

1609-46/16-12465819/355
492137609-14465819/355
738374042356209

Sturen op verkeersveiligheid
Onderzoek naar de verkeersveiligheid in de stad

Colofon

Uitgave

Rekenkamercommissie Gemeente Den Haag

Oplage

150 exemplaren

Ontwerp en productie

Facilitaire Dienst
Multimedia

Datum

10 november 2006

Inhoud

Conclusies en aanbevelingen	Paginerings
0. Samenvatting conclusies en aanbevelingen	7
1. Onderwerp en methode van onderzoek	11
2. Verkeersveiligheid: doelen en maatregelen	13
3. Verkeersveiligheid in Den Haag	15
4. Bijdrage van de maatregelen aan verkeersveiligheid	17
5. Uitvoering van de maatregelen	19
6. Informatie over de verkeersveiligheid	21
7. Aanbevelingen	23
Feitenrapport	
1. Inleiding	37
1.1 Doel van het onderzoek	37
1.2 Onderzochte aspecten	37
1.3 Onderzoeksvragen	38
1.4 Onderzoeksaanpak	39
1.5 Manier van beoordelen	40
1.6 Verkeers(on)veiligheid in Den Haag	44
1.7 Leeswijzer	47
2. Wat wil het gemeentebestuur bereiken?	49
2.1 Samenvattend beeld	49
2.2 Doelen	50
2.3 Argumentatie	51
2.4 Informatie voor het kiezen van doelen	53
2.5 De keuze voor de maatregelen en argumentatie	54
2.6 Informatie voor het kiezen van maatregelen	59
2.7 Ingeschatte bijdrage van maatregelen aan de doelen	62
3. Hoe heeft het gemeentebestuur geprobeerd het verkeer veiliger te maken?	67
3.1 Samenvattend beeld	67
3.2 Informatie over maatregelen	68
3.3 Black spots	69
3.4 30 km-gebieden	71
3.5 Oversteekvoorzieningen	74
4. Is het verkeer veiliger geworden?	77
4.1 Samenvattend beeld	77
4.2 Informatie over de gevolgen van maatregelen	78
4.3 Gevolgen van de maatregelen voor de verkeersveiligheid	79
Appendices	
Appendix 1: geraadpleegde documenten	89
Appendix 2: interviews	91
Appendix 3: schouw	96

Conclusies en aanbevelingen

0. Samenvatting conclusies en aanbevelingen

Hagenaars vinden verkeersveiligheid erg belangrijk, zo blijkt uit diverse bronnen. Deze constatering was voor de rekenkamercommissie aanleiding om een onderzoek in te stellen naar het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente. Dit beleid is door het gemeentebestuur vastgelegd in het verkeersveiligheidsplan 2003 - 2006.

Het hoofddoel van het verkeersveiligheidsplan is dat er uiterlijk in 2010 niet meer dan 213 ziekenhuisgewonden en 11 verkeersdoden mogen vallen.

De rekenkamercommissie heeft de volgende drie aspecten van het plan onderzocht:

- Welke doelen en maatregelen bevat het gemeentelijke verkeersveiligheidsplan en hoe zijn deze onderbouwd?
- Welke maatregelen uit het verkeersveiligheidsplan zijn daadwerkelijk gerealiseerd?
- Dragen de belangrijkste maatregelen uit het verkeersveiligheidsplan bij aan de beoogde vermindering van het aantal gewonden en doden in het Haagse verkeer?

De belangrijkste conclusies van het onderzoek zijn de volgende:

Verkeersveiligheidsplan voldoet maar gedeeltelijk aan de landelijke uitgangspunten.

Het verkeersveiligheidsplan vermeldt de maatregelen die het aantal verkeersdoden en gewonden in Den Haag moet verminderen. Het plan voldoet op enkele punten niet aan de landelijke uitgangspunten van Duurzaam Veilig. De maatregelen uit het verkeersveiligheidsplan richten zich bijvoorbeeld sterk op verkeersonveilige plaatsen (black spots) terwijl de Duurzaam Veilig uitgangspunten meer uitgaan van de aanpassing van onveilige verkeerstrajecten en de omgeving daarvan.

Belangrijkste maatregelen dragen slechts marginaal bij aan vermindering ongevallen

In 2004 zijn op de Haagse wegen 137 gewonden en 15 doden in het verkeer gevallen. Het aantal ziekenhuisgewonden is vanaf 1999 met meer dan de helft gedaald van 298 tot 137. Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers schommelt echter al ruim tien jaar tussen de 12 en 21 per jaar. De beleidsdoelstelling voor het aantal ziekenhuisgewonden die voor 2010 werd beoogd is nu al gehaald en dat is een verheugende constatering.

De vraag is of deze ontwikkeling het gevolg is van het gevoerde beleid. De rekenkamercommissie heeft daarom voor drie soorten verkeersmaatregelen uit het verkeersveiligheidsplan onderzocht wat de bijdrage van deze maatregelen is aan het verminderen van het aantal slachtoffers in Den Haag. Samen vergen deze drie maatregelen driekwart van de €9,5 miljoen die voor het verkeersveiligheidsplan gereserveerd zijn. Het gaat om de aanpassing van de zgn. 'black spots' (notoir verkeersonveilige plaatsen), de aanleg van 30 km-zones en de aanleg van oversteekvoorzieningen.

Het college van B&W bleek niet te beschikken over informatie over de effecten van deze drie soorten maatregelen. De rekenkamercommissie heeft daarom met wel beschikbare informatie laten berekenen welke vermindering aan ziekenhuisgewonden deze maatregelen hadden kunnen opleveren. De aantallen verkeersdoden hebben we niet betrokken in deze berekeningen omdat de aantallen op deze locaties klein zijn en te sterk fluctueren voor conclusies over de maatregelen.

De drie onderzochte soorten maatregelen uit het verkeersveiligheidsplan blijken in potentie maar een marginale bijdrage geleverd te kunnen hebben aan de vermindering van het aantal verkeersongevallen in Den Haag.

De aanpassing van de gekozen black spots hadden bij invoering maximaal 3,2% van het totale aantal ziekenhuisgewonden kunnen voorkómen wanneer ze volledig effectief zou zijn. Deze geringe verlaging van het aantal ziekenhuisgewonden hangt samen met het geringe aantal ziekenhuisgewonden op die locaties vóórdat de maatregelen waren genomen.

De aanleg van de 30 km-zones had minder dan één ziekenhuisgewonde per drie jaren kunnen voorkómen. Deze geringe verlaging van het aantal ziekenhuisgewonden hangt samen met het geringe aantal ziekenhuisgewonden in de aangewezen gebieden vóór de maatregel.

Er zijn geen aanwijzingen dat de aangebrachte oversteekvoorzieningen hebben geleid tot een afname van het aantal ziekenhuisgewonden. Het ontbreken van dit beoogde effect hangt samen met het ontbreken van slachtoffers op de aangewezen locaties vóór de aanleg van de oversteekvoorzieningen.

De commissie merkt overigens nog op dat zowel bij de realisatie van black spots als bij de aanleg van oversteekvoorzieningen niet alle landelijke richtlijnen in acht worden genomen.

Het viel de rekenkamercommissie op dat de genomen verkeersmaatregelen (de volgorde van de invoering van 30 km-zones en de aanleg oversteekvoorzieningen) vaak de vergroting van het veiligheidsgevoel van de inwoners of verbetering van het leefmilieu als primair doel hadden. De doelstelling van het verkeersveiligheidsbeleid is echter primair de vermindering van het aantal slachtoffers.

Geen inzicht in effecten van maatregelen voor de verkeersveiligheid

Het gemeentebestuur evalueert achteraf niet de effecten van de verkeersveiligheidsmaatregelen en heeft dus geen inzicht in de daadwerkelijke gevolgen van zijn verkeersveiligheidsmaatregelen voor de aantallen slachtoffers. Het gemeentebestuur beschikt ook niet over de goede ongevalsgegevens om het verkeersveiligheidsbeleid te evalueren.

De informatie waarover het gemeentebestuur kan beschikken komt niet tijdig ter beschikking, is bovendien onvoldoende gedetailleerd en niet volledig. Het gaat daarbij om cijfers van de landelijke overheid over verkeersongevallen en slachtoffers. Om de effecten van verkeersmaatregelen te kunnen evalueren heeft de gemeente bovendien informatie nodig over het gedrag van verkeersdeelnemers. Deze informatie is niet systematisch beschikbaar en dient de gemeente zelf te verzamelen.

Aanbevelingen voor het verkeersveiligheidsbeleid

De aanbevelingen van de rekenkamercommissie zijn als volgt samen te vatten

1. het gemeentebestuur zou het verkeersveiligheidsbeleid van de stad moeten herzien en zich daarbij consistenter moeten richten op het landelijk geaccepteerd kader 'Duurzaam Veilig'. Het zou daarbij moeten

uitgaan van een kosteneffectieve inzet van verkeersveiligheidsmaatregelen gericht op de doelstelling van het verkeersveiligheidsplan: vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.

2. het gemeentebestuur zou vóóraf meer inzicht moeten krijgen in wat voorgenomen verkeersveiligheidsmaatregelen zouden kunnen bijdragen aan minder slachtoffers en achteraf in wat de maatregelen daadwerkelijk hebben bijgedragen. De evaluatie achteraf geeft inzicht in de daadwerkelijke effecten van de maatregelen voor de verkeersveiligheid. Het gemeentebestuur kan zo de ontwikkeling van de verkeersveiligheid volgen en het beleid bijsturen als dat nodig zou zijn.

1. Onderwerp en methode van onderzoek

De rekenkamercommissie heeft onderzocht op welke manier het Haagse gemeentebestuur eraan werkt om de veiligheid in het stedelijk verkeer te vergroten. De aanleiding voor de keuze van dit onderwerp is gelegen in het feit, dat de verkeersveiligheid in de stad tot de top Vijf van klachten en wensen van Haagse burgers hoort. De rekenkamercommissie wil met haar onderzoekkeuze aansluiten bij de klachten en wensen die leven onder inwoners van Den Haag.

De rekenkamercommissie heeft de volgende drie aspecten onderzocht:

- Welke doelen en maatregelen bevat het gemeentelijke verkeersveiligheidsplan en hoe zijn deze onderbouwd?
- Welke maatregelen uit het verkeersveiligheidsplan zijn daadwerkelijk gerealiseerd?
- Dragen de belangrijkste maatregelen uit het verkeersveiligheidsplan bij aan de beoogde vermindering van het aantal gewonden en doden in het Haagse verkeer?

Om het beleid van het Haagse gemeentebestuur te beoordelen heeft de rekenkamercommissie het landelijk kader Duurzaam Veilig als uitgangspunt genomen. Dit kader is landelijk als belangrijk uitgangspunt van verkeersveiligheidsbeleid gedefinieerd en daarnaast in het Verkeersveiligheidsplan van de gemeente Den Haag als belangrijke basis bestempeld¹.

De essentie van Duurzaam Veilig is een proactieve en integrale aanpak van het verkeerssysteem. Het verkeerssysteem dient volgens de principes van Duurzaam Veilig zo ontworpen te worden dat er zo weinig mogelijk conflicten tussen verkeersdeelnemers ontstaan. Mochten die conflicten tussen verkeersdeelnemers toch ontstaan, dan moet het verkeerssysteem ervoor zorgen dat de gevolgen voor de slachtoffers zo klein mogelijk zijn.

De rekenkamercommissie heeft drie soorten verkeersmaatregelen nader onderzocht op hun bijdrage aan de doelstellingen van het verkeersveiligheidsplan. Het zijn de maatregelen die driekwart van het gehele budget van €9,5 miljoen uit het Verkeersveiligheidsplan opsouperen, te weten de aanpassing van black spots (notoir onveilige plaatsen), het invoeren van 30 km-zones en de aanleg van oversteekvoorzieningen.

Leeswijzer

Dit rapport bevat de belangrijkste bestuurlijke conclusies uit het onderzoek van de rekenkamercommissie, die zij onder de aandacht van de raad en het college van de gemeente Den Haag wil brengen.

Dit bestuurlijk rapport nota is als volgt opgebouwd:

- hoofdstuk 2 geeft uitleg over de doelen van het gemeentebestuur voor verbetering van de verkeersveiligheid op straat en een beoordeling van de keuze voor de maatregelen die het gemeentebestuur heeft genomen om die verkeersveiligheidsdoelen te bereiken;
- hoofdstuk 3 laat zien hoe (on)veilig het verkeer in het verleden was en momenteel is op de gemeentelijke wegen in Den Haag;
- in hoofdstuk 4 leest u hoe groot de bijdrage is van de maatregelen van het gemeentebestuur om het verkeer veiliger te maken;
- hoofdstuk 5 behandelt de kosten van de verkeersveiligheidsmaatregelen en de manier waarop de maatregelen op straat zijn uitgevoerd;
- in hoofdstuk 6 vindt u een oordeel over de informatie die het gemeentebestuur heeft over de veiligheid op straat en over de effecten van zijn maatregelen op de verkeersveiligheid;

¹ Verkeersveiligheidsplan 2003-2006, pag. 15.

- hoofdstuk 7 behandelt de aanbevelingen van de rekenkamercommissie voor het verkeersveiligheidsbeleid.

Deze nota bevat alleen die gegevens die nodig zijn om de bestuurlijke boodschap toe te lichten en te onderbouwen. De meer feitelijke onderzoeksbevindingen van het onderzoek zijn te vinden in de bijlage, het zogenoemde feitenrapport.

2. Verkeersveiligheid: doelen en maatregelen

Doelen

Het gemeentebestuur van Den Haag heeft haar verkeersveiligheidsbeleid vastgelegd in het Verkeersveiligheidsplan 2003 - 2006. Het Verkeersveiligheidsplan bevat de doelen die het gemeentebestuur wil bereiken voor de verkeersveiligheid in Den Haag. Het Verkeersveiligheidsplan vermeldt verder de maatregelen die het gemeentebestuur wil nemen om de doelen voor vergroting van de verkeersveiligheid te bereiken.

Het gemeentebestuur heeft in het Verkeersveiligheidsplan 2003 - 2006 vastgelegd dat uiterlijk in 2010 maximaal 11 verkeersdoden en 213 ziekenhuisgewonden zouden mogen vallen. Dit zijn de twee hoofddoelen van het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Den Haag. Deze doelen zijn afgeleid van het Nationaal Verkeers- en vervoersplan en vertaald naar het gewest Haaglanden en de stad Den Haag. Het gemeentebestuur heeft in het verkeersveiligheidsplan aangegeven de principes uit het landelijke kader voor de verkeersveiligheid “Duurzaam Veilig” te hebben overgenomen.

Maatregelen

De maatregelen zouden volgens het verkeersveiligheidsplan 2003 - 2006 jaarlijks ruim een miljoen euro's kosten volgens de volgende verdeling:

- black spots	€ 300.000
- 30 km-zones	420.600
- oversteekvoorzieningen	150.000
- schoolomgeving	40.000
- overig	100.000
- gedragsbeïnvloeding	45.000

De rekenkamercommissie heeft de duurste maatregelen nader onderzocht. In de latere begrotingen zijn de definitieve budgetten vastgesteld, in totaal tot een bedrag van €9,5 miljoen voor de gehele planperiode. De verhoging van de budgetten leidde niet tot een andere keuze in het onderzoek naar de maatregelen.

