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs van het ROV-ZH en de samenwerkende overheden, Stadsgewest Haaglanden, stadsregio Rotterdam, de Provincie Zuid-Holland en partners, de Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid in Zuid-Holland.

Jongeren zijn dagelijks op weg: van huis naar school, naar de sportclub, naar vrienden of vriendinnen, enzovoort. En hoewel hun behoefte aan en besef van verantwoordelijkheid met de dag toeneemt zijn hun hersens nog niet volgroeid en strookt hun experimenteerlust niet altijd met hun risicobewustzijn, vaardigheden en ervaring. Het is heel belangrijk om juist deze groep, in de fase tussen verkeersexamen en rijbewijs, te blijven begeleiden in hun ontwikkeling tot veilige en verantwoordelijke weggebruikers. Niet in de laatste plaats om de kans op betrokkenheid bij verkeersongevallen zoveel mogelijk terug te dringen.

Met de bestuurlijke ambassadeurs verkeersveiligheid delen we de missie om het aantal ernstige verkeersslachtoffers ook in deze leeftijdsgroep naar nul terug te brengen. Kortom: "Maak van de Nul een Punt" (MVD01.). Dit wordt voor leerlingen in het Voortgezet Onderwijs ingevuld met het aanbieden van het programma TotallyTraffic. Dit is inmiddels een beproefd programma, dat aansluit bij leerlingen en scholen.

Het lessenaanbod van TotallyTraffic bestaat uit zo'n 15 bestaande eigentijdse lesmodules met werkvormen als debat, onderzoek, theater en presentatie. Daarbij staan onderwerpen als eigen gedrag en ervaringen, de school-thuis routes, alcohol en drugs in het verkeer, de dode hoek, een veilige fiets, openbaar vervoer en gebruik van mobiel en Ipod op de fiets centraal. Samen vormen ze de menukaart waarmee scholen een doorgaande leerlijn op maat kunnen samenstellen.

Het Stadsgewest Haaglanden financiert TotallyTraffic volledig.

Leeftijdsgroep 18 - 24 jarigen (jonge beginnende bestuurders)

Praktijkdagen Jonge Automobilisten

Met deze praktijkdagen wordt de doelgroep (jonge autorijders tussen 18 en 24 jaar die tussen de 3 maanden 2 jaar hun rijbewijs bezitten) in hun eigen regio (gemeente) benaderd en opgezocht met een praktijkdag. Het programma bestaat uit een praktijkrit, het rijden op een mobiele baan en een groepsdiscussie

Leeftijdsgroep senioren

De BROEM-dag

De BROEM-dag is een rijvaardigheidstraining voor iedereen vanaf 50 jaar en wordt, sinds 1994, jaarlijks georganiseerd door het Stadsgewest Haaglanden en Veilig Verkeer Nederland, afdeling Zoetermeer. De praktische kosten die Veilig Verkeer Nederland, afdeling Zoetermeer hiervoor moet maken worden door de gemeente Zoetermeer vergoed. Tijdens de BROEM-dag worden de verkeersregels opgefrist en het gehoor en zicht getest. Ook wordt het waarnemingsvermogen en de reactiesnelheid getest in een rijsimulator. Daarnaast wordt een rit gemaakt in de eigen auto onder leiding van een gediplomeerde rijinstructeur. Deze rit wordt besproken en worden aanbevelingen gegeven. De trainingen zijn bedoeld om kennis en vaardigheden in het verkeer te verbeteren en daarmee een bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid. Iedere inwoner uit de regio Haaglanden mag hieraan deelnemen. De kosten bedragen € 15,- per deelnemer. Meestal zijn er voor de trainingen in Zoetermeer zo'n 60 aanmeldingen.

Fietsinformatiedagen (en E-bike praktijkdagen)

De fietsinformatiedagen worden door de Fietzersbond georganiseerd. Een praktische dag voor senioren die van fietsen houden en willen blijven fietsen. De cursisten komen op hun eigen fiets naar de cursuslocatie. Een fietsdeskundige bekijkt of de fietsen veilig zijn en goed

zijn afgesteld. Hij geeft tips om de fiets nog veiliger en comfortabeler te maken en informatie over aangepaste fietsen. Na de kennismaking gaat het verder met een verkeersquiz. Tevens wordt gesproken over wat er in het verkeer in de afgelopen tijd veranderd is. Er wordt een route gefietst met een aantal moeilijke verkeerssituaties en er wordt besproken hoe daar op een veilige manier mee om te gaan. Bij de afsluiting krijgen de cursisten een certificaat. Gemeenten die deze dagen eerder hebben georganiseerd zijn enthousiast en beoordelen het als zeer zinvol. In Zoetermeer zijn de fietsinformatiedagen nog niet georganiseerd. Interesse om dit te gaan doen bestaat bij het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid-Holland en de Fietzersbond.

Scootmobielcursussen

Veilig Verkeer Nederland organiseert al jaren scootmobielcursussen. In 2009 is een "Handleiding scootmobiel" ontwikkeld. De scootmobiel is een vertrouwde verschijning geworden op straat. Het voertuig behoudt veel ouderen voor een sociaal isolement en is een uitkomst voor jongeren die minder valide zijn. Maar rijden op een scootmobiel in het soms drukke verkeer is zo gemakkelijk nog niet. Bestuurders stuiten op andere obstakels en situaties, dan bij overige vormen van verkeersdeelname. Vaak zijn ze daar onvoldoende op voorbereid. Daarom volgen steeds meer mensen een cursus bij Veilig Verkeer Nederland om veilig te leren omgaan met hun scootmobiel. In Zoetermeer zijn de scootmobielcursussen in de afgelopen jaren overigens niet gehouden. In Zoetermeer worden de 'cursussen' ingevuld door de Hartingbank. Bij de levering van een scootmobiel door de Hartingbank wordt de scootmobiel afgesteld op de individuele gebruiker. Hierbij moeten de cliënten een stukje rijden om hun rijvaardigheid te tonen. Als dit niet goed gaat worden er rijlessen voorgeschreven, meestal drie. Als het dan nog niet goed gaat worden er nog een paar rijlessen gegeven en wordt de scootmobiel weer ingenomen.

Overige educatieprojecten

Opfriscursussen

Veilig Verkeer Nederland, afdeling Zoetermeer organiseert jaarlijks opfriscursussen voor alle verkeersdeelnemers. Iedereen die zijn kennis van de verkeersregels wil opfrissen, krijgt de gelegenheid dit op een ontspannen, doch effectieve wijze te doen. De opfriscursussen worden vier keer per jaar gehouden en duren elk twee uur.

Buurtlabel Veilig Verkeer



In 2011 is in Rokkeveen gestart met het project "Buurtlabel Veilig Verkeer" van Veilig Verkeer Nederland. Dit label is een initiatief om met bewoners en gemeente samen verkeersknelpunten inzichtelijk te maken en samen te zoeken naar oplossingen. Deze oplossingen liggen deels infrastructureel, maar ook wordt gekeken wat bewoners zelf kunnen doen. Per locatie worden indien

nodig scholen, bedrijven of andere instanties betrokken. Vanuit dit project is een enthousiaste groep bewoners ontstaan. Op 11 september 2012 is het eerste label van Nederland door de minister van Infrastructuur & Milieu uitgereikt. Een bijzondere gebeurtenis die navolging verdient.

Conclusies educatieprojecten

.....

Handhaving

Een belangrijk aspect bij het realiseren van doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid is handhaving. Het politie regiokorps Haaglanden, onderdeel Zoetermeer, organiseert - vaak in samenwerking met andere instanties - tal van handhavingprojecten. Bij de handhavingprojecten zit vaak voorlichting. In de regio Haaglanden vallen ieder jaar onnodig slachtoffers in het verkeer. Om dit zoveel mogelijk te voorkomen controleert de Politie Haaglanden op vijf speerpunten: Alcohol, helm, negeren van het rode verkeerslicht, gordels en snelheid. Hieronder een greep uit de handhavingprojecten.

Zien en gezien worden

Het aantal fietsers dat in het donker zonder verlichting rijdt is nog steeds erg hoog. Naar schatting voert nog steeds 30% van de fietsers geen verlichting. Gedurende een bepaalde periode wordt op een aantal plaatsen, met name bij scholen, een verlichtingscontrole uitgevoerd.

Bromfietsacties

Bij deze acties worden de brommerrijders uit het verkeer genomen en naar een locatie gebracht. Er wordt gekeken wat voor type bromfiets/snorfiets het betreft, waarna de bromfiets op een rollenbank wordt getest. Hierna wordt de bromfiets nog nader gecontroleerd op technische gebreken en framenummer. Naast de technische controle is er aandacht voor verzekering en valhelm.

Snelheid

Bij acties met betrekking tot de snelheid wordt vaak aansluiting gezocht bij landelijke campagnes, bijvoorbeeld: "50 km, de uiterste limiet". Snelheidsovertredingen hebben een duidelijk effect op de verkeersonveiligheid; het aantal ongevallen en vooral ook de ernst er van. Ook in 30 kilometer per uur gebieden vinden deze acties plaats.

Autogordels

In Nederland draagt 63% van de bestuurders en 53% van de passagiers binnen de bebouwde kom de gordel. Dit is eigenlijk schrikbarend laag. Uit berekeningen is komen vast te staan dat elk procent stijging van het gordelgebruik jaarlijks 4 verkeersdoden en 42 verkeersgewonden bespaart. De campagne probeert weggebruikers te overtuigen van het belang van het gordelgebruik door informatie te geven over het nut en noodzaak van de gordel voor de eigen veiligheid. De enige jaren geleden gehouden landelijke campagne met Goochem, het gordeldier, was gericht op het dragen van de gordel door kinderen op de achterbank. Het was een aansprekende en succesvolle actie.

Alcoholcontroles

Regelmatig vinden er alcoholcontroles plaats. Door middel van afzetbakens worden er fuiken gemaakt waarna door een surveillant de voertuigen aan de kant worden gezet. Daarna wordt door staande houding iedere automobilist verzocht om op de alcoholtester te blazen.

Stop voor zebra's!

Politie Haaglanden houdt regelmatig buurtacties bij en met scholen. Samen met de gemeente, het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid-Holland en Veilig Verkeer Nederland, afdeling Zoetermeer blijft zij de boodschap uitdragen: Stop voor zebra's! U komt toch ook graag veilig thuis? Het is belangrijk dat kinderen veilig van en naar school reizen. Doordat de kinderen vooraf aan de actie spandoeken maken en thuis over de acties praten, wordt een grote doelgroep bereikt. Bij de actie worden stickers uitgereikt. Het is de bedoeling dat zoveel mogelijk bestuurders daarna met een bordje of een sticker op de autoruit door de regio rijden.

In 2013 worden de landelijke campagnes ondersteund door bureau Zoetermeer van de Politie Haaglanden. Door middel van gecombineerde controles vanuit de wijkzorg en de algemene ploegen wordt hieraan binnen Zoetermeer uitvoering gegeven. Verder wordt geïnvesteerd in controles in 30 kilometer per uur gebieden. Door korte lijnen, burgers - wijkposten - gemeente - wijkagenten, wordt meer ruimte vrijgemaakt om klachtgericht te werken.

4.3 Voertuig

In de afgelopen decennia is de veiligheid van auto's voor met name de inzittenden enorm toegenomen. Door de toename van het gebruik van autogordels en door de toepassing van de kooiconstructie, kreukelzones, antiblokkeersysteem op de remmen en airbags. Ook is er meer aandacht voor de vormgeving van de voorkant van auto's om (ernstig) letsel bij aanrijdingen met voetgangers en (brom-)fietsen zo veel mogelijk te verminderen. Verder is er in de afgelopen jaren veel aandacht geweest voor dode hoek ongevallen tussen vrachtwagen met name met fietsers. Al deze maatregelen hebben zeker hun vruchten afgeworpen. Er zijn echter ook ontwikkelingen die zorgen baren. Hieronder wordt op drie aspecten ingegaan.

1. Veelheid aan voertuigsoorten / -categorieën.



In de afgelopen decennia is er sprake geweest van een aanzienlijke toename aan voertuigsoorten die op de openbare weg zijn aan te treffen. Denk hierbij aan de Segway, de rollerskater, de scooter (in de uitvoeringen motor, brommer en snorfiets), de scootmobiel, de elektrische rolstoel en fiets (in de uitvoeringen standaard, mountainbike, bakfiets, racefiets en e-bike). En al die voertuigen hebben een andere snelheid en plek op de rijbaan, fietspad of voetpad. Snelheid en plek op de weg zijn ook nog eens niet altijd met elkaar in overeenstemming. Veel weggebruikers passen de regel “rechts heeft voorrang” niet goed toe. Anderzijds “nemen” veel bestuurders van

bovengenoemde categorieën voertuigen vaak onterecht voorrang.

Bij de gebruikers van die diverse voertuigen is lang niet altijd duidelijk wat de (spel-)regels zijn, laat staan bij de andere weggebruikers. Dit vraagt om meer aandacht voor educatie. En om een betere afstemming tussen de snelheid en de plek op de infrastructuur. Een aandachtspunt hierbij is dat voorzien wordt in voldoende verlaagde trottoirbanden om gemakkelijk naar de juiste plek in de infrastructuur te kunnen. Ook zou opnieuw moeten worden gekeken naar bromfietzers op de rijbaan, in vervolg op de in het verleden in gang gezette ontwikkeling.

2. Verlichtingseisen voertuigen



De laatste tijd is zowel sprake van een ander (helderder) type verlichting als van vormgeving. Lange tijd was er, na het uitbannen van de gele verlichting, één soort verlichting; halogeen verlichting. Dit gaf eenduidigheid en daarmee ook ‘rust’ en paste daarmee uitstekend bij de principes van duurzaam veilig wegverkeer, met name voor het aspect herkenbaarheid. De laatste jaren worden steeds meer auto's uitgevoerd met Xenon-verlichting. Deze

verlichting werkt in het donker voor een categorie weggebruikers verblindend. Dit geldt ook voor de meer recente LED-verlichting, waarbij ook nog eens fantasierijke voor- en achterlichtontwerpen worden toegepast. Bij een aantal automerken vallen daarbij overdag knipperlichten slecht op door de combinatie met het naastgelegen dimlicht. Beide ontwikkelingen staan op gespannen voet met het principe van duurzaam veilig wegverkeer. Daarnaast speelt al lang de discussie van het rijden met dimlicht overdag. Komt dit de herkenbaarheid ten goede en hoe staat het met de genoemde ‘onzichtbaarheid’ van de overige weggebruikers.

3. Dode hoeken en “schaduwwerking”



Bij dode hoeken moeten we niet alleen denken aan vrachtwagens, maar ook aan de brede stijl in de wat hogere personenwagens. Bekend is dat wanneer twee voertuigen elkaar met vrijwel gelijke snelheid naderen ze elkaar soms niet opmerken en het andere voertuig volledig aan het zicht wordt onttrokken. De foto toont een “gewone” auto, waarbij een motorrijder, op een stukje wiel na, volledig uit het zicht verdwijnt. Bij de SUV-achtige auto’s met een A-stijl en zo’n klein zijraampje is het effect nog veel erger. Het geeft in ieder geval het probleem aan en ook één van de redenen waarom ongevallen nooit voor 100% zijn te voorkomen.

Bij schaduwwerking (ook wel afdekken genoemd) verdwijnen voertuigen achter andere voertuigen. Voor verkeer vanuit een zijweg worden rechtdoorgaande auto’s volledig aan het zicht onttrokken door rechtsafslaande auto’s. Het is gewenst om deze

situaties in kaart te brengen en te bezien of bijvoorbeeld rechts- en linksaf stroken kunnen worden opgeheven.

4.4 Weg (infrastructuur)

Bij de uitbreidingen van Zoetermeer in de zestiger jaren is gekozen voor een geheel nieuwe structuur waarvan het bestaande dorp deel uitmaakt. De wijken van Zoetermeer vormen een opeenvolging van ontsluitingsstructuren, stedenbouw en architectuur vanaf de jaren zestig. De weginfrastructuur is opgebouwd als een zeer duidelijk hiërarchisch stelsel (hoofdwegen, wijkwegen, buurtwegen, woonstraten en woonerven) met de daarbij behorende normstelling per categorie.

In 1991 werd het begrip duurzaam veilig geïntroduceerd. Een belangrijk uitgangspunt voor de infrastructuur was dat functie, gebruik en vormgeving van de weg in evenwicht moeten zijn. Daartoe werd de infrastructuur ingedeeld in drie wegcategorieën: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en verblijfsgebieden met een daarbij behorende vormgeving. Zoetermeer heeft het concept omarmd en in de eerste helft van de jaren negentig is Zoetermeer begonnen met de invoering van het concept duurzaam veilig wegverkeer. De bestaande wegcatégorisering in Zoetermeer is in basis goed.

Wel is op een aantal plekken sprake van een minder goede afstemming tussen functie en gebruik (bijvoorbeeld Akkerdreef en Gaardedreef). Het is gewenst om de bestaande categorisering tegen het licht te houden. Wat in ieder geval een punt van aandacht is, is het consequent vormgeven van de infrastructuur; herkenbaarheid is een zeer belangrijk uitgangspunt in het kader van duurzaam veilig. Hieronder wordt ingegaan op een veelheid aan aandachtspunten en discussiepunten die er met betrekking tot de infrastructuur leven.

Aandachtspunten en discussiepunten

Binnen de gemeentelijke organisatie en binnen de projectgroep zijn aandachtspunten en discussiepunten geformuleerd, beschreven en besproken. Daarbij is ook aan alle betrokkenen gevraagd welke onderwerpen als kansrijk beoordeeld worden en/of een nadere uitwerking behoeven. Bij de als kansrijk beoordeelde onderwerpen is gevraagd om een rangorde aan te geven. Hieronder wordt op de aandachtspunten en discussiepunten ingegaan.

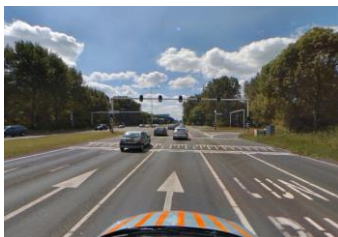
1. Schoolzones



Een nieuw fenomeen met (ook) in Zoetermeer diverse verschijningsvormen. Bedoeld om de verkeersveiligheid bij de scholen (zowel basis- als middelbare scholen) te verhogen. Vooral nog worden schoolzones in Zoetermeer alleen toegepast op gebiedsontsluitingswegen (50km/h wegen). In verblijfsgebieden (30 km/h straten) worden beperkte maatregelen getroffen. Naast onderzoek naar de effecten, moeten onderzoek worden gedaan naar de inrichting van de schoolzone en

standaardisatie van het ontwerp. Aandacht is ook gewenst voor de toeleidende routes naar de scholen en het concentreren van oversteekbewegingen op één punt. Het is van groot belang om bij de inrichting van schoolzones en -routes in gesprek te gaan met de scholen. Om zo betrokkenheid en draagvlak van de scholen te krijgen. Dit zou vorm kunnen krijgen in de vorm van een verkeerswerkgroep zoals die in Rokkeveen actief is.

2. Camera's / Drempels (N.B.: veralgemeniseren, zonder voorbeelden)



Naast de snelheid- en roodlichtcamera kan op kruisingsvlakken van doorgaande wegen ook worden gekozen voor een drempel of plateau. Terwijl een camera echt gebaseerd is op handhaving dwingt een goed vormgegeven drempel op een meer natuurlijke, en daardoor acceptabelere, manier een lagere snelheid af. Een combinatie van drempel en camera, zoals op de Afrikaweg, is natuurlijk het meest effectief. In de praktijk worden op dit punt overigens nog maar zo'n 140 overtredingen per jaar

geconstateerd, waarvan de helft snelheid en de helft roodlichtnegatie. Een drempel is in ieder geval zeer effectief ten aanzien van de snelheid. En snelheid is vaak de oorzaak van een ernstig ongeval.