Black spots

Het college heeft de verkeersveiligheidssituatie van vóór het Verkeersveiligheidsplan geanalyseerd. Uit de analyse blijkt onder meer dat de letselongevallen zich concentreren op ‘black spots’ ofwel de notoir gevaarlijke plaatsen. Deze bevinden zich alle op de hoofdroutes van het verkeersnetwerk. Letselongevallen komen steeds minder voor in de woonwijken.

Het black spotbeleid stemt niet overeen met de Duurzaam Veilig richtlijnen, omdat de aanpassingsmaatregelen op straat alleen de locatie betreffen. Het landelijke kader gaat echter uit van aanpassingen van het traject en van de verdere omgeving.

30 km-zones

Het inrichten van 30 km-gebieden levert meer veiligheid door snelheidsverlaging. Het inrichten van de zones komt voor Den Haag vooral voort uit het volgen van de Duurzaam Veilig principes zonder een nadere analyse van trajecten of gebieden met een verhoogd risico op verkeersongevallen. De keuze van de zones is niet gebaseerd op een keuze voor gebieden met een verhoogd ongevalsrisico.

Oversteekvoorzieningen

Het gemeentebestuur beschikt niet over een analyse van de omvang en aard van ongevallen waarvoor oversteekvoorzieningen een oplossing zouden kunnen bieden. Het gemeentebestuur heeft geen gegevens waaruit blijkt dat oversteekvoorzieningen een maatregelsoort is om het aantal ongevallen te verkleinen. Mogelijk speelt een sterke wens vanuit de bevolking een rol.

Conclusie

De rekenkamercommissie concludeert, dat het Haagse verkeersveiligheidsbeleid zich meer dan voorheen richt op wensen en gevoelens van bewoners en minder uitgaat van een objectieve analyse van ongevalcijfers. Dat komt tot uiting in de inrichting en volgorde van de 30 km-gebieden en de maatregelen om de oversteekbaarheid te vergroten. De rekenkamercommissie constateert dat er in die zin niet altijd een logische lijn bestaat tussen de geconstateerde problemen (aantallen slachtoffers in het verkeer) en de uitgevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen.

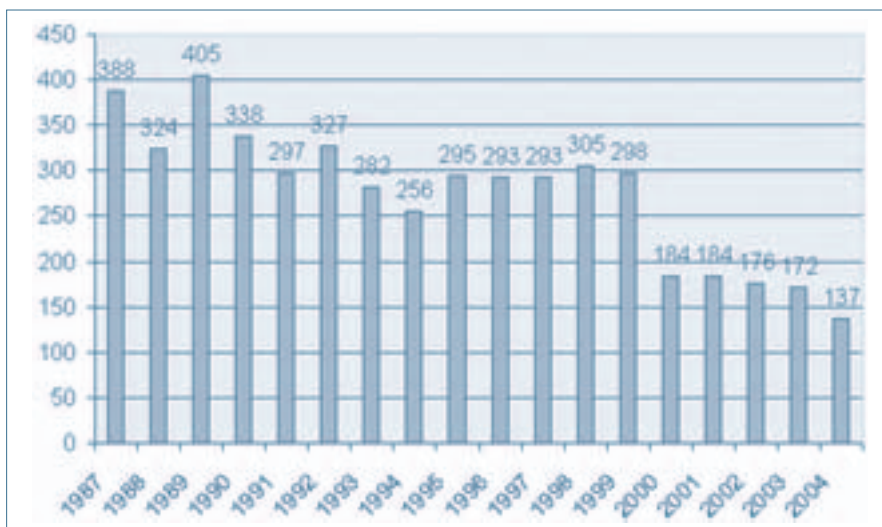
3. Verkeersveiligheid in Den Haag

De rekenkamercommissie heeft de trend van het aantal ziekenhuisgewonden en verkeersdoden in Den Haag vergeleken met dezelfde trend op landelijk niveau. Daarmee wordt duidelijk of Den Haag zich beter of slechter ontwikkelt dan de trend op landelijk niveau.

Ziekenhuisgewonden

Uit die vergelijking van de Haagse en landelijke trend van het aantal ziekenhuisgewonden blijkt, dat het aantal ziekenhuisgewonden in Den Haag zich beter ontwikkelt dan landelijk. In de jaren tussen 1999 en 2004 is het aantal ziekenhuisgewonden landelijk gedaald met 22%. Hieronder is de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden op de wegen in de gemeente Den Haag afgebeeld.

Figuur: aantallen ziekenhuisgewonden in de gemeente Den Haag

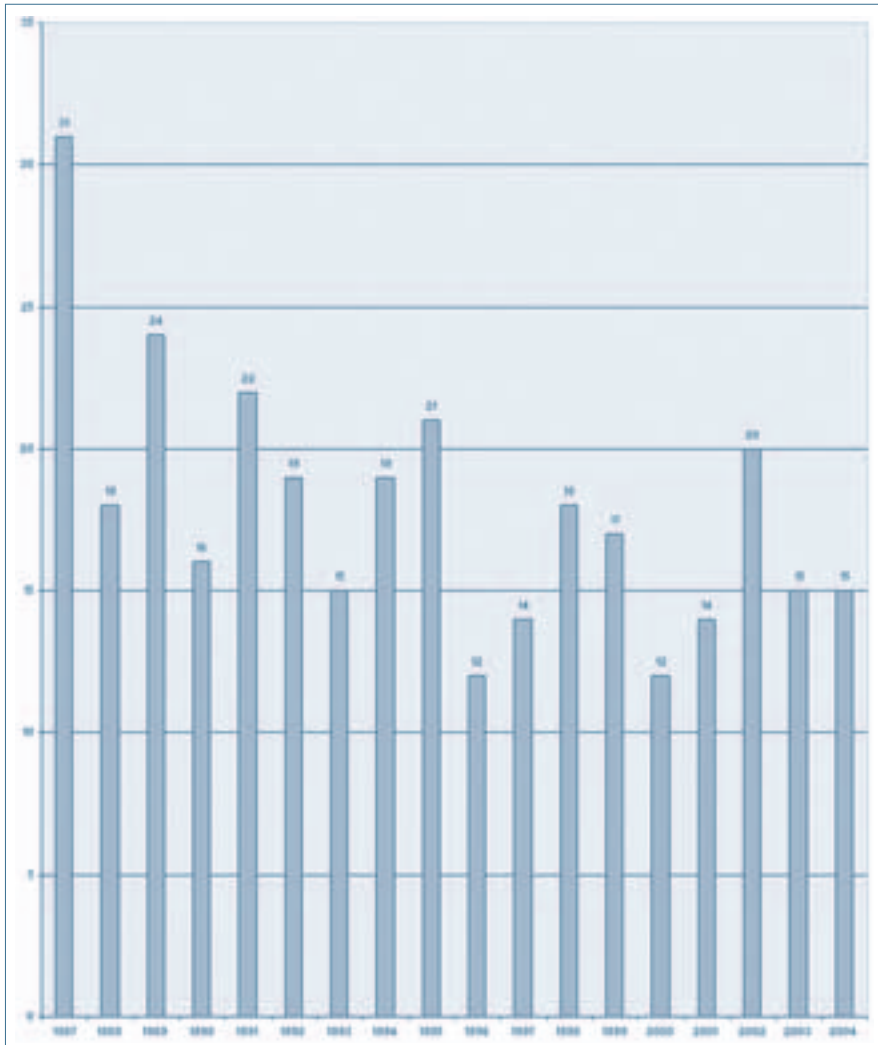


In Den Haag is het aantal ziekenhuisgewonden in de periode 1999 - 2004 gedaald met 54%. In aantallen uitgedrukt is het aantal ziekenhuisgewonden gedaald van 298 tot 137. Dit is voor de Haagse burgers en het gemeentebestuur een verheugende constatering.

Verkeersdoden

Uit die vergelijking van de Haagse en landelijke trend van het aantal verkeersdoden in de jaren tussen 1999 en 2004 blijkt dat in Den Haag geen duidelijke toe- of afname is te zien; het aantal blijft schommelen tussen de 12 en de 20 en de laatste jaren rond de 15. Hieronder is de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden op de wegen in de gemeente Den Haag afgebeeld.

Figuur: aantallen verkeersdoden in de gemeente Den Haag



Landelijk is in de periode 1999 en 2004 een vermindering van 29% te zien. De Haagse trend van het aantal dodelijke verkeersongevallen is dus beduidend minder goed dan landelijke trend.

4. Bijdrage van de maatregelen aan verkeersveiligheid

De rekenkamercommissie heeft bij haar onderzoek naar de bijdrage van de genomen verkeersmaatregelen aan de doelstellingen van het verkeersveiligheidsbeleid een keuze gemaakt voor de drie maatregelen die samen driekwart van het gehele budget van het Verkeersveiligheidsplan beslaan. Dit zijn maatregelen gericht op het verbeteren van de black spots of notoir onveilige plaatsen, de aanleg van 30 km-gebieden in de woonwijken en oversteekvoorzieningen.

De rekenkamercommissie heeft allereerst onderzocht of het gemeentebestuur inzicht heeft in de bijdrage van zijn beleid voor de verkeersveiligheid. Het college bleek niet over dergelijke gegevens te beschikken. De rekenkamercommissie heeft daarom met hulp van verkeersdeskundigen laten berekenen wat de gevolgen van de collegemaatregelen zouden kunnen zijn voor het aantal doden en gewonden op de Haagse wegen. Het gaat daarbij dus om een berekening van de potentiële bijdrage van de drie belangrijkste maatregelen op de verkeersveiligheid (in termen van gewonden en doden) in Den Haag. Uit die berekening blijkt het volgende:

Black spots

Uit een telling van het aantal ziekenhuisgewonden van vóór de aanpassing blijkt dat black spots maximaal 3.2% minder ziekenhuisgewonden, bijna zeven per jaar, opleveren; het werkelijke getal is waarschijnlijk lager. Van de twaalf soorten aanpassingen op de black spots geldt voor drie dat uit wetenschappelijk onderzoek bekend is hoe groot hun reductiefactor is, van de overige negen is dat niet bekend.

30 km-gebieden

Uit een telling van het aantal ziekenhuisgewonden van vóór de invoering van de 30 km-gebieden en de reductiefactor van deze soort aanpassingen blijkt, dat de effectiviteit van 30 km-gebieden minder dan één ziekenhuisgewonde per drie jaren oplevert.

Oversteekvoorzieningen

Op géén van de vier locaties waarvoor het gemeentebestuur in 2003 een oversteekvoorziening had gepland is een voetganger gewond geraakt in de jaren 2001 - 2003. Een uitspraak over effectiviteit is door gebrek aan gegevens over gedrag van verkeersdeelnemers niet goed mogelijk.

Conclusie

De drie onderzochte soorten maatregelen uit het verkeersveiligheidsplan blijken in potentie maar een marginale bijdrage te hebben kunnen leveren aan de vermindering van het aantal verkeersongevallen in Den Haag. Voor de black spots hangt de geringe verlaging van het aantal slachtoffers samen met het geringe aantal ziekenhuisgewonden op die locaties vóór de maatregel. Tevens merkt de rekenkamercommissie op, dat de manier van aanpassen van de locaties afwijkt van de landelijke richtlijnen.

Voor de gekozen 30 km-zones hangt de geringe verlaging van het aantal ziekenhuisgewonden samen met het geringe aantal ziekenhuisgewonden in de aangewezen gebieden vóór de maatregel. Voor de oversteekvoorzieningen hangt het uitblijven van de verlaging van het aantal slachtoffers samen met het ontbreken van slachtoffers op de aangewezen locaties vóór de aanleg van de oversteekvoorzieningen. Tevens merkt de rekenkamercommissie op, dat de manier van aanpassen van de locaties afwijkt van de landelijke richtlijnen.

5. Uitvoering van de maatregelen

Voor het onderzoek naar de kosten en uitvoering heeft de rekenkamercommissie een keuze gemaakt voor die verkeersveiligheidsmaatregelen van het gemeentebestuur, die samen driekwart van het gehele budget van het Verkeersveiligheidsplan beslaan. Hieronder leest u samengevat de kerngegevens over de uitvoering van de onderzochte verkeersveiligheidsmaatregelen.

Tabel: gegevens over aantallen voorzieningen (gepland en uitgevoerd) en over financiën (begroot en besteed) voor drie soorten maatregelen in de periodes van Uitvoeringsplan 1 2003/04 (UVP1) en Uitvoeringsplan 2 2005/06 (UVP2)

	Gepland	Uitgevoerd	Begroot	Besteed ²
Black spots	UVP 1: 7 UVP 2: 8	4 (tot 2006) 2 (in 2006)	€ 968.000 en € 2.260.000	€ 630.650 (tot 2006)
30 km-gebieden	UVP 1: 10 UVP 2: 14	8 (tot 2006) 11 (in 2006)	€ 2.201.000 en € 1.490.000	€ 1.332.785 (tot 2006) € 361.000 (in 2006)
Oversteekvoorzieningen	UVP 1: 4 UVP 2: 5, annex uitvoering Zebranota	2	€ 100.000 en € 1.005.000	€??

In de tabel leest u dat de uitvoering van de gekozen maatregelen ten tijde van het onderzoek³ achterloopt op de planning, zowel naar aantal als naar middelen:

- Van de 15 geplande black spots zijn er 6 aangepast en is van de €3,2 miljoen die beschikbaar was €0,64 miljoen uitgegeven.
- Van de 24 geplande 30 km-gebieden zijn er 19 aangepast en is van de €3,7 miljoen die beschikbaar was €1,7 miljoen uitgegeven.
- Van de 9 geplande oversteekvoorzieningen zijn er 2 uitgevoerd; de bestede middelen waren tijdens het onderzoek niet bekend.

De rekenkamercommissie concludeert, dat in het begin van het laatste jaar van het Verkeersveiligheidsplan 2003 - 2006 de uitvoering van de onderzochte verkeersveiligheidsmaatregelen achterliep bij de planning en nog niet de helft van het beschikbare budget besteed was.

De rekenkamercommissie heeft de aanpassingen op straat laten beoordelen door verkeersdeskundigen.

Uit de beoordeling blijkt, dat de concrete verkeersaanpassingen die het gemeentebestuur op straat heeft laten uitvoeren vaak niet overeenkomen met de richtlijnen van het landelijke kader "Duurzaam Veilig.

Voor uitvoerigere informatie over de aanpassingen op straat verwijst de rekenkamercommissie de lezer naar hoofdstuk 3 van het feitenrapport.

² bestedingsbedragen per januari 2006

³ de periode februari/maart 2006

6. Informatie over de verkeersveiligheid

In dit hoofdstuk leest u wat het gemeentebestuur weet over de verkeersveiligheid op de gemeentelijke wegen en wat het gemeentebestuur weet over de bijdrage van zijn maatregelen aan het verminderen van de verkeersslachtoffers.

De rekenkamercommissie is van mening dat het gemeentebestuur dient te beschikken over gegevens over de aantallen ongevallen op straat. Die informatie is nodig voor inzicht in de veiligheid in het verkeer. Het gemeentebestuur onderkent het belang van verkeersongevalsgegevens voor het monitoren en evalueren van haar beleid. De ongevalgegevens worden landelijk verwerkt door de Adviesdienst voor Verkeer en Vervoer⁴. Zij lopen echter achter in de tijd: in het voorjaar 2006 zijn de gegevens over 2004 bekend. Er is bovendien sprake van een beperkte registratiegraad: hoe lichter het ongeval hoe lager de registratiegraad. Gebrek aan actuele cijfers en onvolledigheid van gegevens maakt de ongevallenregistratie minder betrouwbaar om keuzes voor beleidsdoelen of maatregelen te nemen voor vergroting van de verkeersveiligheid in de stad.

De rekenkamercommissie is verder van mening dat het gemeentebestuur dient te beschikken over systematisch verzamelde gegevens over het gedrag van verkeersdeelnemers. Die zijn belangrijk om de maatregelen voor vergroting van de verkeersveiligheid te evalueren en te beoordelen of zij een gunstige invloed hebben op het gedrag van verkeersdeelnemers. Het gemeentebestuur heeft geen systematisch inzicht in het verkeersgedrag. Adhoc verzamelt het gemeentebestuur gegevens over gedrag over verkeersdeelnemers bijvoorbeeld wanneer een woonwijk of buurt daarom verzoekt.

Het gemeentebestuur heeft geen inzicht in de gevolgen van zijn maatregelen voor de verkeersveiligheid. Het gemeentebestuur evalueert niet wat de onderzochte maatregelen bijdragen aan het centrale doel van slachtoffervermindering en kent dus niet het rendement van zijn investeringen (effectiviteit van beleid). Het bestuur stelt geen kwantitatieve doelen voor zijn afzonderlijke maatregelsoorten (vermindering aantallen doden en gewonden). Evaluatie van maatregelen wordt daardoor bemoeilijkt.

⁴ onderdeel van het ministerie van Verkeer en Waterstaat

7. Aanbevelingen

De aanbevelingen van de rekenkamercommissie zijn samen te vatten in twee hoofdpunten:

1. het gemeentebestuur zou het verkeersveiligheidsbeleid van de stad moeten herzien en bij haar keuze voor verkeersmaatregelen consistenter moeten aansluiten bij het landelijke kader ‘Duurzaam Veilig’;
2. het gemeentebestuur zou vóóraf meer inzicht moeten krijgen in wat verkeersveiligheidsmaatregelen zouden kunnen bijdragen aan vermindering van het aantal slachtoffers en achteraf wat de maatregelen daaraan daadwerkelijk hebben bijgedragen.

Verkeersveiligheidsbeleid herzien

Het gemeentebestuur zou het verkeersveiligheidsbeleid moeten herzien. Het zou daarbij moeten uitgaan van een kosteneffectieve inzet van verkeersveiligheidsmaatregelen gericht op de doelstelling van het verkeersveiligheidsplan: vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.

Het gemeentebestuur zou door een analyse van het wegennetwerk en de verkeersstromen daarop, na moeten gaan op welke delen van het lokale wegennet verkeersdeelnemers de grootste kans lopen bij een ongeval betrokken te raken. Dit kunnen weggedeelten of gebieden zijn met veel of weinig (auto)verkeer, omdat de ongevalkans niet alleen afhangt van de hoeveelheid (auto)verkeer maar ook van andere factoren. Dit zijn o.a. de directe omgeving, tijdstip, weginrichting en feitelijk gebruik van de (kruisende) weg door specifieke groepen. Het verdient aanbeveling een inventarisatie uit te voeren van de genoemde factoren, na te gaan op welke weggedeelten of gebieden deze factoren de verkeersveiligheid nadelig beïnvloeden en maatregelen voor te stellen dit ondervangen. Dit kunnen maatregelen zijn om de ongevalskans ter plekke te verlagen of maatregelen om het verkeer te leiden over veiliger wegen.

Het gemeentebestuur zou voor die delen van het wegennetwerk met het grootste verkeersongevalsrisico verkeersveiligheidsmaatregelen moeten ontwikkelen en inzetten die in potentie het meest kunnen bijdragen aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Met de voorgestelde benadering kan het verkeersveiligheidsbeleid van Den Haag beter aansluiten bij het landelijke kader van Duurzaam Veilig.

Effectevaluatie

Daarnaast adviseert de rekenkamercommissie het gemeentebestuur om de soorten verkeersveiligheidsmaatregelen vooraf en achteraf systematisch te evalueren.

De evaluatie vóóraf levert argumenten voor de keuze van de soort maatregelen waarvan de kosteneffectiviteit naar verwachting het grootst zal zijn.

De evaluatie achteraf levert het inzicht in de daadwerkelijke effecten voor de verkeersveiligheid op de gekozen verkeerstrajecten en gebieden als gevolg van de maatregelen. Het gemeentebestuur kan zo de ontwikkeling van de verkeersveiligheid volgen en het beleid bijsturen als dat nodig zou zijn.

Om inzicht te krijgen in de effectiviteit van zijn verkeersveiligheidsmaatregelen is het nodig de gegevens over de ontwikkelingen in de verkeersveiligheidssituatie in Den Haag te verbeteren. De rekenkamercommissie doelt op gegevens over enerzijds doden en gewonden, anderzijds over het gedrag van verkeersdeelnemers. Voor verbetering van de gegevens van doden en gewonden zou het gemeentebestuur bij de landelijke overheid moeten aandringen op een meer tijdige en volledige aanlevering. De verbetering van de gegevens over verkeersgedrag kan het gemeentebestuur zelf ter hand nemen.

Alleen met gegevens van een goede kwaliteit kan het gemeentebestuur een gericht beleid vaststellen en nagaan wat de bijdrage is van de maatregelen aan de vermindering van het aantal gewonden en doden in het Haagse verkeer.

Reactie van het college van B&W

Reactie van het college van B&W

Datum: 14 september 2006

In deze brief geven wij aan, hoe wij de conclusies van uw onderzoek naar het verkeersveiligheidsbeleid interpreteren en welke aanbevelingen ter harte genomen zullen worden voor het toekomstige verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente.

Het aantal verkeersslachtoffers op de Haagse wegen is de laatste jaren flink gedaald. De daling van het aantal slachtoffers in Den Haag is zelfs sterker dan het landelijke gemiddelde, zo blijkt uit het feitenrapport. Deze dalende trend is positief. Toch zijn er jaarlijks nog teveel slachtoffers te betreuren. We blijven ons inzetten om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen.

De doelstellingen voor 2010 zijn in 2005 reeds bereikt. Hieruit blijkt dat het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente zijn vruchten afwerpt. Uit uw onderzoek blijkt echter dat het verkeersveiligheidsbeleid op een aantal punten verbeterd kan worden. Op basis van deze bevindingen doet u aanbevelingen om het verkeersveiligheidsbeleid beter te onderbouwen en te evalueren, waardoor de maatregelen kosteneffectiever kunnen worden ingezet. Tevens doet u aanbevelingen om beter aan te sluiten bij de landelijke uitgangspunten van "Duurzaam Veilig".

In het komende verkeersveiligheidsplan zullen wij aandacht besteden aan uw aanbevelingen.

Wij denken daarbij aan de volgende mogelijkheden:

1. Uitbreiden van de doelstelling

Door de vermindering van de registratiegraad van het aantal ongevallen is een doelstelling die primair gericht is op het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers te eenzijdig. Ook de verbetering van de subjectieve verkeersveiligheid moet in de doelstelling worden opgenomen. Hierdoor wordt beter aangesloten bij de doelstelling van het beleidsakkoord 2006-2010 ten aanzien van veiligheid "Alle Hagenaars moeten zich veilig kunnen voelen in hun eigen wijk". Bovendien kan de aanleg van 30 km zones, oversteekvoorzieningen en het verbeteren van de schoolomgeving beter worden onderbouwd.

2. Inzetten op een gebiedsgewijze benadering

De aanleg van 30 km zones komt voort uit het Convenant Duurzaam Veilig dat gemeenten en het rijk hebben afgesloten. Om beter aan te sluiten bij het Convenant Duurzaam Veilig kan worden gezien in hoeverre de aanleg van 30 km zones uitgebreid kan worden tot een meer integrale gebiedsgewijze aanpak waarbij ook oversteekvoorzieningen, verbetering van schoolomgeving en de aanpak van gevaarlijke kruispunten worden meegenomen. De blackspotaanpak kan in deze benadering worden geïntegreerd.

3. Onderzoek en analyse van het verkeersnetwerk en de verkeersstromen.

Op dit moment wordt reeds onderzoek gedaan naar het structureel verzamelen van gegevens over het verkeersgedrag, een analyse van de verkeerstromen en het verkeersnetwerk, zoals voorgesteld in de aanbevelingen, ontbreekt echter op dit moment. Het opstellen van een dergelijke analyse vergt tijd. Het komende Verkeersveiligheidsplan zal eind dit jaar al verschijnen. Het is daarom niet mogelijk om dit Verkeersveiligheidsplan op deze analyse te baseren.

Een dergelijke analyse wordt wel opgestart voor het opstellen van de Haagse Nota Mobiliteit en kan de basis zijn voor het verkeersveiligheidsbeleid op langere termijn.

Vertrouwende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Het college van burgemeester en wethouders,

De secretaris, de burgemeester,

D.M.F. Jongen

W.J. Deetman

Narwoord

Nawoord

De rekenkamercommissie heeft de reactie van het college op dit rapport met veel interesse gelezen. Met het college zijn wij verheugd dat het aantal verkeersslachtoffers in Den Haag daalt, het aantal ziekenhuisslachtoffers zelfs sneller dan landelijk. Volgens het college zou daaruit blijken dat het beleid zijn vruchten afwerpt. Uit ons onderzoek blijkt echter dat de belangrijkste collegemaatregelen gericht waren op plekken waar weinig tot geen verkeersslachtoffers vielen en daarom maar in beperkte mate zouden kunnen bijdragen aan de beoogde slachtofferreductie. Dit betekent dat de daling van aantal verkeersslachtoffers in Den Haag vooral aan andere factoren dan het gemeentelijk beleid kan worden toegeschreven, zoals landelijke maatregelen en technologische ontwikkelingen.

Volgens het college is de vermindering van het aantal slachtoffers als beleidsdoelstelling te eenzijdig. Het verwijst naar het beleidsakkoord 2006 – 2010 om aan te geven dat ook de subjectieve verkeersveiligheid een beleidsdoelstelling is. De verbetering van de beleving van de veiligheid was en is echter in het verkeersveiligheidsbeleid niet als doel opgenomen, terwijl uit onze analyse is gebleken dat het beleid door maatregelen als oversteekvoorzieningen en 30 km-zones vooral heeft bijgedragen aan de subjectieve kant. Indien het college in zijn beleid zowel de objectieve als de subjectieve verbetering van de verkeersveiligheid wil betrekken dan zal het college dat als zodanig aan de raad duidelijk moeten voorstellen. In het voorstel zou het college moeten laten blijken:

- welke middelen worden ingezet om tot vermindering van het aantal slachtoffers te komen en hoe groot de beoogde daling is;
- welke middelen worden ingezet om de veiligheidsbeleving te vergroten met hieraan gekoppeld een prestatie-indicator.

Pas met deze uitsplitsing van doelen en middelen is de raad in de positie om tot een weloverwogen beleidskeuze te komen.

Wij hebben aanbevolen om het verkeersveiligheidsbeleid te herzien en de bijbehorende financiële middelen kosteneffectiever in te zetten. De rekenkamercommissie constateert dat het college een meer integrale gebiedsgerichte benadering wil gaan bezien. Wij benadrukken dat met de gebiedsgerichte benadering een grotere vermindering van het aantal slachtoffers kan worden bereikt. Dit kan door meer aan te sluiten bij het landelijke verkeersveiligheidskader Duurzaam Veilig. Een analyse van trajecten en verkeersstromen vormt hierbij de basis voor het verkeersveiligheidsbeleid.

Het college is bezig het verkeersveiligheidsbeleid te herzien. Om het nieuwe beleidskader 2007 – 2010 tijdig gereed te hebben kiest het college ervoor dat nog niet te baseren op een volledige analyse van trajecten en verkeersstromen. Deze analyse is een adequate manier om de risicovolle trajecten te identificeren en om kosteneffectieve maatregelen te ontwikkelen. Zij vormt daarom naar de mening van de rekenkamercommissie een voorwaarde voor effectief beleid.

De rekenkamercommissie pleit ervoor de tijd die nodig is voor een analyse te creëren. Als deze analyse de tijdigheid van het beleidskader teveel zou frustreren zou het aanbeveling verdienen die analyse te maken in de voorbereidingsfase van de uitvoeringsplannen, die immers pas na het beleidskader tot stand komen. Wij wijzen er op dat de maatregelen die het college in haar reactie als voorbeeld noemt, zoals een black spotaanpak en de aanleg van oversteekvoorzieningen, vaak het exponent zijn van een op locaties gericht beleid en niet automatisch passen binnen de voorgestane gebiedsgewijze aanpak. In die zin zien wij in de reactie van het college zowel aanzetten voor een herziening van beleid zoals wij aanbevolen hebben, maar tegelijkertijd ook aanwijzingen voor voortzetting van het bestaande beleid, dat volgens ons minder op het terugdringen van de aantallen verkeersslachtoffers is gericht.

Wij willen tot slot nog onder de aandacht brengen, dat het college in zijn reactie niet ingaat op de aanbeveling voor een goede evaluatiesystematiek. Wij denken dat dit nodig is om de resultaten van het verkeersveiligheidsbeleid goed te kunnen meten en achten dit van cruciaal belang. Alleen op basis van goede evaluatiegegevens over gedrag van

verkeersdeelnemers en over slachtoffers kan het college immers het verkeerveiligheidsbeleid eventueel bijsturen en zich verantwoorden over de resultaten van het verkeerveiligheidsbeleid tegenover de gemeenteraad.

De rekenkamercommissie adviseert de raad om, na de behandeling van dit rapport, concrete afspraken met het college te maken over het vervolgtraject, en die op te nemen in een duidelijke tijdsplanning.

Wij zullen de ontwikkelingen op het beleidsterrein verkeerveiligheid de komende jaren met belangstelling blijven volgen.

Feitenrapport

Inhoud

Feitenrapport	Paginering
1. Inleiding	37
1.1 Doel van het onderzoek	37
1.2 Onderzochte aspecten	37
1.3 Onderzoeksvragen	38
1.4 Onderzoeksaanpak	39
1.5 Manier van beoordelen	40
1.6 Verkeers(on)veiligheid in Den Haag	44
1.7 Leeswijzer	47
2. Wat wil het gemeentebestuur bereiken?	49
2.1 Samenvattend beeld	49
2.2 Doelen	50
2.3 Argumentatie	51
2.4 Informatie voor het kiezen van doelen	53
2.5 De keuze voor de maatregelen en argumentatie	54
2.6 Informatie voor het kiezen van maatregelen	59
2.7 Ingeschatte bijdrage van maatregelen aan de doelen	62
3. Hoe heeft het gemeentebestuur geprobeerd het verkeer veiliger te maken?	67
3.1 Samenvattend beeld	67
3.2 Informatie over maatregelen	68
3.3 Black spots	69
3.4 30 km-gebieden	71
3.5 Oversteekvoorzieningen	74
4. Is het verkeer veiliger geworden?	77
4.1 Samenvattend beeld	77
4.2 Informatie over de gevolgen van maatregelen	78
4.3 Gevolgen van de maatregelen voor de verkeersveiligheid	79

1. Inleiding

1.1 Doel van het onderzoek

De rekenkamercommissie van de gemeente Den Haag heeft onderzocht of het gemeentebestuur bijdraagt aan de verkeersveiligheid in de stad.