Wegens het marginale aantal overtredingen op de Afrikaweg wil het OM de camera plaatsen op een ander punt. In de verkeerscommissie is de problematiek aan de orde geweest. In eerste instantie is gekozen voor de kruising Oostweg – Zuidweg, maar na onderzoek bleek de Australiëweg (kruising met Van Aalstlaan of Vaartdreef) een betere locatie. Een nadere onderzoek moet plaatsvinden naar de effecten van drempels, camera's, of combinaties daarvan, al dan niet in relatie tot de geldende maximum snelheid.

3. Snelheidregime (hoofdwegen)



Op de Zoetermeerse hoofdwegen geldt in basis een snelheidsregime van 70 km/h. Op drukke wegvakken en kruispunten is dit 50 km/h. Omdat er de laatste tijd sprake is van een toename van het aantal kop-staartbotsingen op met name de 70 km/h wegvakken is aandacht gewenst naar de effecten van een lagere snelheid en de manier hoe die kan worden gehandhaafd. Strookt een lagere snelheid met het verwachtingspatroon en de geloofwaardigheid. Misschien moet

op sommige locaties sprake zijn van een dynamische snelheidlimiet. Het toe te passen snelheidsregime op de Zoetermeerse hoofdwegen moet eigenlijk opnieuw worden beoordeeld.

4.. Doorgaande fietsroutes (vormgeving / voorrang)



Een steeds weer terugkomende discussie gaat over de vormgeving van de doorgaande fietsroutes, zoals de Stationsstraat, de Voorweg en de Zegwaartseweg. Daarbij kan de vraag worden gesteld of op die routes op kruisingen altijd sprake moet zijn van voorrang voor de fietsers (bijvoorbeeld in 30 kilometer per uur zones). Wellicht is het beter maatwerk te leveren en moet de voorrang per locatie worden bekeken. Een gegeven is dat op de kruisingen met de drukke fietsroutes met

enige regelmaat sprake is van aanrijdingen. De hoge snelheid van de fietser is daarbij in ieder geval een punt van zorg. Om die te verlagen is het leggen van een drempelconstructie op de doorgaande fietsroute, waardoor de snelheid van het (brom-) fietsverkeer kan worden verminderd, een effectief middel. Bij de reconstructie van de kruising Edisonstraat – Ruimtebaan – Zegwaartseweg zijn goede resultaten bereikt met het aanbrengen van snelheidsremmers voor zowel de auto als de fiets.

Een analyse van de route Stationsstraat bracht ook aan het licht dat ieder kruispunt weer anders is vormgegeven. Onderzoek is gewenst naar een betere afstemming van de kruispuntvormgeving.

5. Rotondes met een zeer grote variatie in uitvoering



Zowel de vormgeving, de voorrangsregeling en het al dan niet in twee richtingen rijden van fietsers zijn keer op keer terugkomende discussiepunten. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft hierop recent geattendeerd en gepleit voor meer standaardisatie. In Zoetermeer liggen inmiddels circa 40 rotondes in talloze uitvoeringsvarianten, van enkelstrooks minirotonde via rotondes met één of meer op- en afgaande stroken tot een met verkeerslichten geregeld verkeersplein.

In alle varianten conformeert Zoetermeer zich aan de CROW richtlijnen, waarbij verkeer op de rotonde altijd voorrang heeft. Binnen de bebouwde kom hebben fietsers voorrang, daarbuiten moeten ze voorrang verlenen.

Nader onderzoek heeft uitgewezen dat ten aanzien van de fietsoversteken er geen sprake is van een eenduidigheid. Niet altijd is het fietspad rood en soms is het fietspad haaks aankomend, soms in een grote cirkel meedraaiend met het autoverkeer. Door dit laatste is er ook een variatie in de zichthoek auto-fiets. Daarnaast is op veel rotondes (deels) sprake van fietsverkeer in twee richtingen.

De ervaring ten aanzien van rotondes wijst uit dat deze kruispuntvorm in ieder geval veiliger is dan een traditioneel vormgegeven T- of pluskruising. Wanneer er ongevallen plaatsvinden, dan gaat het in het algemeen om ongevallen tussen auto's en overstekende fietsers. Naast eenduidigheid in vormgeving verdient het afdwingen van een voldoende lage snelheid de aandacht, waarbij het verhoogd aanbrengen van de fietsoversteek een zinvolle optie kan zijn. Voldoende lage snelheid van auto (en fiets) moet uitgangspunt zijn. Als dat niet lukt en de vorm van de rotonde niet succesvol kan worden aangepast: verhoogd aanbrengen van fietsoversteek plus zebra.

6. Tweerichtingen fietspaden



In Zoetermeer zijn veel fietspaden in twee richtingen te berijden. Dit fenomeen is circa 20 jaar geleden ontstaan bij de reconstructie van de Meerzichtlaan, waarbij door een reductie van het aantal fietsoversteken de noodzaak ontstond tot fietsverkeer in twee richtingen. Deze maatregel is vervolgens over de stad uitgewaaierd. Daarnaast zijn er wegen waar slechts aan één zijde van de weg een tweerichting fietspad is

aangelegd.

In de praktijk blijkt dat fietsers niet of nauwelijks zijn te sturen. Verkeers- of verwijzingsborden, smalle paden enzovoorts hebben geen meetbaar effect op het rijgedrag. Onduidelijkheid ontstaat hierdoor bij zowel rotondes als T-kruisingen. Het is niet realistisch te verwachten dat het fenomeen tweerichting fietspad nog terug kan worden gedraaid. Gesteld kan worden dat het zelfs ongewenst is om dit terug te draaien, omdat het toepassen van tweerichtingen fietspaden het aantal keren dat moet worden overgestoken beperkt en het aantal conflicten tussen fiets en auto beperkt.

Belangrijk is het daarom te onderzoeken hoe op kruispunten duidelijkheid kan worden verkregen, bijvoorbeeld met borden, (verwijderen van) markering, kleurgebruik en drempels. Zorgwekkend is het ongewenste en gevaarlijke gedrag, waarbij tegenwoordig ook op fietsstroken in twee richtingen wordt gereden; dus tegen het verkeer in. Hier lijkt een taak weggelegd voor educatie en handhaving.

7. Shared Space (gedeeld ruimtegebruik)



Shared Space was tot voor kort een soort tovermiddel, waarmee veel gevaarlijke en onduidelijke situaties opgelost zouden kunnen worden. Vooral in het noorden van het land is dit toegepast.

Shared Space of gedeeld ruimtegebruik is een verkeersconcept dat de multifunctionaliteit, en daarmee de relatie tussen verkeersveiligheid en de omgeving, van de openbare ruimte centraal stelt. Het gaat hierbij overigens uitdrukkelijk niet om woonerven, die strikt genomen natuurlijk ook Shared Space

gebieden zijn, maar meer om pleinen en wegen met doorgaande verkeers- en bezoekersstromen. De verblijfsruimte wordt ingedeeld als mensenruimte en wordt niet geïnterpreteerd als verkeersruimte. Een belangrijk kenmerk van Shared Space is de geringe aanwezigheid van verkeersborden en verkeerslichten. Een inrichting van de openbare ruimte waarbij verkeer, verblijf en andere ruimtelijke functies in balans zijn. Dat is in grote lijnen de gedachte van Shared Space. Functies worden gecombineerd in plaats van gescheiden. De visie Duurzaam Veilig legt meer nadruk op verkeersveiligheid en duidelijkheid richting weggebruikers met als doel het aantal ernstige ongevallen te voorkomen en het aantal letselgevallen te reduceren. Duurzaam Veilig is daarom gericht op het scheiden van functies in de openbare ruimte. Een enige jaren geleden gehouden excursie door Goudappel Coffeng

toonde aan dat Shared Space zeker niet overal bijdraagt aan de verkeersveiligheid. In praktische zin is voor Shared Space een beperkte rol weggelegd voor dorpen en kleinere steden. In feite zijn in Zoetermeer de Dorpsstraat en het begin van de Nederlandlaan ook een vorm van Shared-Space gebieden. Shared-Space is in Zoetermeer geen optie en staat op gespannen voet met de principes van duurzaam veilig. Recent is in het nieuws gekomen (het betrof hierbij herinrichting van straten in Leiden zonder verhoogde trottoirs) dat blinden en slechtzienden bij Shared Space achtige oplossingen hun plek in de infrastructuur steeds moeilijker kunnen vinden. In dat kader werd ook de herinrichting in het centrum van Den Haag genoemd.

8. Fietsstraten



De ombouw naar fietsstraten is een recente ontwikkeling. Ook in Zoetermeer liggen enkele fietsstraten, overigens niet met een eenduidige vormgeving. In basis zijn er twee mogelijkheden: fietsstraat met een (smalle) zwarte strook in het midden, zoals bijvoorbeeld op de Voorweg en de Zegwaartseweg of een fietsstraat met smalle zwarte stroken aan de zijkant, zoals bijvoorbeeld op de Danny Kayelaan. Nader onderzoek is gewenst naar de effecten, zoals snelheid, intensiteit en veiligheid, kan het

onder alle omstandigheden worden toegepast of zijn er grenzen (bijvoorbeeld niet met bus- en vrachtverkeer, intensiteiten, aangrenzende bedrijven, enzovoorts). Bij een verdere toepassing lijkt standaardisatie gewenst.

Naast de specifieke fietsstraten zijn er veel wegen met fietsstroken. Bij smalle wegen rijdt de auto dan in het midden van de weg, en dus dicht op de tegemoet komende fietser.

9. ISA

Proef met snelheidsslot mislukt

6 juni 2012 | 455 keer gelezen | 3 reacties | Mail | Print



De proef met het snelheidsslot in de provincies Zuid-Holland en Noord-Holland is op een teleurstelling uitgelopen. Weliswaar reden de proefpersonen in de praktijkproef minder hard, er is geen blijvende gedragsverandering te zien. Bovendien vertoonde het systeem een aantal technische tekortkomingen.