De commissie wil met dit onderwerp aansluiten bij de klachten en wensen van Haagse burgers. Uit een inventarisatie van klachten en wensen van burgers bleek de verkeersveiligheid tot de top-5 te behoren¹. De commissie onderzoekt of het gemeentebestuur de goede maatregelen neemt om de problemen van burgers met verkeersveiligheid op te lossen.

Een tweede argument vormde de indicatie dat de gegevens over de verkeersveiligheid (ongevalsgegevens) in de stad niet van voldoende kwaliteit waren. Het gemeentebestuur heeft die gegevens nodig om goed te kunnen (bij)sturen. De commissie onderzoekt of het gemeentebestuur de goede gegevens heeft om te weten hoe verkeersveilig de stad is en wordt.

De rekenkamercommissie hoopt zo de effectiviteit van het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Den Haag helder te krijgen en zo nodig te verbeteren.

Dit feitenrapport bevat alleen feitenmateriaal en geen oordelen of aanbevelingen. De rekenkamercommissie heeft deze feitenbeschrijving voorgelegd aan ambtenaren om ze te laten beoordelen op juistheid en volledigheid. Het geverifieerde rapport is de basis voor de conclusies en aanbevelingen.

1.2 Onderzochte aspecten

De rekenkamercommissie gaat uit van de volgende aspecten om de verkeersveiligheid te onderzoeken:

1. passen de infrastructurele maatregelen van het Haagse gemeentebestuur in voldoende mate binnen de algemeen aanvaarde uitgangspunten, die bijdragen aan de verkeersveiligheid in de stad?
2. beschikt het gemeentebestuur over voldoende informatie over de uitgevoerde maatregelen en over de gevolgen van zijn maatregelen om gericht te kunnen sturen?

Het onderzoek concentreert zich zoals de lezer kan zien op:

- Infrastructurele maatregelen, zoals herinrichting van kruispunten, het aanleggen van fietspaden en rotondes, het opstellen van verkeerslichten; handhaving valt niet in het onderzoek omdat dat geen gemeentelijke taak is; voorlichting en educatie valt evenmin in het onderzoek omdat de gevolgen daarvan op het aantal verkeersslachtoffers niet valt te berekenen.
- Algemeen aanvaarde uitgangspunten voor verkeersveiligheid; daarmee haakt de rekenkamercommissie aan bij landelijke afspraken over maatregelen om het verkeer veilig te maken. In de paragraaf *Manier van beoordelen* vindt u daarover meer informatie.
- Informatie over uitgevoerde maatregelen; bedoeld zijn de infrastructurele maatregelen zoals hiervoor met voorbeelden uitgelegd.

¹ De rekenkamercommissie heeft diverse bronnen (stadspanel, stadsenquête, leefbaarheidsmonitors, verslagen stadsdeelcommissies) over de jaren 2004 en 2005 geanalyseerd.

- Informatie over de gevolgen van maatregelen; het gaat om inzicht bij het gemeentebestuur in aantallen slachtoffers dóór de maatregelen en alléén door die maatregelen, dus zonder gevolgen van technische ontwikkeling of landelijke maatregelen.

1.3 Onderzoekvragen

De rekenkamercommissie beoordeelt het verkeersveiligheidsbeleid aan de hand van de volgende drie vragen:

1. Wat wil het gemeentebestuur bereiken bij het veiliger maken van het verkeer?

Om deze vraag te beantwoorden wil de rekenkamercommissie antwoord op de volgende vragen:

- Wat wil het gemeentebestuur bereiken?
- Welke maatregelen denkt het gemeentebestuur daarvoor te gaan nemen?
- Welke argumenten heeft het gemeentebestuur voor de gekozen maatregelen?
- Welke informatie gebruikt het gemeentebestuur om de doelen en maatregelen te kiezen?

2. Hoe heeft het gemeentebestuur het verkeer veiliger geprobeerd te maken?

Om deze vraag te beantwoorden wil de rekenkamercommissie antwoord op de volgende vragen:

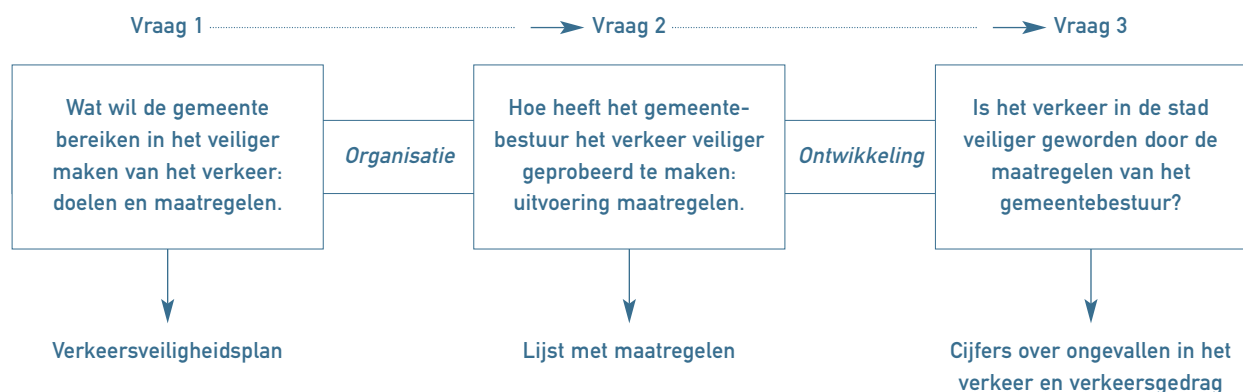
- Wat weet het gemeentebestuur over de uitgevoerde maatregelen?
- Weet het gemeentebestuur daarmee genoeg?
- Wat blijkt uit de informatie over de uitvoering van maatregelen?

3. Is het het gemeentebestuur gelukt om het verkeer veiliger te maken?

Om deze vraag te beantwoorden wil de rekenkamercommissie antwoord op de volgende vragen:

- Weet het gemeentebestuur of het verkeer veiliger is geworden door zijn maatregelen?
- Weet het gemeentebestuur daarmee genoeg?
- Wat blijkt uit de informatie over de gevolgen van de maatregelen voor de verkeersveiligheid

De drie vragen zien er in een schema als volgt uit:



Toelichting bij het schema:

1. De rekenkamercommissie beantwoordt de *Wat-vraag* (vraag 1) door een beoordeling van het plan van het gemeentebestuur voor de verkeersveiligheid. Wat wil het gemeentebestuur bereiken en welke maatregelen kiest het daarvoor (de zogenoemde doelgerichtheid van het beleid)? Voorbeeld: het gemeentebestuur wil binnen 3 jaar 4% minder ongevallen op de als gevaarlijk bekend staande kruispunten door deze anders in te richten en overal verkeerslichten te plaatsen.

Het gemeentebestuur tuigt een organisatie op om de gekozen maatregelen uit te voeren; dit gedeelte valt **niet** onder het onderzoek. Voorbeeld: de directie Stadsbeheer gaat contracten aan met aannemerbedrijven voor de herinrichting van gevaarlijke kruisingen en maakt een planning om deze binnen vier jaar klaar te hebben.

2. De rekenkamercommissie beantwoordt de *Hoe-vraag* (vraag 2) door een beoordeling van de maatregelen die het gemeentebestuur heeft uitgevoerd (de gerealiseerde prestaties). Voorbeeld: het gemeentebestuur heeft vóór 2007 daadwerkelijk op alle 50 km-wegen kruispunten vervangen door rotondes en in 50% van de stad 30 km-zones ingevoerd.

De uitvoering van de maatregelen heeft gevolgen voor de ontwikkeling van de ongevallen op straat. Voorbeeld: het aantal ziekenhuisgewonden op gemeentelijke wegen is jaarlijks met 5% gedaald.

3. De rekenkamercommissie beantwoordt de *Hamvraag* (vraag 3) door een analyse van de cijfers over ongevallen in het verkeer en door na te gaan in hoeverre die ontwikkeling veroorzaakt is door de eigen maatregelen (de vraag naar de beleidseffectiviteit). Het gaat om ‘harde’ cijfers, niet de beleving van burgers. Voorbeeld: het aantal ziekenhuisgewonden op gemeentelijke wegen rondom scholen daalt jaarlijks met 5% **door** oversteekvoorzieningen met verkeerslichten aan te brengen. Deze daling zou niet bereikt zijn wanneer de oversteekvoorzieningen niet zouden zijn aangebracht.

1.4 Onderzoeksaanpak

Bij de beantwoording van elke hoofdvraag heeft de rekenkamercommissie een methode van onderzoek gekozen die hieronder staat uitgelegd. Om de kwaliteit van het onderzoek te garanderen is de SWOV² bereid gevonden te begeleiden; zij heeft met name geadviseerd op de methodische kwaliteit en de onderbouwing van de conclusies.

1. *Wat wil het gemeentebestuur bereiken in het veiliger maken van het verkeer.*

Door het verkeersveiligheidsplan te bestuderen en ambtenaren te interviewen heeft de rekenkamercommissie met beleidsdocumenten en aanvullende interviews gereconstrueerd wat het gemeentebestuur wil bereiken voor de verkeersveiligheid, op welke manier en op welke termijn. De beleidsdoelen heeft de rekenkamercommissie beoordeeld met de zogenoemde SMART - C methode. Een belangrijk aandachtspunt daarbij was de C van consistentie; de rekenkamercommissie heeft onderzocht in hoeverre de gemeentelijke doelen passen in het landelijk Duurzaam-Veilig-kader.

² De stichting wetenschappelijk onderzoek voor de verkeersveiligheid

De SMART-C methode en het Duurzaam-Veilig-kader vindt u uitgelegd in de paragraaf 1.5 Manier van beoordelen.

2. Hoe heeft het gemeentebestuur het verkeer veiliger gemaakt?

De rekenkamercommissie heeft onderzocht wat het gemeentebestuur weet over de uitvoering van de maatregelen. Als voorbeeld: weet het gemeentebestuur hoeveel 30 km-zones, oversteekplaatsen, stoplichten zijn aangebracht. Die informatie moet volgens de rekenkamercommissie voldoende en goed genoeg zijn om te kunnen (bij)sturen (validiteit van informatie). De rekenkamercommissie heeft onderzocht of maatregelen inderdaad uitgevoerd zijn zoals gepland was.

Daarnaast heeft de rekenkamercommissie een ‘schouw op straat’ laten uitvoeren naar de aanpassingen van kruispunten en wegen en door deskundigen (gecertificeerde verkeersauditor) laten beoordelen of het gemeentebestuur dit volgens de Duurzaam Veilig-methode heeft gedaan.

3. Is het het gemeentebestuur gelukt om het verkeer veiliger te maken?

De rekenkamercommissie heeft onderzocht wat het gemeentebestuur weet van wat het heeft bereikt in het veiliger maken van het verkeer: weet het gemeentebestuur hoeveel minder slachtoffers zijn gevallen door haar maatregelen?

De rekenkamercommissie heeft een modelberekening laten uitvoeren om te beoordelen wat de maatregelen hebben opgeleverd: de zogenoemde VVR of de Verkeersveiligheidsverkenner voor de Regio. Hoe de VVR werkt staat uitgelegd in de paragraaf 1.5 *Manier van beoordelen*.

De rekenkamercommissie heeft voor deze methode gekozen, omdat een cijferbeoordeling niet mogelijk is. Plaatselijke veranderingen op een weg of een kruispunt in de slachtofferaantallen door de maatregelen zijn erg klein en blijken te veel van toeval af te hangen. Betrouwbare uitspraken zijn dan niet mogelijk. De VVR is een verantwoord alternatief.

1.5 Manier van beoordelen

In deze paragraaf leest u op welke manier de rekenkamercommissie tot haar oordeel wil komen en welke uitgangspunten zij daarvoor gekozen heeft.

1.5.1 Beoordelen van doelen, maatregelen en informatie

De rekenkamercommissie geeft een oordeel over het verkeersveiligheidsbeleid van het gemeentebestuur. Om te kunnen oordelen is een duidelijk beoordelingskader nodig. Daarmee is voor de lezer duidelijk hoe de rekenkamercommissie tot haar oordeel komt. Dit rapport oordeelt over:

- de manier waarop het gemeentebestuur de beleidsdoelen heeft opgeschreven en de argumenten daarvoor;
- de aard van de informatie over de uitgevoerde maatregelen en
- de aard van de informatie over wat met de uitgevoerde maatregelen is bereikt onder de verkeersdeelnemers.

Voor beoordeling van de gekozen beleidsdoelen en de argumentatie daarvoor gebruikt de rekenkamercommissie de zogenoemde SMART - C methode:

- **Specifiek:** doelstellingen mogen niet voor meerdere uitleg vatbaar zijn en dienen voldoende concreet te zijn.
- **Meetbaar:** een doel moet zo omschreven zijn dat duidelijk is wanneer en in welke mate een doelstelling is bereikt.
- **Afgesproken:** verschillende betrokken partijen moeten overeengekomen zijn wat zij gezamenlijk willen bereiken.
- **Realistisch:** doelstellingen moeten haalbaar en waar te maken zijn, dit betekent dat aangegeven moet zijn welke maatregelen het gemeentebestuur neemt.
- **Tijdgebonden:** bij een doel moet duidelijk zijn op welke termijn het bereikt moet zijn. Indien dit niet gebeurt kan niet beoordeeld worden of de realisatie op schema ligt.
- **Consistent:** uit het beleidsplan moet duidelijk worden dat de voorgestelde doelen en maatregelen met elkaar verenigbaar zijn en aansluiten bij de gewenste eindsituatie (einddoel van het beleid).

Een belangrijke uitwerking van de consistentie-eis is dat het Haagse verkeersveiligheidsbeleid aan moet sluiten bij het landelijke kader van Duurzaam Veilig. De richtlijnen van Duurzaam Veilig zijn:

- Een kwantitatieve doelstelling: is bepaald wat de aantallen te besparen slachtoffers zijn?
- Is rekening gehouden met de principes van Duurzaam veilig (in opzet en uitvoering):
 - functionaliteit van wegen (categorisering)
 - homogeniteit verkeer (scheidend van verschillen in massa en snelheid)
 - herkenbaarheid en voorspelbaarheid wegsituatie voor weggebruiker
- Is er sprake van een integrale aanpak (gericht op de componenten: mens, infrastructuur en voertuig)?
- Is er sprake van een pro-actieve aanpak die slachtoffers voorkómt?

Verderop in deze paragraaf vindt u meer over Duurzaam Veilig.

De informatie over de uitvoering van maatregelen (prestaties) en de gevolgen van de maatregelen voor de verkeersdeelnemers (effecten van beleid) beoordeelt de rekenkamercommissie op beschikbaarheid en relevantie. Relevant is informatie wanneer die duidelijk aansluit bij de gekozen doelen naar bijvoorbeeld tijd en doelgroep.

Bij beoordeling van de aanpassingen van kruispunten en wegen (infrastructurele maatregelen) zijn de aspecten van Duurzaam Veilig belangrijk. De SWOV en CROW³ hebben dit kader vertaald in richtlijnen. Cruciaal daarbij is het toepassen van essentiële wegkenmerken op een consistente manier, waardoor verkeersdeelnemer het type weg ‘vanzelfsprekend’ herkent en bijbehorend gedrag gaat vertonen. Als voorbeeld: in 30 km-gebieden is de herkenbaarheid bij het binnengaan van een dergelijk gebied uitermate belangrijk. Bij black spots geldt dat die niet uitgevoerd dienen te worden op een manier die strijdig is met de principes voor een duurzaam veilig ontwerp (zie onder 1.5.3 *Duurzaam Veilig aanpak*).

Hieronder krijgt de lezer nadere uitleg over enkele onderdelen van dit beoordelingskader

1.5.2 Nota Mobiliteit

De belangrijkste peilers voor het nationale verkeersveiligheidsbeleid anno 2006 worden gevormd door uitgangspunten van de landelijke Nota Mobiliteit en van het zogenoemde Duurzaam Veilig beleid.

³ Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte

De Nota Mobiliteit stelt, dat gemeenten in hun beleid mee uitvoering geven aan de nota. Centrale doelstelling is het terugbrengen van de aantallen slachtoffers in het verkeer. De nota schrijft niet voor op welke wijze moet gebeuren. Gemeenten krijgen een taak maar mogen zelf bepalen hoe ze deze uitvoeren.

1.5.3 Duurzaam Veilig aanpak

De uitgangspunten van Duurzaam Veilig zijn in de jaren '80 ontwikkeld en in het begin van de jaren '90 neergelegd in het 'paarse boek' van de SWOV⁴. Duurzaam Veilig is in deze studie onderdeel van het toetsingskader omdat Duurzaam Veilig landelijk als belangrijk uitgangspunt van verkeersveiligheidsbeleid is gedefinieerd (waaronder ook de Nota Mobiliteit), en omdat Duurzaam Veilig ook in het Verkeersveiligheidsplan van de gemeente Den Haag als belangrijke basis is bestempeld⁵.

De essentie van de Duurzaam Veilig is een pro-actieve en integrale aanpak van het verkeerssysteem (als tegenovergestelde van een re-actieve of curatieve benadering). Dit betekent dat reeds bij het ontwerp rekening gehouden wordt met de kwetsbare en feilbare mens. Samengevat is deze visie als volgt verwoord:

“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 de ongevallen bepaalt, zodanig geconditioneerd dat ernstig letsel nagenoeg uitgesloten is.” (Koornstra⁶).

De boodschap is met andere woorden; probeer het systeem zo te ontwerpen dat er zo weinig mogelijk conflicten ontstaan, en mochten die conflicten toch plaatsvinden zorg dan voor de kleinst mogelijke gevolgen. Dit is de betekenis van een inherent veilig verkeerssysteem. De belangrijkste principes om tot een duurzaam veilig wegverkeer te komen zijn de volgende⁷:

Duurzaam veilig principes	Beschrijving
Functionaliteit van wegen	Mono-functionaliteit van wegen, stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen, in een hiërarchisch opgebouwd wegennet.
Homogeniteit van massa's en/of en richting	Gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden.
Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegontwerp.	Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van wegverloop en gedrag van weggebruikers

⁴ Koornstra, M. et al. (1992). Naar een duurzaam veilig wegverkeer. SWOV.

⁵ Verkeersveiligheidsplan 2003-2006, pag. 15.

⁶ Koornstra, M. et al. (1992). Naar een duurzaam veilig wegverkeer. SWOV.

⁷ Deze principes zijn in ontwikkeling (zie ook recente uitgave Wegman en Aarts, voetnoot 7).

Andere wezenlijke elementen in de visie betreffen respectievelijk kwantificering en een integrale aanpak.

Kwantificering: de Duurzaam Veilig benadering is in de eerste plaats kwantitatief van insteek: het gaat om vermindering van de aantallen verkeersslachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden). Voor deze vermindering zijn landelijke doelen vastgesteld, die op kleinere schaalniveaus zijn vertaald in regionale en lokale doelen. Duurzaam Veilig is niet gericht op bijvoorbeeld vermindering van gevoelens van onveiligheid, maar op het daadwerkelijk terugdringen van de slachtoferaantallen. Dat wordt ook wel ‘objectieve veiligheid’ genoemd.

Integrale aanpak: de Duurzaam Veilig benadering gaat uit van het verkeerssysteem. De benadering moet integraal zijn, gericht op meerdere componenten (mens, voertuig en infrastructuur) van het verkeerssysteem gezamenlijk. Het verkeersveiligheidsbeleid staat niet op zichzelf maar in relatie met andere beleidsterreinen, zoals het brede mobiliteitsbeleid, de ruimtelijke ordening en de economische ontwikkeling van terreinen of gebieden. Verder is het van belang beleid meer te richten op routes en gebieden dan op unieke locaties in het wegennet.

Toepassing van Duurzaam Veilig op landelijk niveau

De visie mondde uit in demonstratieprojecten en concrete actieplannen en leidde in 1997 tot de ondertekening van het startprogramma Duurzaam Veilig Wegverkeer⁸. Uitgangspunten voor de totstandkoming van Duurzaam Veilig beleid zijn op diverse plaatsen en in diverse brochures gegeven. Zo bevat de Maatregel-Wijzer Verkeersveiligheid⁹ een leidraad voor de vaststelling voor landelijk, regionaal en subregionaal beleid. Zoals gezegd is zowel in het nationale (Nota Mobiliteit) als het gemeentelijke beleid aandacht besteed aan Duurzaam Veilig.

Vertaling op gemeentelijk niveau

Eind jaren '90 zijn de wegen in Nederland gecategoriseerd naar functie. Hierbij is in grote lijnen een onderverdeling gemaakt naar stroomwegen (autosnelwegen en autowegen), Gebiedsontsluitingswegen en Erftoegangswegen (in Verblijfsgebieden). Een categorisering betekent nog niet automatisch dat de weg dan ook de verschijningsvorm van Duurzaam Veilig krijgt. Dit is een kostbaar en daarmee langdurig proces. Ook is het niet zo dat Duurzaam Veilig daarbij vaste procedure voorschrijft. Veeleer moet de implementatie van Duurzaam Veilig gezien worden als een set van principes en een ‘toolbox’ met maatregelen en mogelijkheden voor de toepassing van die principes in concreet wegontwerp (zie het kopje *Essentie van Duurzaam Veilig* voor een beschrijving van de principes).

Voor gemeentelijk beleid is de aansluiting bij de uitgangspunten voor de selectie en uitvoering van (duurzaam veilig) maatregelen van belang. Beleid van bijvoorbeeld een gemeente zou aan een aantal Duurzaam Veilig criteria moeten voldoen. In dit onderzoek heeft de rekenkamercommissie nagegaan in hoeverre dat in de gemeente Den Haag het geval is.

1.5.4 VVR

De VVR-methode, waarmee de effecten van maatregelen in termen van bespaarde verkeersslachtoffers zijn berekend, bestaat in essentie uit drie stappen:

⁸ Startprogramma Duurzaam Veilig Wegverkeer: VNG, IPO, VenW & UvW, 1997.

⁹ Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer (2001). Maatregel-Wijzer Verkeersveiligheid.

- berekening van de omvang van het probleemgebied (in aantallen slachtoffers);
- bepaling van de effectiviteit van de maatregelen in termen van slachtoffervermindering;
- berekening van het effect van de maatregelen binnen het probleemgebied.

Voor het onderzoek is eerst bepaald hoeveel slachtoffers er vielen op de locaties of in de gebieden waar de maatregelen betrekking op hebben. Uitgegaan is van de jaren 2001 t/m 2003, dat zijn de meest recente jaren waarover gedetailleerde gegevens bekend zijn. Er is gebruik gemaakt van de ongevallenbestanden van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (AVV/VOR), die door de gemeente aan de onderzoekers beschikbaar zijn gesteld. De selectie is gemaakt met behulp van het softwareprogramma VERAS. Voor de black spots is gebruik gemaakt van gegevens van de gemeente zelf¹⁰.

Gegevens over de effectiviteit van maatregelen zijn ontleend aan drie bronnen: Grontmij (2002)¹¹, Infopunt Duurzaam Veilig (2001)¹² en Janssen (2005)¹³. De uiteindelijke berekening van het aantal te verwachten verkeersslachtoffers ná de uitvoering van de maatregelen bestaat uit een vermenigvuldiging van de reductiefactor van de betreffende maatregel (de factor die de mate van slachtoffervermindering aangeeft), met het oorspronkelijk aantal slachtoffers vóór de reconstructie.

1.6 Verkeers(on)veiligheid in Den Haag

Om de lezer een beeld te geven van de ‘objectieve veiligheid’ in den Haag beschrijven we hieronder de feitelijke ontwikkeling van de aantallen verkeersslachtoffers: de aantallen ziekenhuisgewonden en verkeersdoden. Met objectieve veiligheid doelen we op aantallen letselslachtoffers en doden en niet het gevoel van veiligheid dat burgers op straat ervaren. Een vergelijking met landelijke cijfers laat zien hoe beide ontwikkelingen zich tot elkaar verhouden.

¹⁰ *Verkeersveiligheidsplan 2003-2006, pag. 51*

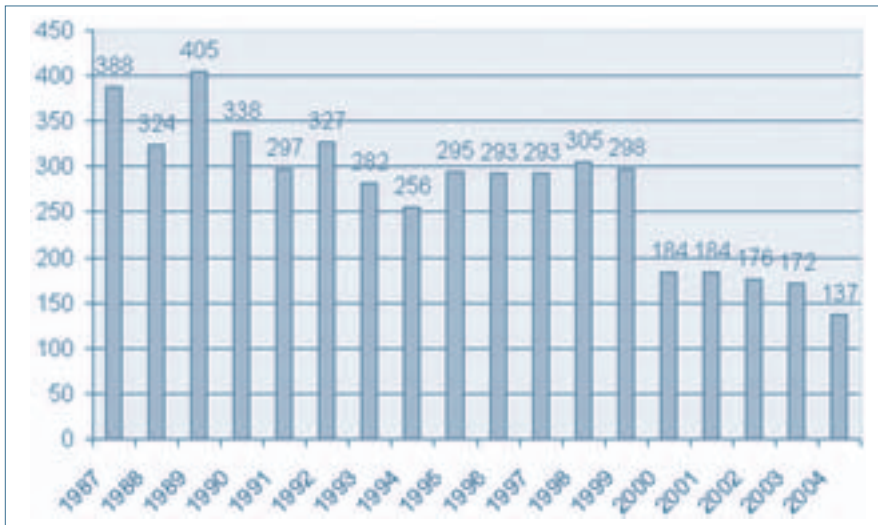
¹¹ *Effecten en kosten van verkeersveiligheidsmaatregelen, Grontmij, 2002.*

¹² *Infopunt Duurzaam Veilig. Maatregel-Wijzer Verkeersveiligheid, Infopunt Duurzaam Veilig, mei 2001.*

¹³ *Janssen (2005). De Verkeersveiligheidsverkenner gebruikt in de regio. SWOV 2005. Rapport nr. R-2005-6. SWOV. Leidschendam.*