In het project Snelheidsslot en Snelheidsmonitor zijn twee systemen gebruikt om snelheidsovertredend

Drempels, punaises, kussens, versmallingen enzovoorts. De ontwerper heeft een heel palet aan maatregelen om de snelheid in woonstraten en woonerven te beperken. Er is een techniek die dit soort dingen onnodig maakt: ISA (Independent Safety Assessor) die ingrijpt wanneer harder wordt gereden dan ter plaatse wettelijk is toegestaan. Inmiddels zo'n 20 jaar geleden vond al de eerste praktijkproef plaats

in Tilburg. De uitrol over een groot gebied komt maar niet van de grond. De maatschappelijke aanvaardbaarheid ligt moeilijk omdat de individuele vrijheid van de automobilist te veel wordt beperkt. Het zelfde geldt voor het recent beproefde snelheidsslot. Het ziet er niet naar uit dat genoemde technieken (op korte termijn) doorbreken. In praktische zin betekent dit dat zo nodig andere snelheidsremmers aangelegd moeten worden.

10. Versmallingen, drempels



In doorgaande wegen worden steeds vaker maatregelen getroffen om het verkeer te remmen. Het zijn drempels, versmallingen met en zonder drempel, versmallingen met en zonder achterlangs rijdend fietsverkeer. Hoewel in de meeste gevallen effectief; In de praktijk een wildgroei aan oplossingen, die vraagt om een vorm van standaardisatie. Een nieuwe gedachte is om de vrije passage voor fietsers achter de versmalling niet meer te maken en ook fietsers te laten

conflicteren met het autoverkeer.

11. Largas



Op enkele punten zijn Largas-achtige oplossingen ontstaan, in de vorm van kruispuntplateaus, het weghalen van voorsorteerstroken enzovoorts. LARGAS (LANGzaam Rijden GAat Sneller) gaat uit van het principe om de snelheid op een wegvak of kruisingvlak op een natuurlijke manier omlaag te brengen. De ervaringen met dit soort reconstructies zijn positief. Het aantal ongevallen op gereconstrueerde kruispunten is behoorlijk afgenomen. Overigens valt LARGAS vaak binnen de principes van duurzaam veilig.

12. VRI / Rotonde



In Zoetermeer is besloten dat er op de hoofdwegen (De Ring) geen rotondes komen (capaciteitsproblemen, geen verkeersmanagement mogelijk, oponthoud voor hulpdiensten en bus). Op de Ring staan dus alleen verkeersregelininstallaties (VRI's). Voor alle andere VRI's in de stad is enige jaren geleden onderzocht of die vervangen kunnen worden door een andere oplossing. Daardoor zijn enkele VRI's vervangen door een rotonde en zal de VRI op de kruising Danny Kayelaan – Gandhisingel worden vervangen door een LARGAS oplossing. De resterende VRI's moeten (om diverse verkeerskundige redenen) in principe worden gehandhaafd.

13. Lichtniveau op de weg



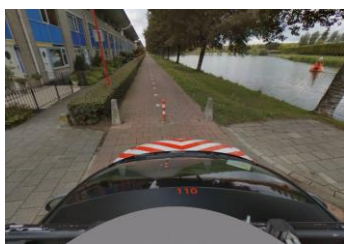
In een groot deel van het jaar vallen zowel de ochtendspits als de avondspits in het donker. In sommige gevallen speelt het lichtniveau een rol in de ongevallen. Dit roept de vraag op of er daardoor bijvoorbeeld aandacht nodig is voor extra lichtniveau op kruisingen, oversteekplaatsen enz. Indien kruisingen speciaal worden verlicht, valt het aankomende verkeer vanuit zijwegen weer minder goed op. Moet in dit soort situaties het verlichtingsniveau over meerdere lichtmasten worden opgebouwd. En is het verstandig om bijvoorbeeld VOP's beter te accentueren door middel van leds?

14. Verblinden



Ook een laagstaande zon kan (met name in het voor- en najaar) het zicht beperken en leiden tot ongevallen. Maar ook verblinden door koplampen bij hoogteverschillen en drempels komt voor. Een dagelijks 'probleem' is bijvoorbeeld de onzichtbaarheid van overstekende voetgangers op de Engelandlaan door overstraling van onder het Stadhuis omhoogkomend autoverkeer. In voorkomende gevallen zou overwogen kunnen worden om bijvoorbeeld een VOP te verwijderen.

15. Obstakels op weg en fietspad



Het aantal eenzijdige ongevallen, vooral onder oudere weggebruikers, neemt de laatste tijd schrikbarend toe. Niet alleen in Zoetermeer; het is een landelijke tendens. Op tal van plekken staan 'noodgedwongen' obstakels in de vorm van eilandjes, sluisen, kuilen, pollers, palen enzovoorts. Helaas is er daarbij te weinig aandacht voor eenduidigheid, zichtbaarheid en daardoor herkenbaarheid. Ook bij de in Zoetermeer aanwezige busluizen is geen sprake van standaardisatie. Gelet op de

toename van het aantal eenzijdige ongevallen is dit onderwerp zeer actueel. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft hiervoor recent nadrukkelijk aandacht gevraagd en een aantal gemeenten zijn hiermee inmiddels aan de slag. Bij de inventarisatie kan heel goed blijken dat veel obstakels er (inmiddels) onnodig staan. Omdat een deel van de palen in de wintermaanden in verband met de strooiwagens toch al wordt verwijderd, kan de vraag worden gesteld of deze palen niet definitief kunnen verdwijnen. Het plaatsen van een paal met ledverlichting zou in sommige gevallen een oplossing kunnen zijn.

16. VOP / Suggestiestrepen / Brigadiers



Het is de vraag of VOP's (VOP = Voetgangersoversteekplaats = Zebra) consequent worden toegepast. Op fietspaden horen ze niet thuis, omdat een fietser toch niet zal stoppen voor een overstekende voetganger. Aandacht is gewenst om VOP's op fietspaden te voorkomen. Een VOP hoort eigenlijk ook niet te worden aangebracht bij een VRI (Verkeersregelinstallatie). Indien de VRI in werking is voegt een VOP niets toe. Indien de VRI op stille uren op knipperen staat, zullen er voldoende hiaten zijn om over te steken. Staat de VRI door storing op knipperen, dan is voorzichtigheid voor alle weggebruikers van belang en zal een

VOP, zeker bij brede oversteken, snel een schijnheiligheid opleveren.

In schoolomgevingen wordt vaak door schoolleiding en/of ouders om een VOP gevraagd. Beleid kan in zo'n geval zijn om ipv een VOP's de terugkeer van de schoolbrigadier te overwegen. De gemeente staat dan wel open voor maatregelen, maar verwacht wel een vorm van eigen verantwoordelijkheid.

Ook de fietsoversteken hebben meer aandacht nodig. Geeft een fietsblokmarkering nu recht op voorrang, lijkt het of je voorrang hebt of accentueert het de oversteek alleen maar?. En hoe duidelijk is een rode markering?

17. 30 km/h zones



Op tal van plekken liggen 30km/h zones, echter lang niet altijd eenduidig even duidelijk aangelegd. Dat komt de herkenbaarheid van de gebieden en het gewenste gedrag niet ten goede.

Zo komt het voor dat een 50 km/h weg slechts is voorzien van een 30km/h bord en een 30-symbool op de weg.

In 30 km/h gebieden is soms sprake van onduidelijkheid wanneer een fietspad als 4^e poot aansluit op een T-kruising.

Op de foto is sprake van een 30 km/h gebied. In de doorgaande route is een drempel (geen uitrit) gemaakt. Dit suggereert (onbedoeld) wellicht dat hier sprake is van afbuigende voorrang en de auto uit het ondergeschikte straatje voorrang heeft. Aandacht voor meer standaardisatie en het herkenbaarheid is gewenst.

18. Fluorescerende borden



Ter accentuering van gevaarlijke situaties worden vaak borden geplaatst. Soms op het actiepoint, soms ruim daarvoor (blijkbaar als vooraankondiging, echter zonder afstand te noemen). Soms als 'halve' accentuering bij fietsoversteken in twee richtingen. Blijkbaar is het nodig om die borden ook weer te accentueren met een knipperlichtinstallatie. Er bestaan echter ook borden met witte kaders en zwarte achtergrondschilden.

19. Inritten / drempels



In Zoetermeer liggen veel drempels. Met en zonder (witte of gele) markering, met of zonder bochtstralen, met of zonder doorlopende bestrating, met of zonder haaietanden en soms een aantal meters terugliggend. Dit schept in sommige gevallen onduidelijkheid onder andere over wie voorrang heeft. Naast het maken van goede afspraken over standaardisatie moet geïnventariseerd worden welke onduidelijke situaties aangepast moeten worden.

20. Bordenwoud (tekst nuanceren)



Verkeersborden zijn een noodzakelijk kwaad. In veel gevallen simpelweg om de juiste regels aan te geven; in andere gevallen alleen maar om juridisch gedekt te zijn. Het is interessant om een proefproject te starten in één wijk/gebied, waarbij bordensanering wordt toegepast.

Speciale aandacht is vereist voor tijdelijke borden, zoals die bij werken in uitvoering en borden die attenderen op gewijzigde situaties. Het komt regelmatig voor dat deze borden te lang

blijven staat.

Naast de noodzakelijke verkeersborden is ook sprake van reclameborden in tal van verschijningsvormen. Zoetermeerse regelgeving voorkomt in ieder geval dat legale borden in de directe omgeving van kruisingen wordt geplaatst. Het komt voor dat organisatoren van evenementen en eigenaren van bedrijven illegale borden plaatsen, waarbij voor hen zichtbaarheid belangrijker is dan verkeersveiligheid. De gemeente tracht deze borden zo snel mogelijk weg te halen.