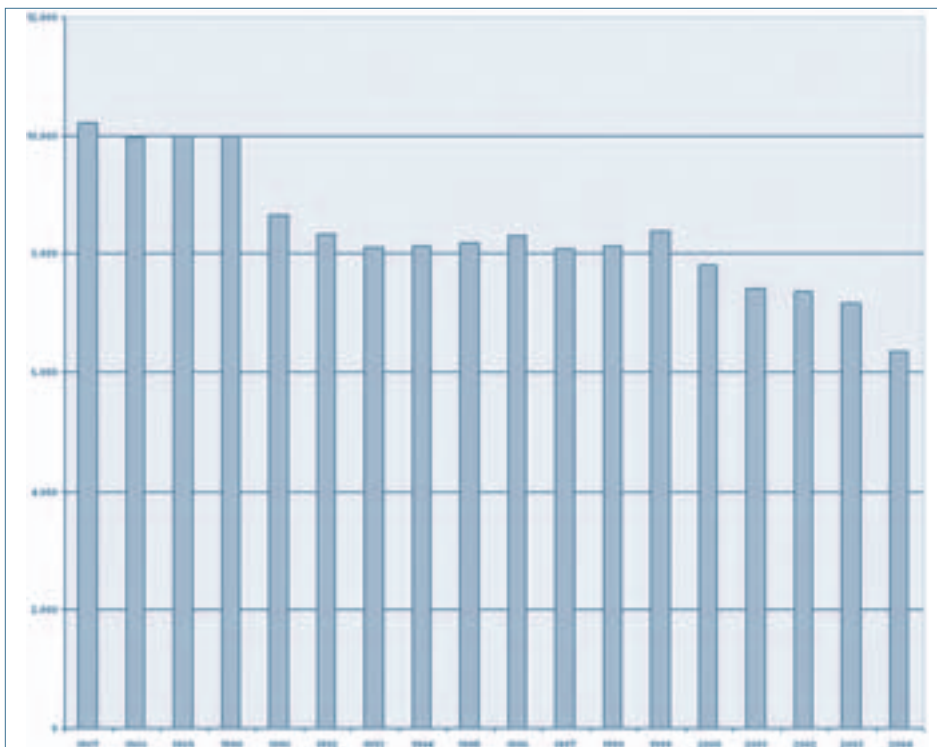
Ziekenhuisgewonden

Figuur: aantallen ziekenhuisgewonden in de gemeente Den Haag

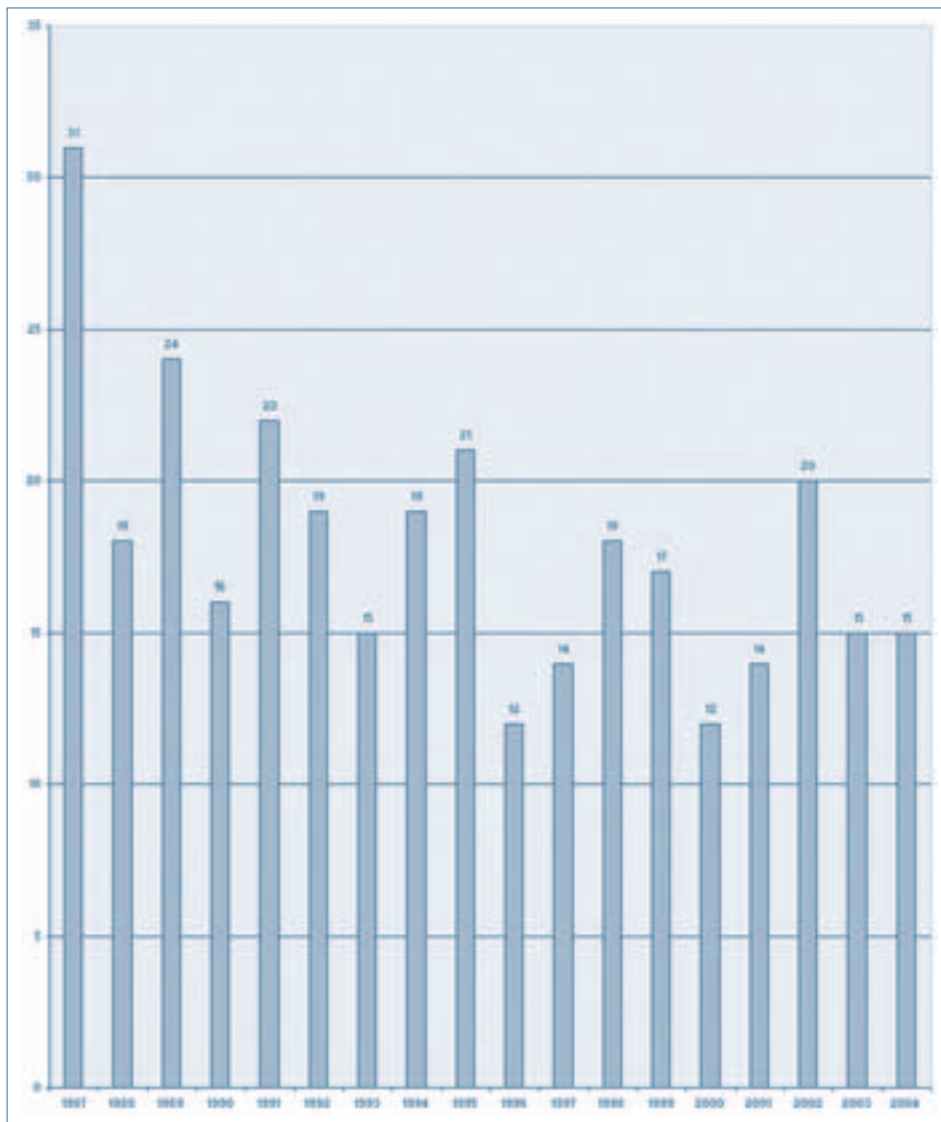


In de bovenstaande figuur is te zien dat er in het jaar 2000 een aanzienlijke vermindering van ziekenhuisgewonden plaatsvond. Deze vermindering zette zich in de jaren 2001 t/m 2004 door. Het gemiddeld aantal gewonden over de jaren 1997 - 1999 is 299; in 2004 bedroeg het aantal gewonden 137, een daling van 54%.

Figuur: aantallen ziekenhuisgewonden op alle gemeentelijke wegen in Nederland.

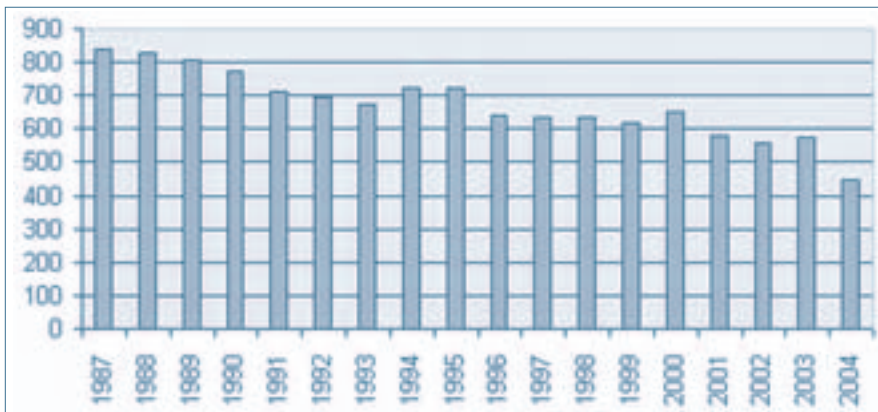


Het gemiddeld landelijk aantal ziekenhuisgewonden over de peiljaren 1997 - '99 bedraagt ongeveer 8.200. In 2004 bedroeg het aantal 6.350, een vermindering van 22%. De Haagse daling is dus gunstig tegenover de landelijke.

Verkeersdoden*Figuur: aantallen verkeersdoden in de gemeente Den Haag*

In bovenstaande figuur ziet u dat de ontwikkeling van de aantallen verkeersdoden niet gunstig is. In de jaren 1996 en 2000 was sprake van een sterke vermindering van het aantal verkeersdoden in den Haag. Die afname is in de jaren 1998 en 2002 weer teniet gedaan. Er is geen duidelijke lijn van toe- of afname over meer jaren te zien.

Figuur: Aantallen verkeersdoden op alle gemeentelijke wegen in Nederland.



Het gemiddeld landelijk aantal verkeersdoden over de peiljaren 1997 - '99 bedraagt ongeveer 630. In 2004 bedroeg het aantal 446, een vermindering van 29%. De ontwikkeling van het aantal verkeersdoden in Den Haag lijkt ongunstig vergeleken met de landelijke cijfers. We gebruiken het woord 'lijkt' omdat Den Haag geen duidelijke lijn van toe- of afname laat zien.

Het Verkeersveiligheidsplan merkt over de cijfers op (pag. 5) dat uitbreiding van het grondgebied van Den Haag in 2002 een (ongunstige) invloed heeft op de slachtofferaantallen. Daarbij zou gelden dat ook ongevallen op het rijkswegennet (voornamelijk bestaande uit autosnelwegen) zouden 'meetellen' voor de taakstelling. Tevens noemt het Verkeersveiligheidsplan de verbeterde ongevalregistratie als factor die de cijfers ongunstig beïnvloedt. Het gemeentebestuur kan niet aangeven op welke manier de rijkswegen en de verbeterde registratie de cijfers beïnvloedt.

1.7 Leeswijzer

Het rapport kent een indeling die de onderzoeksvragen volgt:

- eerst doelen (wat wil het gemeentebestuur bereiken, hoofdstuk 2),
- dan de maatregelen (hoe heeft het bestuur het verkeer geprobeerd veiliger te maken, hoofdstuk 3)
- en tot slot de resultaten (is het verkeer veiliger geworden, hoofdstuk 4).

Ieder hoofdstuk begint met een samenvattend beeld van bevindingen. Voor de lezers die snel door het rapport heen willen is het raadzaam met die drie paragrafen te beginnen.

Hoofdstuk 2 legt uit welke de doelen van het gemeentebestuur zijn, dan de argumenten daarvoor en de gegevens waarop de argumenten gebaseerd zijn. Hoofdstuk 3 laat zien welke informatie het gemeentebestuur heeft over de kosten en uitvoering van maatregelen en welke beeld daaruit spreekt. Hoofdstuk 4 legt uit welke informatie het gemeentebestuur heeft over de gevolgen van de maatregelen voor de verkeersveiligheid en welk beeld daaruit spreekt. Dit feitenrapport kent geen conclusies en aanbevelingen.

2. Wat wil het gemeentebestuur bereiken?

In dit hoofdstuk leest u wat het gemeentebestuur wil bereiken in het veiliger maken van het verkeer in de stad, welke maatregelen het daarvoor heeft gekozen en welke argumenten het heeft voor de keuze van doelen en maatregelen. Om beargumenteerd te kunnen kiezen moet het gemeentebestuur over informatie over de verkeerssituatie beschikken; de rekenkamercommissie heeft onderzocht over welke informatie het beschikt voor onderbouwing van de gekozen doelen.

2.1 Samenvattend beeld

Centraal doel

Het gemeentebestuur heeft in het Verkeersveiligheidsplan 2003 - 2006 vastgelegd dat ten opzichte van de periode 1997 - 1999 in 2010 28,8% minder doden, zijnde maximaal 11, en 27.6% minder ziekenhuisgewonden, zijnde maximaal 213 in de stad mogen vallen. Dat is het hoofddoel van het verkeersveiligheidsbeleid. Dit doel is afgeleid van het Nationaal Verkeers- en vervoersplan, vertaald naar de regio en de stad. Dit hoofddoel is voldoende meetbaar en tijdsgebonden. Het gemeentebestuur heeft het landelijk kader voor de verkeersveiligheid “Duurzaam Veilig” en de principes daaruit overgenomen. Het centrale doel is gekwantificeerd conform Duurzaam Veilig; het staat in het licht van een meer kwalitatief doel uit het beleidsakkoord 2002-2006 “een veilige stad om in te wonen en in te werken ...”. In het Beleidsakkoord 2006 - 2010 krijgt verkeersveiligheid geen aandacht.

Maatregelkeuze

Is de keuze voor de uitgangspunten en het centrale doel voor het verkeersveiligheidsbeleid duidelijk, de keuze voor de maatregelen veel minder. Het gemeentebestuur heeft niet beargumenteerd hoe het zijn doel van minder slachtoffers denkt te halen door de wegen aan te passen. Argumenten die uit een regionale studie naar voren komen, heeft het gemeentebestuur niet (zichtbaar) gebruikt. Er is geen aanwijsbare redenering tussen de gesignaleerde oorzaken voor onveiligheid en de maatregelen die het verkeer veiliger moeten maken. Er zijn geen speciale maatregelen voor het voorkomen van dodelijke ongevallen. Specificatie en kwantificering naar doelgroepen ontbreekt. Per maatregelsoort zijn geen cijfermatige doelen gesteld en ook is niet duidelijk welke bijdrage zij leveren aan het centrale doel. De beleving van verkeersdeelnemers krijgt een prominente plaats in de argumentatie voor maatregelen.

Black spots

Voor de keuze van de black spots zijn analyses uitgevoerd. Black spots zijn locaties waar gedurende drie jaren zes of meer ongevallen hebben plaatsgevonden. De argumentatie geldt echter alleen de locatie (definitie) en prioriteitstelling (meeste ongevallen). Na aanwijzing van een black spot bepaalt het gemeentebestuur met een ongevalsanalyse welke aanpassingen van de locatie nodig zijn om deze veiliger te maken. De analyse geldt alleen de locatie zelf, niet de wijdere omgeving met routes zoals Duurzaam Veilig vereist.

De black-spotbenadering is omstreden. De wethouder van Verkeer gaf in 2002 aan, dat de aanpak steeds lastiger werd vanwege het geringe aantal ongevallen en de stijgende kosten om ze te voorkomen. Het aantal ongevallen zegt steeds minder over de onveiligheid van de locatie. Het effect van de benadering lijkt geringer te worden. De benadering is in strijd met Duurzaam-Veilig-principes van gebiedsgewijze benadering en preventieve aanpak.

30 km-gebieden

Het inrichten van 30 km-gebieden komt vooral voort uit het omarmen van de Duurzaam Veilig principes, niet uit een kwantitatieve analyse van onveiligheid. Deze benadering zorgt voor meer veiligheid: de verkeersdrempels zorgen voor snelheidsverlaging, de lagere snelheid zorgt voor een kleinere ongevalskans, mocht zich toch een ongeval voordoen is de botssnelheid kleiner en de afloop dus minder ernstig.

Oversteekvoorzieningen

Er is geen analyse van de omvang en aard van ongevallen waarvoor oversteekvoorzieningen een oplossing zouden kunnen bieden. Wel levert een computermodel de informatie over de noodzakelijkheid van een oversteekvoorziening van locaties. Om deze voorzieningen aan te brengen speelt het veiliger maken van de locatie wel een rol maar doorslaggevend is het nooit. Waarschijnlijk spelen politieke (wens vanuit de bevolking) of economische redenen (voordeligere oplossing) een rol. Het gemeentebestuur heeft geen gegevens waaruit blijkt dat oversteekvoorzieningen een maatregelsoort is om het aantal ongevallen te verkleinen.

Informatie

Ongevalsegevens zijn de basis voor het beleid. Gedrags- en conflictstudies leveren aanvullende gegevens voor het beleid. De ongevalsgegevens worden landelijk verwerkt. Zij lopen achter, in het voorjaar 2006 zijn de gegevens over 2004 bekend. Er is sprake van een teruglopende registratiegraad. Gebrek aan actuele cijfers en onvolledigheid maakt de ongevallenregistratie minder betrouwbaar om keuzes voor doelen of maatregelen te maken. Het gemeentebestuur evalueert niet wat de gekozen maatregelen bijdragen aan het centrale doel van slachtoffervermindering en kent dus niet het rendement van zijn investeringen (effectiviteit van beleid). De gebrekkige registratie belemmert een goede evaluatie van maatregelen.

2.2 Doelen

De centrale doelstelling van het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Den Haag is het terugdringen van de aantallen doden en gewonden. De doelstelling uit de Nota Mobiliteit taakstelling is opgenomen in het Verkeersveiligheidsplan van de gemeente Den Haag. De doelstelling luidt¹⁴: “In 2010 28,8% minder doden en 27,6% minder ziekenhuisgewonden dan het gemiddelde van de jaren 1997 - 1999”. Uitgaande van het gemiddeld aantal slachtoffers in de periode 1997-1999 betekent een vermindering van respectievelijk 28,8% doden en 27,6% ziekenhuisgewonden, dat er in 2010 niet meer dan 11 verkeersdoden en 213 ziekenhuisgewonden mogen zijn in Den Haag.

Toelichting op omrekening percentages naar absolute aantallen uit de taakstelling:

Het gemiddelde aantal doden op gemeentelijke wegen in Den Haag was in de jaren 1997-1999 circa 15. Het gemiddeld aantal ziekenhuisgewonden op gemeentelijke wegen in de Den Haag was in de periode 1997-1999 circa 300.

De taakstelling is een afgeleide van de doelstelling van de stadsregio Haaglanden en de rijkstaakstelling ten aanzien van verkeersdoden en ziekenhuisgewonden in 2010 (zie figuur 2).

¹⁴ Verkeersveiligheidsplan 2003-2006, pag. 7.

Figuur: Verband tussen taakstellingen



Volgens het NVVP dient het landelijk aantal doden en ziekenhuisgewonden vergeleken met het gemiddelde van de jaren 1997 - 1999 minder te worden: het aantal doden moet tot 2010 verminderen met 30% tot maximaal 750, het aantal ziekenhuisgewonden met 25% tot maximaal 14.000.

De gemeenten hebben zich later verplicht tot een vermindering van het aantal doden met 25% over dezelfde periode als het NVVP. Duurzaam Veilig vormt hiervoor de basis.

Naast het Verkeersveiligheidsplan zijn ook in het Beleidsakkoord 2002-2006 uitgangspunten voor het verkeersveiligheidsbeleid geformuleerd¹⁵. In dat akkoord staat de rode lijn voor het beleid van Den Haag beschreven: “een veilige stad om in te wonen en te werken, versterking van de binding van alle inwoners met hun wijk en stad, en een stad waar de dienstverlening voor burgers, bedrijven en instellingen op een hoog niveau staat”. Verder gaat het akkoord in op de voortzetting van de inrichting van 30 km-gebieden, de veiligheid van schoolroutes en het opvoeren van de inspanningen voor verkeerseducatie. In het Beleidsakkoord 2006 - 2010 is het onderwerp verkeersveiligheid niet opgenomen.