Om enige structuur in de vele informatie te krijgen en aan de hand daarvan verantwoorde keuzes te kunnen maken over welke projecten als meest kansrijk gezien worden, is aan de leden van de werkgroep gevraagd om aan te geven hoe de onderwerpen beoordeeld worden. Daarbij zijn de onderwerpen in drie categorieën verdeeld; te weten: (vooralsnog) niets mee doen, deels kansrijk en kansrijk. Dit heeft het volgende beeld opgeleverd:

(Vooralsnog) niets mee doen

- Shared Space (voor Zoetermeer ongewenste ontwikkeling, staat op gespannen voet met duurzaam veilig)
- ISA (techniek breekt vooralsnog niet door)
- Verblinden (niet realistisch aan te pakken)
- Verlichtingseisen voertuigen (niet realistisch, met uitzondering van aandacht voor handhaving)

Deels kansrijk

- LARGAS (lees: inrichting van de weg). Beter gewoon duurzaam veilig toepassen
- VRI versus rotonde (eenmalig inventariseren op niet-hoofdwegen)
- Veelheid aan voertuigen /-categorieën (optimalisatie bromfietsen op rijbaan / educatie)
- Lichtniveau op de weg (onderzoek naar richtlijnen; denk aan “gat” naast extra lichtpunt)
- Dode hoeken en schaduwwerking (infra wel oplossen; autovormgeving niet realistisch)

Kansrijk

- Schoolzones (evalueren, richtlijnen, standaardisatie)
- Camera's / drempels (uitwerken in combinatie met snelheidsregime)
- Snelheidsregime hoofdwegen (aanpassingen in combinatie met camera's / drempels)
- Doorgaande fietsroutes (evaluatie en standaardisatie van vormgeving en voorrang)
- Rotondes (uitvoering evalueren, richtlijn opstellen, in combinatie met 2-richtingpaden)
- 2-Richting fietspaden (bezien in combinatie met vormgeving rotondes)
- Fietsstraten (evaluatie en standaardisatie, in combinatie met doorgaande fietsroutes)
- Versmallingen en drempels (evaluatie en standaardisatie)
- Obstakels op weg en fietspad (inventarisatie en evaluatie)
- VOP / suggestiestrepen / Brigadiers (uitwerken VOP bij VRI; brigadiers als participatie)
- 30 km zones (lees: inrichting van de weg; optie 40km/h wegen bezien)
- Fluorescerende borden (inventarisatie en standaardisatie)
- Inritten en drempels (standaardisatie)

Later toegevoegd (daardoor niet opgenomen in scorelijst)

- Bordenwoud (inventarisatie en sanering)

Vervolgens zijn alle onderwerpen, ook de deels kansrijke en “niets mee doen” in een scorelijst aan de leden van de projectgroep Actieplan Verkeersveiligheid en aan de verkeerskundigen van de afdelingen Stadsbeheer en Stadsontwikkeling van de gemeente voorgelegd. De betrokkenen hebben de onderwerpen 1 tot 5 punten geven, in volgorde van belangrijkheid.

Hieruit is de volgende volgorde naar voren gekomen:

- 1 -Doorgaande fietsroutes
- 2 -Schoolzones
-Rotondes
- 3 -Verkeerstechnische vormgeving (Versmallingen, drempels, 30 km per uur zones)
-Obstakels op wegen en fietspad

Vanwege de actualiteit, het belang of de urgentie zijn de volgende onderwerpen aan de lijst toegevoegd:

- 4 - Hoofdwegen (H-structuur)
- 5 - Wegcategorisering en wegbeeldanalyse
- 6 - Verkeersonveilige situaties

5. Recent geformuleerd beleid

5.1 Beleidsimpuls Verkeersveiligheid

Bij brief van 12 juli 2012 heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten de gemeenteraden en colleges in kennis gesteld van de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid. In de Nota Mobiliteit (voorganger van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte) zijn tussen alle betrokken overheden afspraken gemaakt over de gezamenlijke inspanningen om te komen tot een verdere reductie van het aantal verkeersdoden (max. 500) en ernstige verkeersgewonden (max. 10.600) in 2020. Deze afspraken zijn verder uitgewerkt in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020. Het Rijk en de decentrale overheden hebben afgesproken elke vier jaar de voortgang en het effect van het beleid te toetsen. Uit de Verkeersveiligheidsverkenning 2020 blijkt dat met uitvoering van het strategisch plan:

- de doelstelling van maximaal 500 verkeersdoden in 2020 alleen behaald wordt bij lage mobiliteitsgroei en mits de handhaving en investeringen in verkeersveiligheid op peil blijven, en
- de doelstelling van maximaal 10.600 ernstig verkeersgewonden in 2020 vrijwel zeker niet gehaald wordt.

In het Bestuurlijk Koepeloverleg Infrastructuur en Milieu van juni 2011 hebben minister Schultz en de bestuurders van VNG, IPO, SkVV (stadsregio's) en UvW op basis van deze conclusies besloten dat het Strategisch Plan 2008-2020 van kracht blijft. Tevens hebben zij besloten dat dit plan een gerichte impuls nodig heeft, gericht op de doelgroepen waarmee het nog niet goed (genoeg) gaat. Uit de Verkeersveiligheidsverkenning is gebleken dat het gaat om de volgende prioritaire doelgroepen: jonge beginnende bestuurders, ouderen en fietsers.

Deze bijstelling (de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid) is tot stand gekomen door interactieve samenwerking tussen marktpartijen, maatschappelijke partners, kennisinstituten en alle overheden.

Doorgaan, versterken, vernieuwen

De ambitie is en blijft de verkeersveiligheid permanent te verbeteren. Het beleid richt zich op het bereiken van de gezamenlijke nationale doelstellingen. Er wordt doorgegaan met succesvolle generieke maatregelen, beter beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers en harder aanpakken van notoire overtreiders. Op basis van de trends en ontwikkelingen is ervoor gekozen het huidige beleid te versterken en waar nodig gericht te vernieuwen. Op het gebied van infrastructuur betekent dit dat wegbeheerders blijven doorgaan met het aanpakken van onveilige verkeerssituaties volgens het Duurzaam Veilig principe. Ze worden hierbij geholpen door nieuwe richtlijnen in de "Basiskenmerken Wegontwerp" die onlangs door het CROW zijn opgesteld (ook deze zullen na het reces beschikbaar komen via www.vng.nl).

Op het gebied van veilig gedrag wordt doorgegaan met de permanente verkeerseducatie, voorlichting en publiekscampagnes.

Goede registratie

De laatste jaren is de kwaliteit van de registratie van verkeersongevallen door politie teruggelopen. Hierdoor is het voor gemeenten en andere wegbeheerders moeilijker geworden om met gerichte acties gevaarlijke situaties aan te pakken. De minister van Veiligheid en Justitie heeft tijdens een Algemeen Overleg met de Tweede Kamer op 13 juni 2012 aangegeven dat de ongevalregistratie verbeterd gaat worden. Het gaat hierbij om de volgende zaken:

- het kenmerkenformulier wordt uitgebreid,

- de politie maakt altijd proces verbaal van aanrijding op bij ongevallen waarbij sprake is van één of meer verkeersdode(n) of ernstige verkeersgewonde(n) die naar het ziekenhuis wordt / worden vervoerd en
 - de werkinstructie wordt verbeterd en gecommuniceerd binnen de politieorganisatie.
- Daarnaast worden de afhandelingprocessen zo afgestemd dat deze processen verbaal van aanrijding consequent aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu worden verstuurd. Bovendien werkt het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan de Kwaliteitsverbetering van de verkeersongevallenregistratie in Nederland (KREVIN), dit conform de bestuurlijke afspraken met de decentrale overheden. Hierbij worden ook andere bronnen voor ongevalleninformatie gebruikt (brandweer, ambulancediensten, verzekeraars).

Focus op jonge beginnende bestuurders

Verkeersongevallen zijn de belangrijkste doodsoorzaak onder jongeren. Beginnende autobestuurders hebben een hoog ongevalrisico in de eerste jaren en vooral in de eerste maanden na het behalen van het rijbewijs. De acties om hier verbetering in aan te brengen worden vormgegeven door het project “2todrive”, het beginnersrijbewijs, educatie en voorlichting (bijvoorbeeld door Teamalert; voor jongeren, door jongeren).

Focus op ouderen

Het streven is dat ouderen zo lang mogelijk veilig zelf mobiel blijven: actieve, vitale, fitte ouderen. In de toekomst zal het aandeel en aantal ouderen in de Nederlandse samenleving toenemen, ook in het verkeer. Bij een stijgende leeftijd is het lastiger om te gaan met de drukte, complexiteit en inrichtingsaspecten van de infrastructuur, zoals paaltjes, smalle fietspaden en stoepranden. Daarnaast is er een grotere kans op complicaties na letsel. De meeste letselongevallen onder ouderen vinden plaats tijdens het fietsen (ook op een e-bike). Om de veiligheid van ouderen in het verkeer verder te verbeteren is gekozen voor het versterken van bestaande succesvolle activiteiten en door de verbinding te leggen met andere activiteiten en beleidsthema's. Het samenwerkingsprogramma “Blijf Veilig Mobiel” blijft daarmee centraal staan bij het verkeersveiligheidsbeleid voor ouderen. Andere acties zijn: mobiliteitsadvies, rijgeschiktheidsonderzoek en mobiliteitsambassadeurs.

Focus op fietsers

De stijging van het aantal ernstige verkeersgewonden blijkt grotendeels te verklaren door de toename van slachtoffers bij ongevallen waarbij geen motorvoertuig betrokken is, zoals eenzijdige fietsongevallen. Fietsongevallen zonder motorvoertuigen vormen zelfs de helft van het totaal aantal ernstig verkeersgewonden en deze groep steeg vanaf 1993 voortdurend in omvang. Naar schatting 80% van de fietsongevallen zonder gemotoriseerd verkeer betreft eenzijdige ongevallen. Verder blijkt dat het fietsgebruik onder 50+’ers sterk is gestegen. Sinds 1985 is het aantal slachtoffers onder fietsers van 50 jaar en ouder verdubbeld, terwijl het totaal aantal slachtoffers onder jongere fietsers ongeveer gelijk is gebleven.

Om de fietsveiligheid te verbeteren is een integrale aanpak nodig die voorziet in het terugdringen van fietsongevallen door:

- Een aanpak van fietsknelpunten met aandacht voor educatieve en infrastructurele maatregelen.
- Het verbeteren van de zichtbaarheid van en voor de fietser door het vergroten van het gebruik van fietsverlichting en betere fietsverlichting op fietsen.
- Krachten bundelen door samenwerking tussen partijen; onder andere bij kennisontwikkeling en communicatie.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rai Vereniging en de Fietzersbond zetten zich in voor het verbeteren van de zichtbaarheid van fietsers.

Rol gemeenten

Voor gemeenten ligt er met name een rol in het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers. Afgesproken is dat gemeenten de lokale knelpunten op het gebied van fietsveiligheid in kaart brengen (als dit nog niet is gebeurd) en hier een verbeteraanpak voor opstellen gericht op gedrag en infrastructuur. Voorbeelden hiervan zijn het verwijderen van overbodige paaltjes of andere obstakels op fietspaden en verbetering van de gladheidsbestrijding op fietspaden. Maatschappelijke organisaties zullen hierbij ondersteunen door mee te denken over oplossingen en het informeren en mobiliseren van hun achterban. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu werkt samen met de VNG een model-aanpak verbetering fietsveiligheid uit met een overzicht van best-practices. Hier wordt in 2012 mee gestart, zodat in 2013 al concrete maatregelen genomen kunnen worden.

Gladheidsbestrijding

Dreigende gladheid

Bij mogelijk opvriezen worden twee grote strooiwagens preventief ingezet die de hoofdwegen in Zoetermeer strooien en de zogenaamde coldspots. Dit zijn plekken die snel opvriezen. In deze route worden ook de bereikbaarheid van de hulpdiensten, ziekenhuis en begraafplaats meegenomen.

Bij vriezen en gladheid

Als het vriest en glad kan worden, worden de doorgaande wegen en fietspaden door de week gestrooid. Vijf grote en twee kleine strooiwagens worden ingezet voor de doorgaande wegen en zes kleine strooiwagens voor de fietspaden. Er zijn dan gelijktijdig 13 gemeentelijke wagens actief. Deze strooiactie duurt gemiddeld 2,5 uur.

Dergelijke acties vinden bij voorkeur buiten de spits plaats. Zo kan goed en snel gestrooid worden met beperkte overlast voor de overige weggebruikers. Bovenal kan iedereen veilig op pad. Voor enkele gebieden kan vanwege de constructie niet met gewoon zout worden gestrooid. Hiervoor wordt ander zout (ureum) gebruikt en kan een ammoniakgeur loskomen.

Bij sneeuw en ijzel

Preventief worden de doorgaande wegen en fietspaden gestrooid. Wanneer nodig wordt de sneeuw aan de kant geschoven. Als de sneeuw of ijzel langer blijft liggen, gaan de strooiwagens de wijk in om deze overlast te beperken. Omdat de gemeente niet alles tegelijk kan doen wordt deze gladheidsbestrijding gekoppeld aan de gemeentelijke taak om huisvuil in te zamelen. Hierbij wordt soms gebruik gemaakt van zand om de weg wat stroever te maken.

Collectieve aanpak

Overheden en maatschappelijke organisaties werken samen bij het verbeteren van de verkeersveiligheid. Zo communiceren de ANWB, VVN, Fietzersbond, TeamAlert en ANBO/Blijf Veilig Mobiel richting hun achterban over het belang en de mogelijkheden voor verkeersveiligheidsactiviteiten en bieden ze ondersteuning ten baten van nationaal, regionaal en lokaal verkeersveiligheidsbeleid. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, provincies, stadsregio's en gemeenten benutten de inzet van maatschappelijke organisaties en helpen hen de taken uit te kunnen voeren.

Monitoring

Om ontwikkelingen goed te volgen en de vinger aan de pols te houden wordt door de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) (twee)jaarlijks een monitor verkeersveiligheid opgesteld die cijfers in beeld brengt en wat er door alle betrokken overheden en organisaties gerealiseerd is om gesignaleerde knelpunten aan te pakken en het effect ervan. Over vier jaar toetst de SWOV opnieuw of met de beleidsuitvoering de nationale doelen worden gehaald en zal door de bestuurlijke partners worden gezien of het verkeersveiligheidsbeleid geactualiseerd moet worden.

Vaststelling in Bestuurlijk Koepel Overleg

Op 25 juni 2012 is de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid vastgesteld in het Bestuurlijk Koepel Overleg. Door de VNG is na raadpleging van de achterban nadrukkelijk aandacht van de minister gevraagd voor vier onderwerpen:

- Verbetering van de ongevallenregistratie door de politie (zie eerdere opmerkingen).
- Intensivering van de handhaving, ook binnen de bebouwde kom (de minister van Infrastructuur en Milieu heeft toegezegd dit punt te bespreken met haar collega van Veiligheid en Justitie).
- Aandacht voor de “maak van de nul een punt” filosofie waarmee veel gemeenten en provincies al aan de slag zijn.
- Aandacht voor de verslechterende financiële situatie bij gemeenten in relatie tot de ambities en verwachtingen.

Advies aan gemeenten

Gezien de hiervoor beschreven ontwikkelingen en het beeld van de aantallen verkeersongevallen adviseren wij u om:

- De Beleidsimpuls Verkeersveiligheid te bespreken in uw gemeente en mee te nemen bij het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid en de voorbereiding van de gemeentelijke begroting voor 2013 (hierbij kan vanaf 2013 gebruik gemaakt worden van de model-aanpak).
- De focus bij het verkeersveiligheidsbeleid te leggen op de (oudere) fietser.
- Het maatschappelijk middenveld nadrukkelijk te betrekken bij het verkeersveiligheidsbeleid.
- Bij infrastructurele projecten gebruik te maken van de nieuwe richtlijnen uit de Basiskenmerken Wegontwerp.

Inmiddels is de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid. De beleidsimpuls zal gepubliceerd worden op www.vng.nl, evenals de “Basiskenmerken Wegontwerp”.

5.2 Maak van de nul een punt

Het streven naar “nul”: een groeiende beweging

Een relatief nieuwe ontwikkeling is die waarbij het (uitsluitend) hanteren van een kwantitatieve doelstelling voor de verkeersveiligheid (maximaal x letselongevallen) op weerstand stuit. Het uitgangspunt hierbij is ‘dat het aanwezig zijn van verkeersslachtoffers niet meer als vanzelfsprekend wordt gezien als gevolg van het systeem’. Hierbij wordt onder andere de vergelijking met de luchtvaart getrokken; Vanuit deze overtuiging wordt gewerkt aan een visie dat het verkeer in de toekomst geen slachtoffers meer zal hoeven te eisen. Men streeft dus naar nul slachtoffers. Deze ambitie heeft in eerste instantie misschien iets in zich als ‘werken als Don Quichot’ of ‘onzin en niet haalbaar’, maar het prikkelt om praktisch te blijven denken en werken vanuit de overtuiging dat we verkeersslachtoffers niet accepteren.

De visie berust op de volgende pijlers:

- De non-acceptatie van verkeersslachtoffers (politiek statement)
- Het vastleggen van een gezamenlijke verantwoordelijkheid
- Toepassing van de inzichten van duurzaam veilig
- Technologische ontwikkelingen.

Nul verkeersslachtoffers per jaar wil zij bereiken door permanente verkeerseducatie, een begrijpelijke infrastructuur, handhaving en technologische vernieuwingen.

Deze uit Zweden afkomstige visie op verkeersveiligheid is in Nederland verder ontwikkeld door het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg en Zuid-Holland. In Nederland wordt de nul-optie als ambitie voor verkeersveiligheid onder meer in Zeeland en Limburg gehanteerd. Ook in Europees verband is deze vision zero in maart 2011 geadopteerd.

Ook het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid-Holland heeft het concept “Maak van de Nul een Punt” onderschreven. In Zuid-Holland komen jaarlijks bijna 1.100 mensen in het ziekenhuis terecht en overlijden meer dan 80 mensen door een verkeersongeval.

Dramatische gebeurtenissen, die hun sporen nalaten in de levens van mensen, in gezinnen, scholen en bedrijven. Iedereen kent wel iemand, die bij een ernstig ongeval betrokken is geweest. Bij het overgrote deel van deze ongevallen speelt het gedrag van weggebruikers een grote rol. Het feit, dat er zoveel slachtoffers vallen mogen we niet accepteren als onontkoombaar feit of als vanzelfsprekendheid. De in deze tijd beschikbare middelen en programma's maken het mogelijk om het aantal ernstige verkeersslachtoffers drastisch terug te dringen, mits iedereen daar zijn steentje aan bijdraagt. Acht bestuurlijke ambassadeurs in Zuid-Holland dragen het concept uit.

6. Door met Duurzaam Veilig, visie en strategie

In dit hoofdstuk wordt, op basis van de beschreven ontwikkelingen in en rond Zoetermeer, ingegaan op de kansen en mogelijkheden die Zoetermeer heeft om de voorloperrol die ze de afgelopen jaren altijd heeft vervuld ook voor de toekomst te handhaven. Zoetermeer heeft immers altijd hoog in de lijst gestaan van meest verkeersveilige steden in Nederland. Ons streven is om in ieder geval in de hoogste regionen te blijven.