2.3 Argumentatie

In de vorige paragraaf heeft de rekenkamercommissie aangegeven, dat de doelstelling tot het terugdringen van slachtoffers afgeleid is van de taakstelling van het Rijk en van Haaglanden. In deze paragraaf is onderzocht in hoeverre er expliciet een relatie te leggen is tussen het Haagse beleid enerzijds en het Rijks- en regionale beleid anderzijds. Daarnaast is geanalyseerd welke overige argumenten ten grondslag liggen aan het Haagse beleid.

Rijksbeleid en Duurzaam Veilig

Het Verkeersveiligheidsplan verwijst nadrukkelijk naar Duurzaam Veilig en onderschrijft het belang daarvan voor het gemeentelijk beleid. De motivering die het plan bijvoorbeeld geeft voor de keuze van doelen en aanpak (pro-actief) is: “omdat het voorkomen van ongevallen een respectabeler strategie is dan het aanpakken van gevaarlijke locaties als reactie op ernstige ongevallen” (pag. 18 van het Verkeersveiligheidsplan). Het Verkeersveiligheidsplan 2006-2006 van de gemeente Den Haag bouwt voort op het eerdere beleid, waarin Duurzaam Veilig 1 centraal heeft gestaan. De afspraken over Duurzaam Veilig 1 waren vastgelegd in een convenant tussen het Rijk, het IPO, de VNG en de UvW¹⁶.

¹⁵ Verkeersveiligheidsplan 2003 - 2006 pag. 18

¹⁶ Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig, 15 december 1997.

Beleid Haaglanden

Het beleid van Haaglanden is gebaseerd op een uitvoerige analyse van de belangrijkste verkeersveiligheidsproblemen in de regio en mogelijke maatregelen. Daartoe is een studie uitgevoerd met de Verkeersveiligheidsverkenner (VVR). In de studie worden bijvoorbeeld de volgende infrastructurele maatregelen op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (waar een groot deel van de ongevallen in Den Haag plaatsvindt) genoemd:

Tabel: Resultaten VVR-exercitie (bron: SWOV)

Maatregel	aandeel in weglengte of aantal kruispunten	Effect in vermindering aantal ziekenhuisgewonden
Fietspaden en parallelwegen	24%	18%
Afwezigheid geparkeerde voertuigen	6%	14%
Rotondes	5%	53%
Plateaus	27%	14%

De studie bevat onder meer een verkenning naar varianten op het geplande maatregelpakket. In grote lijnen zijn deze als volgt.

- Variant 1: voortzetting huidig beleid (is reeds hierboven beschreven)
- Variant 2: NVVP scenario: hanteren van landelijk maatregelpakket, 1 op 1 toegepast voor Zuid Holland.
- Variant 3: Duurzaam veilig plus scenario: maatregelpakket is gebaseerd op kosten-effectiviteit van de maatregelen en draagvlak.
- Variant 4: taakstellend scenario: vervolg op duurzaam veilig plus, waarbij omvang van het maatregelpakket wordt bepaald door het realiseren van de regionale doelstelling

Het resultaat van de berekening voor het aantal doden en ziekenhuisgewonden voor de vier varianten zijn als volgt.

- Variant 1 leidt tot 39 doden en 1181 ziekenhuisgewonden
- Variant 2 leidt tot 44 doden en 1273 ziekenhuisgewonden
- Variant 3 leidt tot 38 doden en 1123 ziekenhuisgewonden
- Variant 4 leidt tot 36 doden en 1085 ziekenhuisgewonden

Het Verkeersveiligheidsplan van de gemeente Den Haag verwijst naar de VVR die door Haaglanden is uitgevoerd. De gemeente concludeert op basis van deze informatie, dat “de doelstelling alleen haalbaar is in het scenario waarbij wegen in hun huidige categorisering duurzaam worden ingericht” (pag 17). Dit uitgangspunt staat in het plan niet verder uitgewerkt. Niet duidelijk is of en in welke mate de doelen en maatregelen in het Haagse beleid gebaseerd zijn op de studie van Haaglanden. Er is op het niveau van de doelstelling wel sprake van een relatie tussen het rijks- en regionale beleid enerzijds en het gemeentelijke beleid anderzijds maar op meer operationeel niveau heeft het gemeentebestuur deze relatie niet gelegd. In hoeverre het Haaglandse beleid de totstandkoming van het beleid in Den Haag heeft bepaald heeft de rekenkamercommissie niet kunnen achterhalen uit de interviews en raadsstukken. In het onderzoek gaat de rekenkamercommissie dan ook uit van de overwegingen die in het Verkeersveiligheidsplan zijn opgenomen.

Analyse verkeersonveiligheidsproblematiek in Haags beleid

In het Verkeerveiligheidsplan van Den Haag is een eigen analyse opgenomen van de verkeers-onveiligheidsproblematiek (zie pag. Verkeerveiligheidsplan 7-10). Aangegeven is dat het aantal ziekenhuisgewonden vanaf het jaar 2000 sterk is gedaald. Uit deze analyse blijkt dat de taakstelling voor het aantal ziekenhuisgewonden in 2010 al in 2000 is gerealiseerd. Het plan noemt geen reden of oorzaken voor deze daling.

Voor de dodelijke ongevallen constateert de gemeente: “Moeilijker ligt het bij de dodelijke ongevallen, omdat er geen speciale maatregelen zijn gericht op het voorkomen van dodelijke ongevallen” (pag. 9). Daarbij wordt ingegaan op de resultaten van een ongevalanalyse voor het jaar 2001. Belangrijkste punten uit de analyse zijn:

- In de leeftijdsgroep 16-30 vallen verhoudingsgewijs de meeste slachtoffers. In vergelijking met 1998 is het aantal slachtoffers onder jongeren (16-24 jaar) echter zowel procentueel als absoluut gedaald.
- De black spot lijst. Hier wordt geconstateerd dat de nieuwe lijst meer slachtoffers telt op de ernstigste black spots, terwijl het aantal slachtoffers in heel Den Haag is gedaald. Dat betekent: “dat de letselongevallen zich concentreren op de black spots en die liggen allemaal op de hoofdroutes.”(pag. 12).
- In woonwijken en op de kruisingen van hoofdroutes met woonstraten gebeuren minder letselongevallen. Dit komt volgens de gemeente door:
 - aanzienlijke uitbreiding van de 30km zones
 - consequent instellen van voorrangregelingen.

Beleving verkeerveiligheid

Het Haagse beleid is meer dan voorheen mede gebaseerd is op de problematiek zoals bewoners die voelen: “De subjectieve beleving met name wensen van bewoners telden minder. Maatschappelijke veranderingen vragen echter om een beleid dat meer gericht is op de problematiek zoals de bewoners die voelen”¹⁷. Dit heeft zijn neerslag gehad op de inrichting van de 30 km-gebieden (en dan met name de volgorde van uitvoering) en op de maatregelen om de oversteekbaarheid te vergroten.

2.4 Informatie voor het kiezen van doelen

Benodigde gegevens

Ongevalgegevens vormen de basis voor het verkeerveiligheidsbeleid. Gedrags- en conflictstudies zijn belangrijk voor het leveren van aanvullende gegevens voor het vormgeven van het beleid.

Beschikbaarheid en kwaliteit van informatie

De taakstelling van het integrale beleid is direct gebaseerd op de taakstelling van Haaglanden en het Rijk. Daarbij heeft de gemeente, zoals reeds in paragraaf 3.3 wordt beschreven, een algemene analyse van de verkeersonveiligheidsproblematiek in Den Haag uitgevoerd. Deze analyse richtte zich op de ongevalgegevens over 2001 en de patronen die daaruit naar voren komen.

In een brief van de wethouder voor verkeer aan de commissie Verkeer, Economie en Monumenten¹⁸ geeft hij aan dat de ongevalcijfers uit 2001 zijn aangevuld met cijfers van 2004. Dit betreft echter alleen voorlopige cijfers en er is nog geen onderscheid gemaakt naar wegbeheerder. In de brief wordt vermeldt dat de totale ongevalscijfers van 2004 pas in mei 2006 door Rijkswaterstaat worden aangeleverd. Daarbij wordt de kantekening gemaakt: “Overigens moeten deze cijfers met enige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

¹⁷ Verkeerveiligheidsplan pag. 18

¹⁸ Brief van wethouder voor verkeer aan de voorzitter van de Commissie Verkeer, Economie en Monumenten. dd 23 augustus 2005.

De afgelopen jaren blijkt de registratiegraad (door de politie) van de verkeersongevallen terug te lopen. Dit is een landelijke ontwikkeling die tot gevolg heeft dat de verkeersongevallenregistratie een minder betrouwbaar instrument is geworden voor de toetsing van het verkeersveiligheidsbeleid.”

De onderbouwing voor de verschillende onderdelen van het beleid is lastig te bepalen. Achterliggende informatie over de totstandkoming van plannen is in Den Haag beperkt aanwezig. Dat geldt vooral voor de keuzen die gemaakt zijn, de overwegingen en analyses die eraan ten grondslag lagen, et cetera. Ook de ambtenaren die destijds bij DSO betrokken waren met de voorbereiding van het Verkeersveiligheidsplan 2003-2006 zijn daar nu niet meer werkzaam.

Slechts op een aantal punten legt het Verkeersveiligheidsplan een verband tussen de uitkomsten van de probleemanalyse en de keuze van de verschillende beleidsinstrumenten, zoals bij de constatering dat: “..de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden minder gunstig is, omdat er geen speciale maatregelen zijn, gericht op het voorkomen van dodelijke ongevallen” (pag. 9 Verkeersveiligheidsplan). Ook laat de ongevalsanalyse in het document zien dat juist op de ernstigste black spots in de stad nog meer slachtoffers geteld worden, terwijl het aantal slachtoffers in heel Den Haag is gedaald. De conclusie is: “dat de letselongevallen zich concentreren op de black spots en die liggen allemaal op de hoofdroutes”.

Informatie over doelen en maatregelen

Het is niet duidelijk wat de maatregelsoorten bijdragen aan het realiseren van de doelen. De kwantitatieve benadering is niet op alle onderdelen in het Verkeersveiligheidsplan herkenbaar. Er wordt bijvoorbeeld niet aangegeven welke delen van de benodigde slachtofferreductie verwacht worden van welke groepen maatregelen. Ook aan kwantitatieve evaluatie (achteraf) wordt geen aandacht besteed. De ongevalsanalyse heeft duidelijk de basis gevormd voor de investering in black spot reconstructies. In mindere mate geldt dat voor de 30 km-gebieden. De onderbouwing voor het investeren in 30 km-gebieden ligt vooral in het omarmen van het Duurzaam-Veiligbeleid.

2.5 De keuze voor de maatregelen en argumentatie

In deze paragraaf is eerst aangegeven op welke aspecten de keuze voor verschillende maatregelen in Den Haag is gebaseerd. Vervolgens is voor de verschillende maatregelen uit het Verkeersveiligheidsplan aangegeven hoe de argumentatie voor de keuze luidt.

Basis voor de keuze van maatregelen

In het Verkeersveiligheidsplan worden drie analyses op de onveiligheidsproblematiek vermeld, die gebruikt zijn om een basis te leggen voor een maatregelkeuze (pag. 11-13). De gemeente geeft aan dat in de analyses de volgende drie elementen een rol zouden moeten spelen:

- **Leeftijd:** Geconstateerd wordt dat er relatief veel slachtoffers vallen in de leeftijdsgroep van 16-30 jaar (net als elders in het land).
- **Black spots:** In 1997 waren er 111 van deze black spots, met in totaal 893 slachtoffers. In 2001 waren er 118 black spots met totaal 973 slachtoffers (het gaat hier om alle gewonden, niet alleen ziekenhuisgewonden). Dit betekent dat de meerderheid van de slachtoffers valt op deze black spot locaties, in 2001 was dat 80% van alle gewonden.
- **Toedracht:** De meeste ziekenhuisgewonden komen voort uit ‘geen doorgang geven’, ‘geen voorrang geven’, en ‘onvoorzichtig rijden’. Samen leidden deze oorzaken in 2001 tot 85 ziekenhuisgewonden (46% van het totaal in dat jaar).

De keuze van de instrumenten zou dus gebaseerd moeten zijn op deze drie elementen. Onderstaand is per instrument onderzocht waar de keuze op is gebaseerd en welke rol de bovenstaande elementen daar al dan niet bij spelen.

Argumentatie per maatregelsoort

1. Oversteekbaarheid

Voor argumentatie voor verbetering van de oversteekbaarheid verwijst het gemeentebestuur naar de Zebranota¹⁹. De Zebranota spitst zich toe op de volgende vragen:

- Welke kenmerken hebben ongevallen met voetgangers? Waar gebeuren ze vooral en wat zijn, volgens de ongevallenregistratie, de oorzaken?
- Levert voorzieningen als zebra's en voetgangerslichten, bij kruispunten in in wegvakken, winst op voor de verkeersveiligheid?

De beantwoording van deze vragen leidt tot algemene uitgangspunten voor de toepassing van zebra's. Hij leidt dus niet tot specifieke locatiekeuzes uit een analyse van oversteekgedrag van voetgangers en oversteekbaarheid van wegen. De nota beperkt zich tot een analyse van *ongevallen* op wegen en kruispunten. Zo stelt de beleidsnota onder meer vast, dat 80% van de slachtoffers onder voetgangers vallen op de hoofdadrs en 20% in de woonwijken.

De belangrijkste beleidsvoornemens zijn (samengevat):

- voortgaan met de aanleg van zebra's, ten behoeve van de subjectieve verkeersveiligheid bij voetgangers;
- vooral meer zebra's op wegvakken en op plekken waar geen verkeerslichten zijn;
- verkeerslichten voor voetgangers toepassen wanneer de oversteekbaarheid verbeterd moet worden. Ze helpen niet voor de verkeersveiligheid.
- bestaande kanalisatiestrepen vervangen door zebra's;

Verder bevat de nota richtlijnen voor de inrichting van zebra's. Deze zijn soberder dan de richtlijnen die het CROW heeft uitgebracht.

Het verbeteren van de oversteekbaarheid is vooral ingegeven door de wens van het bestuur om in te spelen op behoeften en klachten van bewoners. Er waren vooral veel klachten over slechte oversteekbaarheid van drukke wegen. De keuze voor dit instrument is expliciet gebaseerd op de beleving van de verkeerssituatie door de bevolking. De drie bovengenoemde elementen van de analyse van de verkeersveiligheidssituatie (leeftijd, black spots en toedracht) hebben geen rol gespeeld in de keuze voor dit beleidsinstrument. De gemeente heeft haar keuze echter wel expliciet verantwoord: "Het aanpakken van enkele knelpunten per jaar zal de bevolking duidelijk maken dat de gemeente oor heeft voor hun klachten" (Verkeersveiligheidsplan pag. 18). Het einddoel van het beleid op het gebied van oversteekbaarheid is niet expliciet aangegeven in het Verkeersveiligheidsplan 2003-2006. Het plan vermeldt: "Het aantal locaties waar oversteekproblemen zijn gemeld is zodanig toegenomen dat de oversteekbaarheid in dit verkeersveiligheidsplan een speerpunt is geworden" (pag. 21). Doel is om vooral de oversteekvoorzieningen op de hoofdroutes te vergroten. Er is geen budget aangegeven in het Verkeersveiligheidsplan.