Zoetermeer onderschrijft de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Ook voor Zoetermeer is en blijft de ambitie om de verkeersveiligheid permanent te verbeteren. Op het gebied van infrastructuur blijven wij doorgaan met het aanpakken van verkeersonveilige situaties volgens het duurzaam veilig principe. Herkenbaarheid is het sleutelwoord. Uniformiteit, begrijpelijkheid en overzichtelijkheid zijn daarbij belangrijke toetsingscriteria. Op het gebied van veilig gedrag wordt doorgegaan met de permanente verkeerseducatie, voorlichting, publiekscampagnes en handhaving. Zoetermeer sluit zich aan bij de focus op de doelgroepen die in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid worden genoemd; jonge beginnende bestuurders, ouderen en (oudere) fietsers. Ook in Zoetermeer vragen deze groepen extra aandacht. Bij de fiets vraagt het fenomeen “snellere fietsers” (racefietsers, maar ook bijvoorbeeld ouderen op elektrische fietsen) extra aandacht. Gestreefd wordt naar een wijkgebonden praktische aanpak, waarbij nadrukkelijk samenwerking wordt gezocht met de bewoners, scholen, bedrijven en belangenorganisaties.

Op het gebied van verkeerseducatie doen we het al bijzonder goed. Zoetermeer is hierin pionier geweest en vervult nog steeds een voorbeeldfunctie. Dit willen we zeker vasthouden. Zoetermeer gaat door met duurzaam veilig. Dit heeft in de afgelopen decennia haar vruchten afgeworpen. Wij gaan consequent door met de categorisering van wegen en een eenduidige vormgeving per categorie. Herkenbaarheid is het sleutelwoord. De huidige categorisering zal tegen het licht worden gehouden waarbij onder andere gebruik zal worden gemaakt van de wegbeelden methodiek van het stadsgewest Haaglanden en de nieuwe CROW-richtlijnen die onlangs zijn gepubliceerd.

Belangrijke speerpunten, voortkomend uit de analyse van de verkeersonveiligheid in Zoetermeer zijn fiets en snelheid. Zoetermeer wil deze speerpunten positief beïnvloeden vanuit de aspecten mens, voertuig en weg. Zoetermeer sluit hierbij aan bij de landelijk geformuleerde speerpunten. Tevens past dit bij het streven om het fietsgebruik in Zoetermeer verder te verhogen met als thema's veiligheid en hindernisvrij.

Een belangrijke basis voor ons beleid is de registratie van verkeersongevallen. De registratie kan ons helpen om, met de nodige voorzichtigheid, trends waar te nemen en concrete verkeersonveilige situaties inzichtelijk te krijgen. Op basis van dit laatste moet alert op die situaties kunnen worden gereageerd. Dit betekent dat voortdurende en actuele gegevens vanuit de registratie bekend moeten zijn en dat waar dat nodig is ook meteen nadere analyses worden uitgevoerd om actie te kunnen ondernemen.

Tegelijkertijd ligt daar ook een knelpunt. De betrouwbaarheid van deze registratie is in de afgelopen jaren sterk afgenomen. Daarnaast is door het succesvolle beleid in de afgelopen jaren het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers gelukkig aanzienlijk gedaald. Het gevolg is dat het analyseren van de verkeersonveiligheid alleen op basis van geregistreerde ongevallen steeds lastiger wordt. Het is dus verstandig om de registratie als (enige) basis voor te formuleren beleid en doelstellingen meer los te laten.

Voor het formuleren van doelstellingen en de monitoring daarvan zouden we meer toe moeten naar wat je zou kunnen noemen: “maatschappelijke niet-acceptatie”. Zoetermeer onderschrijft de visie “Maak van de nul een punt”. Wij zien dit als een statement dat aansluit bij onze opvatting dat in verkeersonveiligheid niet mag worden berust en dat elk slachtoffer

er één te veel is. Dit overigens in het besef, vooral door de menselijke factor in het verkeer, dat er altijd ongevallen zullen blijven gebeuren.

Behalve via de registratie van verkeersongevallen moet verkeersonveiligheid vooral worden gemonitord op grond van andere meer maatschappelijk georiënteerde gegevens. Uiteraard gaat het wel om gegevens die een zo objectief mogelijk beeld geven.

Vanuit de aspecten mens, voertuig en weg moeten acties worden geformuleerd waarbij zo veel mogelijk heldere resultaatafspraken (bijdragen aan verkeersveiligheid) zullen worden opgenomen. Die resultaatafspraken moeten helder en meetbaar zijn, bijvoorbeeld: zoveel scholen doen mee aan verkeerseducatie projecten, op zoveel punten is per jaar de snelheid gemeten, er zijn zoveel campagnes uitgevoerd gericht op voorlichting, educatie en handhaving. Ook tevredenheidonderzoeken leveren inzicht in de verkeersonveiligheid.

7. Voorzet voor acties

Gerelateerd aan de focus die in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid wordt aangegeven, wordt ingezet op een clustering van items rond “fiets” (en voetganger) en “snelheid”. Het Actieplan Verkeersveiligheid leidt op basis hiervan en de inventarisatie - onderverdeeld naar mens, voertuig en weg - tot de volgende acties.

Mens (voorlichting, educatie, handhaving)

Voorlichting

Het stadsgewest Haaglanden organiseert, samen met verkeersveiligheidsorganisaties, OnderwijsAdvies, de politie Haaglanden en de gemeente, regelmatig voorlichtingscampagnes. Veel van deze campagnes worden door het stadsgewest gesubsidieerd. Jaarlijks worden de periodiek terugkomende publiekscampagnes (BOB, BOBsport, Verlichting, Snelheid etc.) door het Rijk gefinancierd en zorgt het ROV voor de allocatie van folders etc. en uitvoering van bijvoorbeeld BOBsport. Om aan deze acties daadwerkelijk lokaal invulling te geven dient de gemeente aan te geven dat men belangstelling heeft en het campagnemateriaal (dat dus gratis is) over bijvoorbeeld de wijkcentra verdeeld. Daarnaast bestaan er voorlichtingsacties voor 30 en 60 kilometer per uur gebieden. Dit zijn programma's van 3 á 4 uur die in een wijk of een gebied gegeven worden. Bij deze acties zijn bewoners, gemeente, scholen en politie betrokken.

Educatie

Bij educatie wordt uitgegaan van een doelgroepenbenadering. Het gaat hierbij om de volgende doelgroepen:

0 - 4 Jarigen:	JONGleren in het verkeer,
4 - 12 Jarigen:	School Op Seef 3.0, verkeerseducatieprojecten en het verkeersexamen,
12 - 17 Jarigen:	Totally Traffic,
18 - 24 Jarigen:	Praktijkdagen jonge automobilisten,
24 - 65 Jarigen:	 een vergeten groep,
Senioren:	Broemdagen, scootmobiel cursussen en fietsinformatiedagen,
Alle leeftijden:	Opfriscursussen.

De educatieprogramma's voor de 0 - 4, de 4 - 12 en de 12 - 17 jarigen zijn zeer noodzakelijk en tevens ook zeer succesvol en dienen dan ook onverkort te worden gecontinueerd. De programma's worden gefinancierd door het Stadsgewest Haaglanden. De praktische fietslessen (onder andere educatieve fietsroutes) die in Zoetermeer voor de groepen 4 en 6 worden aangeboden zijn een specifieke uitwerking van het programma voor Zoetermeer. Het Stadsgewest Haaglanden subsidieert dit specifieke onderdeel niet meer voor 100%. Wel bestaat de mogelijkheid om 50% subsidie te verkrijgen uit het subsidieprogramma verkeersveiligheid. De ander 50% moet worden gefinancierd door de gemeente Zoetermeer. Er moet rekening mee worden gehouden dat het Stadsgewest Haaglanden dit in de toekomst niet meer subsidieert.

Veilig Verkeer Nederland afdeling Zoetermeer blijft vooralsnog het Fiets Verkeerexamen organiseren. Het is gewenst dat dit wordt gecontinueerd. Gelet op een mogelijk toekomstig tekort aan vrijwilligers kan het zijn dat moet worden uitbesteed. Hiervoor dienen dan financiële middelen beschikbaar te zijn. Het blijft echter gewenst om VVN hierin een rol te laten blijven spelen.

De praktijkdagen voor jonge automobilisten (18 - 24 jarigen) zijn noodzakelijk. Het is een kwetsbare doelgroep die de eerste jaren van hun praktijkervaring opdoen. Met deze praktijkdagen wordt de doelgroep (jonge autorijders tussen 18 en 24 jaar die tussen de 3

maanden 2 jaar hun rijbewijs bezitten) in hun eigen regio (gemeente) benaderd en opgezocht met een praktijkdag. Het programma bestaat uit een praktijkrit, het rijden op een mobiele baan en een groepsdiscussie. Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid-Holland financiert de kosten. De rol van de gemeenten is het zorgen voor een geschikte locatie inclusief vergunning, het verzorgen van de catering en de communicatie.

De 24 - 65 jarigen is een vergeten groep. Ten behoeve van de continuïteit en het op peil houden van de kennis van de verkeersregels is het gewenst om aandacht aan deze groep te besteden. Opties zijn om een opfrismoment te koppelen aan het verlengen van het rijbewijs (bij rijbewijsverlenging een foldertje met gewijzigde verkeersregels/-tekens mee te geven en/of gereduceerd of gratis kunnen meedoen met een opfriscursus of een korting op het verlengen van het rijbewijs). Bezien zou kunnen worden of het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) hierin een (onder andere financiële) rol zou willen en kunnen spelen. Wellicht moeten we in Nederland toe naar een verplichte opfriscursus gekoppeld aan het verlengen van het rijbewijs.

Voor senioren organiseert Veilig Verkeer Nederland afdeling Zoetermeer jaarlijks de BROEM-dag voor 50-plussers. Hieraan doen jaarlijks 60 mensen mee. Dit is een gering aantal op het totaal van 50-plussers in Zoetermeer, maar voor de deelnemers is het wel een uitermate zinvolle dag. Gelet op de vergrijzing en de enorme toename van de E-bike is het gewenst om fietsinformatiedagen en E-bike praktijkdagen te houden. Ditzelfde geldt voor de scootmobielcursussen. Het is gewenst om met de betrokken instanties (Veilig Verkeer Nederland, de Fietzersbond, de gemeente - waaronder de afdeling Welzijn - en bijvoorbeeld de Hartingbank eens rond de tafel te gaan om te bezien of de voorlichting en cursussen kunnen worden gecombineerd tot een meer efficiënt geheel voor deze (groeïende) doelgroep. Hiermee zou ook invulling kunnen worden gegeven aan de in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid genoemde focus op de doelgroep ouderen (en fietsers).

Veilig Verkeer Nederland, afdeling Zoetermeer organiseert jaarlijks opfriscursussen voor alle verkeersdeelnemers. Iedereen die zijn kennis van de verkeersregels wil opfrissen, krijgt de gelegenheid dit op een ontspannen, doch effectieve wijze te doen. De opfriscursussen worden vier keer per jaar gehouden en duren elk twee uur. Wellicht zijn de in de vorige alinea genoemde projecten ook te combineren met deze jaarlijkse opfriscursussen.

Tenslotte nog het volgende.

In de wijk Rokkeveen is een projectgroep met bewoners actief op het gebied van verkeersveiligheid. Aan deze groep is op 11 september 2012 het eerste Buurtlabel Veilig Verkeer door de minister van Infrastructuur en Milieu uitgereikt. Inwonerparticipatie, ook bij verkeersveiligheid, is essentieel. Het zou goed zijn dat elke wijk in Zoetermeer beschikt over zo'n projectgroep. Hiervoor is afstemming nodig tussen de gemeente, de wijkposten en met scholen, OnderwijsAdvies en met VVN voor wat betreft de implementatie van bijvoorbeeld School Op Seef bij de scholen in de wijken.

Om voorgaande te coördineren is het instellen interne werkgroep verkeersveiligheid gewenst. Vanuit deze werkgroep kunnen basisvoorwaarden worden gesteld, die als handleiding kunnen / moeten dienen naar de wijkposten, teneinde een zekere vorm van standaardisatie te kunnen garanderen. Deze werkgroep moet ook zorgen voor meer continuïteit in het verkeersveiligheidsbeleid, het coördineren van voorlichtingsacties en voor het verder uitwerken en invulling geven aan de in het actieplan genoemde acties waaronder de prioriteitenlijst van projecten.

Handhaving

Handhaving is essentieel in het verkeersveiligheidsbeleid. Het is gewenst dat dit wordt gecontinueerd. In basis gericht op en ten behoeve van de doelgroepen die in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid worden genoemd. Veelal is er sprake van landelijke acties

en campagnes waarbij indien nodig specifieke aandacht kan worden gegeven aan lokale problematiek.

Het is gewenst dat er capaciteit en structurele financiële gemeentelijke middelen zijn om aan de gedragscomponent daadwerkelijk lokaal invulling te geven. Het gaat hierbij om ambtelijke capaciteit voor contacten met de scholen en maatschappelijke organisaties, voorlichtingsactiviteiten, coördinatie voor bijvoorbeeld activiteiten in wijkcentra en tussen gemeentelijke afdelingen. De eerder voorgestelde werkgroep verkeersveiligheid kan aan voorgaande invulling geven. Bij structurele financiële middelen kan bijvoorbeeld gedacht worden aan financiële ondersteuning van bijvoorbeeld de activiteiten van Veilig Verkeer Nederland afdeling Zoetermeer en de praktische fietslessen voor de groepen 4 en 6..

Voertuig (soorten, categorieën, regelgeving)

Met betrekking tot voertuigeisen hebben de lokale overheden geen bevoegdheden. Wel kunnen we samen met verkeersveiligheidspartners bij voorlichtingscampagnes en bij de educatieprojecten aandacht schenken aan de veelheid aan voertuigsoorten / -categorieën en de wettelijke regels die daarbij horen. Gezamenlijk kan bijvoorbeeld gewerkt worden aan een folder waarin die duidelijkheid wordt verschaft en die bijvoorbeeld huis-aan-huis wordt verspreid en op het stadhuis ligt.

Met betrekking tot andere facetten kan via de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid en Veilig Verkeer Nederland bij de landelijke en Europese politiek aandacht worden gevraagd voor ontwikkelingen die op gespannen voet staan met de principes van duurzaam veilig, zoals bijvoorbeeld de voertuigverlichting.

Weg (infrastructuur)

Doorgaande fietsroutes

Een inventarisatie en evaluatie van doorgaande fietsroutes is gewenst, waarbij met name ingegaan dient te worden op de voorrang en de vormgeving. Het is gewenst om hierbij de inmiddels gerealiseerde fietsstraten te betrekken. Niet “standaardisatie” staat hierbij voorop, maar “betere herkenbaarheid” van de situatie en “beter zicht op”. Dit moet wel leiden tot standaard-aandachtspunten.

Schoolzones

Een evaluatie van de inmiddels gerealiseerde schoolzones is gewenst. Hierbij dient duidelijkheid te komen waar schoolzones gewenst zijn en hoe deze (gestandaardiseerd) moeten worden vormgegeven. Hierbij moet ook worden meegenomen de toeleidende routes naar de scholen en het bundelen van oversteekbewegingen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een inmiddels opgestelde leidraad “Inrichting veilige schoolomgeving” (februari 2012) door DHV in opdracht van de stadsregio Rotterdam.

Rotondes

In Zoetermeer liggen inmiddels een kleine 40 rotondes, waarbij er zeker 20 verschillende verschijningsvormen zijn. Dit is ook een landelijk beeld. Inmiddels heeft de minister van Infrastructuur en Milieu voor dit fenomeen aandacht gevraagd. Deze verschillen in vormgeving staan op gespannen voet met de principes van duurzaam veilig. In Zoetermeer is, conform de CROW-richtlijnen, consequent omgegaan met de voorrang op rotondes. Het is gewenst om tot standaardisatie in de vormgeving te komen waarbij twee richtingen fietsverkeer nadrukkelijk wordt betrokken (ter vermijding van extra vaak oversteken). Bij die standaardisatie kan bijvoorbeeld als uitgangspunt gaan gelden dat oversteken van voetgangers en fietsers haaks op het autoverkeer zijn (en niet in een cirkel meerijdt met het autoverkeer) en dat de oversteken als drempel worden uitgevoerd (ter ondersteuning van de voorrangsregeling en het remmen van de snelheid van het autoverkeer) inclusief rode bestrating op de fietsoversteek. Hierbij is wel een pragmatische aanpak gewenst; beter een

goed werkende rotonde die “afwijkt”, dan een rotonde “volgens de regels” die als onveilig wordt ervaren.

Verkeerstechnische vormgeving (inritten, drempels, versmallingen, 30 km/h-gebieden)

In Zoetermeer ligt een veelheid aan drempels en inritten. Met en zonder (witte of gele) markering, met of zonder bochtstralen, met of zonder doorlopende bestrating, met of zonder haaiantanden en soms een aantal meters terugliggend. Dit schept onduidelijkheid onder andere over wie voorrang heeft. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Het voorgaande geldt ook versmallingen met en zonder drempel, versmalingen met en zonder achterlangs rijdend fietsverkeer. Op tal van plekken liggen 30 km/h zones. Ook hiervoor geldt dat eenduidigheid en duidelijkheid van de kruispunten is soms ver te zoeken. Dit komt de herkenbaarheid van de gebieden en het gewenste gedrag niet ten goede. Onderzoek naar meer standaardisatie is gewenst.

Obstakels op weg en fietspad

Het aantal eenzijdige ongevallen, vooral onder oudere weggebruikers, neemt de laatste tijd schrikbarend toe. Op tal van plekken staan ‘noodgedwongen’ obstakels in de vorm van eilandjes, sluizen, kuilen, pollers, palen enzovoorts. Eenduidigheid, zichtbaarheid en daardoor herkenbaarheid is ver te zoeken. Gelet op de toename van het aantal eenzijdige ongevallen is dit onderwerp (ook landelijk) zeer actueel. Een inventarisatie is gewenst. Hieruit kan heel goed blijken dat veel obstakels er (inmiddels) onnodig staan.

Hoofdwegen (H-structuur)

Regelmatig worden vragen gesteld over de snelheid op de hoofdwegen. Die is in principe 70 km/h. Op drukke wegvakken en kruispunten 50 km/h. Op de kruisingen met de A12 is zelfs sprake van 80 km/h. Er gebeuren de laatste tijd regelmatig kop-staartbotsingen op met name de 70 km/h wegvakken (een voorbeeld daarvan is het wegvak Vaartdreef - Aziëweg op de Australiëweg). Het in beeld brengen van het gehele snelheidsregiem is gewenst en te bezien welke maatregelen gewenst zijn. Wellicht moeten we het zoeken in een dynamische snelheidlimiet en ‘vroegtijdige’ bewegwijzering waardoor het wisselen van rijstrook eerder en rustiger gebeurt.

Wegcategorisering en wegbeeldanalyse

Op een aantal gebiedsontsluitingswegen (in Seghwaert) is sprake van een minder goede afstemming tussen functie en gebruik. Hoewel weinig sprake is van daadwerkelijke ongevallen, komt het verkeersbeeld als onduidelijk over en vormt daarmee wel een potentieel risico. Het is gewenst om de wegbeeldanalyse toe te passen op een aantal gebiedsontsluitingswegen in Seghwaert. Een aandachtspunt daarbij is wel het volgende. Je kunt besluiten om ‘verkeerd gebruik’ door auto’s te honoreren en de weg aantrekkelijker te maken voor autoverkeer, maar dat verplaatst (of vergroot) de problemen naar (of voor) het langzaam verkeer.

Verkeersonveilige situaties

De inventarisatie van daadwerkelijke ongevallen met letsel, (brom-)fietsongevallen met letsel en als gevaarlijk beoordeelde situaties levert op elkaar gelegd (zie figuur 10) een lijst op met kruisingen en wegvakken die nader worden geanalyseerd en eventueel aangepakt. In het laatste geval zullen ze worden opgenomen in de voorraadlijst van het Uitvoeringsprogramma Nota Mobiliteit Zoetermeer.