2. Black spots

De gemeente Den Haag heeft gekozen voor het jaarlijks aanpakken van een aantal black spots (zie Verkeersveiligheidsplan p. 22). Uit de beschrijving in het Verkeersveiligheidsplan wordt duidelijk dat met black

¹⁹ Beleidsnota Zebra's van juni 2004 van de werkgroep Verkeersveiligheid Den Haag aangeboden door de wetbouder Verkeer aan de raadscommissie VEM bij brief van 7 september 2004 RIS 119589

spotaanpak wordt beoogd slachtoffers te besparen²⁰ en bij te dragen aan de realisatie van de doelstelling voor 2010. De aanpak van black spots wordt een noodzakelijke aanvulling op de uitgangspunten van Duurzaam Veilig geacht: “Het risico dat te weinig slachtoffers worden voorkomen indien de aanpak van black spots wordt verruild ten gunste van de totaalvisie Duurzaam Veilig, is reëel aanwezig. Vandaar dat de aanpak van black spots een speerpunt blijft” (zie p. 18 van het Verkeersveiligheidsplan). De gemeente stelt de prioriteiten voor het aanpakken van black spots op basis van gegevens over locaties waar de meeste slachtoffers vallen. De doelstelling 2003-2006: verbeteren van 10 black spots. Budget 2003-2006: €1.200.000

3. Duurzaam Veilig: Inrichting van 30 km-gebieden

Onder het kopje Duurzaam Veilig gaat het vooral om het inrichten van 30km zones. In 1997 is een categoriseringsplan voor de Haagse wegen gemaakt. In dat plan worden wegen ingedeeld in stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en verblijfsgebieden. In de verblijfsgebieden geldt standaard een snelheidslimiet van 30 km/h, en de inrichting voldoet aan specifieke richtlijnen. De keuze voor dit instrument is ingegeven door de landelijke Duurzaam Veilig benadering.

In het Verkeersveiligheidsplan worden een aantal kanttekeningen geplaatst bij het voornemen van het inrichten van 30km gebieden, zoals: “Ondanks de duurzaam veilige inrichting is de snelheid op de hoofdroutes een probleem”, en: “Snelheid leidt tot ongevallen”, en: “Ook is het niet altijd mogelijk om drempels aan te leggen” (vanwege andere belangen, bijvoorbeeld bij de brandweer).

Er is geen doelstelling en geen budget gespecificeerd.

4. Stadsleefgebieden

Geconstateerd wordt dat het hoofdrouthenetwerk fijnmaziger is dan de intentie was van Duurzaam Veilig. In 2003 wordt begonnen met planvorming voor het maken van twee stadsleefgebieden. Doelstelling 2003-2006: Studie naar de inrichting van twee stadsleefgebieden. Budget: € 50.000

5. Schoolomgeving

De locatiekeuze voor verbeteringen van de verkeerssituatie rondom scholen worden vooral gebaseerd op aanvragen van scholen. Men verwacht dat de komst van meer verkeersouders en verkeersleerkrachten zal leiden tot meer verzoeken om onveilige situaties rond scholen te verbeteren dan wel om schoolroutes te verbeteren. Doelstelling 2003-2006: Aanpak vier grote en vier kleine knelpunten (minder dan € 7.500). Budget: € 160.000.

6. Bewustwording, educatie en training

De gemeente is actief bezig om verkeerseducatie te stimuleren. Dit omvat bijvoorbeeld: BROEM cursussen (cursussen voor ouderen), Verkeersles basisonderwijs, Verkeersles voortgezet onderwijs, Bromfietscursus, Verkeersleerkracht, Verkeersouders, Schoolkalender, Schoolbrengdag, KANS (Kinderen Anders naar School), Fietskeuringen, Fietsles voor allochtonen, Verkeersparcours op schoolpleinen, Verkeertuin. Bij de keuze voor dit beleidsinstrument is geen argumentatie gegeven.

Doelstelling 2003-2006: aanbieden van de diverse activiteiten (zie hierboven). Budget: ca € 170.000.

7. Handhaving en controle

Het grote aantal verkeersovertredingen maakt het stellen van prioriteiten binnen de handhaving noodzakelijk. De gemeente Den Haag heeft ervoor gekozen om aan te sluiten bij de categorisering zoals die in het kader van Duurzaam Veilig is vastgesteld. De controle richt zich daarom vooral op gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen. Daarnaast is er een gebiedsgewijze controle.

20 Verkeersveiligheidsplan 2003-2006, pag. 18.

De inzet wordt voorafgegaan door ongevalanalyses en een inventarisatie van klachten uit de betreffende wijken. Andere onderwerpen zijn: alcoholcontroles, roodlichtovertredingen, snelheidsovertredingen, project Bromsnor (overlast bromfietsen), bestrijding agressie in het verkeer, display (met snelheid), een regionaal handhavingsproject en een voorstel voor aanpak recidivisten.

Er is geen doelstelling en geen budget gespecificeerd.

8. Nieuwe technologie

De gemeente wil onderzoeken of op gemeentelijke schaal projecten als de snelheidsbegrenzer en black box toepasbaar zijn. Er is geen doelstelling en geen budget gespecificeerd.

9. Communicatie

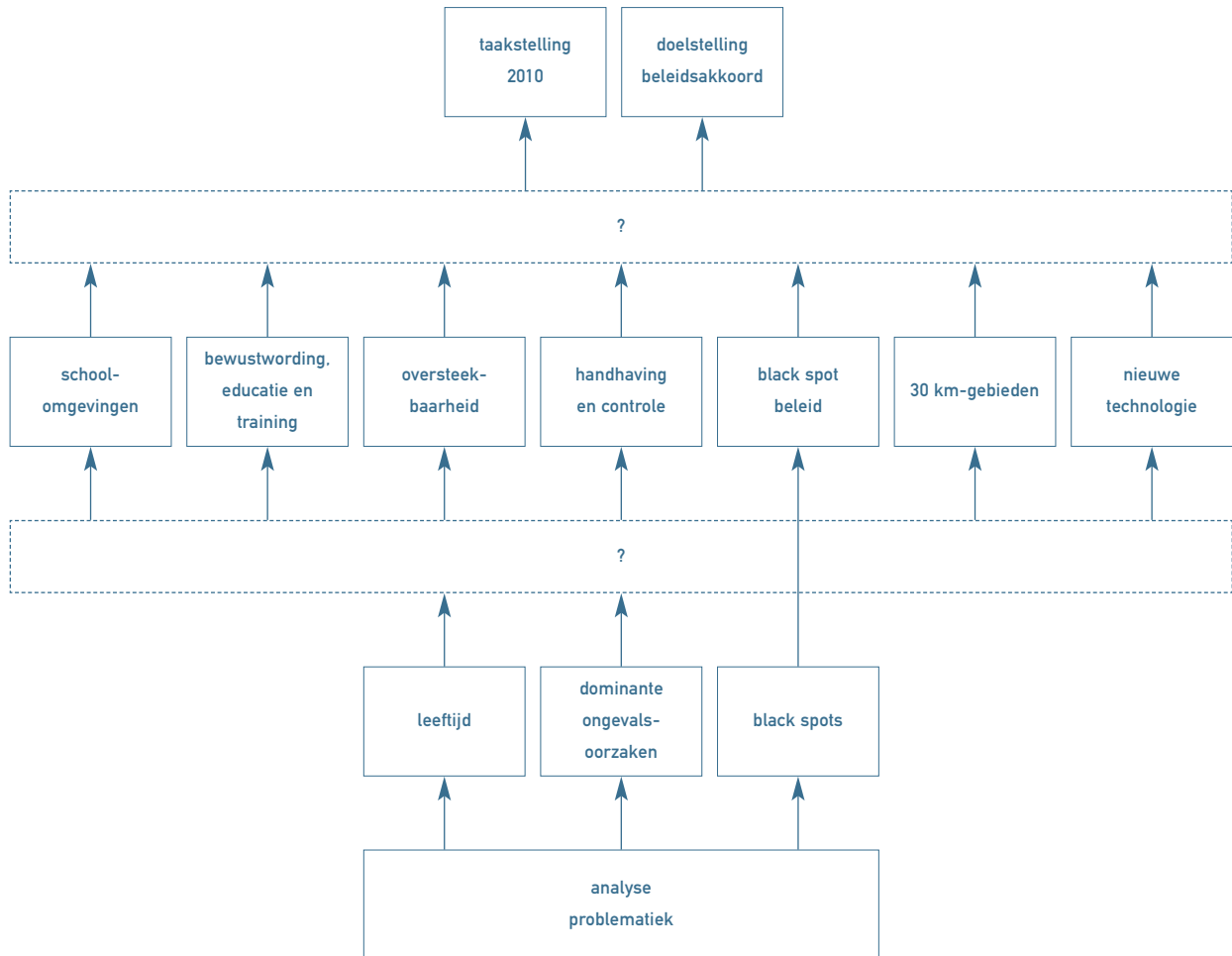
De gemeente stelt dat draagvlak onontbeerlijk is. De gemeentelijke internetsite wordt gezien als een geschikt medium om gedetailleerde informatie aan te bieden.

Doelstelling 2003-2006: 2-maandelijkse actualisering verkeersveiligheidssite; billboards bij alle uitvoeringsprojecten; jaarlijks een gerichte voorlichtingsactie. Budget: € 20.000

Samenvatting argumentatie keuze per maatregelsoort

In de volgende figuur hierna is het totale verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Den Haag in een doel-middelenschema weergegeven. Het schema is een samengevatte weergave van het verkeersveiligheidsbeleid waarbij de relaties staan aangegeven tussen probleem - maatregel - maatschappelijk doel zoals die blijken uit de beleidsdocumenten. De lijnen geven het volgende weer: uit de analyse van de verkeerssituatie (onderste laag) moet blijken welke verkeersproblemen (tweede laag van onderen) het gemeentebestuur moet aanpakken om de veiligheid te vergroten. De maatregelen die het bestuur kiest (middenlaag) moeten aangewezen zijn om de problemen op te lossen in het licht van het maatschappelijk doel (bovenste laag).

Figuur. Doel - middelschema van het verkeersveiligheidsbeleid van Den Haag, samengevat weergegeven.



Toelichting

De analyse van verkeersonveiligheid in het Verkeersveiligheidsplan leidt tot de definitie van probleemgebieden (leeftijd, oorzaken, black spots).

Voor het black spotbeleid is een lijn te ontdekken van analyse naar probleemgebied naar maatregel. De analyse leidt tot de keuze van de locaties (vaststelling van de aantallen ongevallen per locatie volgens de definitie) en de prioriteitstelling voor aanpassing (welke locatie eerst); een ongevalsanalyse voor aanpassingsmaatregelen geldt alleen de locaties en niet de verdere omgeving of trajecten. De soort aanpassingsmaatregelen vloeien niet voort uit de probleemanalyse.

De andere maatregelgebieden vloeien niet herkenbaar voort uit de analyse. Voor het probleemgebied leeftijd zijn nadere maatregelen ontwikkeld maar niet duidelijk is hoe deze bijdragen aan vermindering van de onveiligheid. In het plan maakt het gemeentebestuur een keuze voor gedragsbeïnvloedende cursussen maar niet duidelijk wordt waarom die de meest aangewezen maatregelen zouden zijn.

De maatregelen moeten leiden tot realisatie van de taakstelling, maar niet is aangegeven hoe de maatregelen bijdragen aan de beoogde daling van de verkeersonveiligheid, en welke maatregel in welke mate moet bijdragen.

De gemaakte analyse van ongevalsoorzaken leidt in het plan niet op een herkenbare manier tot maatregelen.

Overigens is de communicatie niet als apart maatregelsterrein in dit schema opgenomen omdat de gemeente dit als ondersteunend beschouwt ten behoeve van de infrastructurele projecten.

Samenvattend: het schema laat dus zien dat uit de beleidsstukken niet duidelijk wordt waarom de gekozen maatregelen de meest aangewezen zijn om de geanalyseerde problemen op te lossen. Het schema laat verder zien dat uit de beleidsstukken niet duidelijk wordt hoe de maatregelen de gekozen maatschappelijke doelen dichterbij brengen.

2.6 Informatie voor het kiezen van maatregelen

Om de maatregelen meer in de diepte te kunnen onderzoeken heeft de rekenkamercommissie die maatregelen gekozen die het grootste beslag op het budget leggen. Aan middelen zou het gemeentebestuur volgens het verkeersveiligheidsplan 2003 - 2006 jaarlijks ruim een miljoen euro's nodig zijn volgens de volgende verdeling:

- black spots	€ 300.000
- 30 km-zones	420.600
- oversteekvoorzieningen	150.000
- schoolomgeving	40.000
- overig	100.000
- gedragsbeïnvloeding	45.000

De infrastructurele maatregelen maken volgens het verkeersveiligheidsplan 2003 - 2006 95% van de begrote middelen uit in het verkeersveiligheidsbeleid, waarvan black spots, 30 km-zones en oversteekvoorzieningen driekwart. Die drie maatregelsoorten heeft de rekenkamercommissie vanwege het financieel beslag nader onderzocht.

2.6.1 Black spots

Benodigde gegevens

Voor black spots reconstructies is informatie van verschillende aard nodig²¹. Geanalyseerd moet worden wáár in het wegennet de ongevallen plaatsvinden. Er moet een lijst opgesteld van alle locaties die voldoen aan het criterium van een verkeersongevallenconcentratie (VOC). De gemeente Den Haag hanteert daarvoor het criterium dat er in drie achtereenvolgende jaren (in totaal) zes of meer ongevallen met gewonden voorgevallen zijn. De rangordening van locaties is, in combinatie met het beschikbare budget, de basis voor de te reconstrueren locaties.

Wanneer een locatie geselecteerd is, is meer gedetailleerde informatie nodig. Van elke geselecteerde locatie wordt een zogenoemde AVOC (Aanpak VerkeersOngevallen Concentraties) analyse gemaakt. Dit gebeurt door het ingenieursbureau van de gemeente of door externe bureaus. De oorspronkelijke AVOC methode dateert uit de jaren '80 en is in 1993 vervangen door de Handleiding Aanpak Gevaarlijke Situaties (HAGS). Essentieel is

²¹ Dit overzicht is samengesteld op basis van informatie van Mw. Pieters, beleidsmedewerker bij DSO.

dat er met kennis van zaken wordt geanalyseerd welke typen ongevallen er plaatsvonden, welke manoeuvres daarbij door de betrokken voertuigen werden uitgevoerd, wat de gemeenschappelijke factor is in de ongevallen, en wat er aan de infrastructuur worden gedaan om soortgelijke ongevallen in de toekomst te vermijden. Uiteraard wordt nagegaan of het benodigde budget beschikbaar is, ook in relatie met andere uit te voeren maatregelen. Nadat alle hier genoemde fasen met succes zijn afgerond wordt de uitvoering ter hand genomen.

Beschikbaarheid en kwaliteit van de informatie

De gemeente Den Haag maakt jaarlijks een black spotlijst. Ook klachten en wensen van bewoners worden vaak meegenomen in de afweging of en hoe een reconstructie wordt uitgevoerd. Daarnaast kijkt de gemeente naar omstandigheden die invloed kunnen hebben op het moment van uitvoering van de maatregelen. Wanneer er combinaties mogelijk zijn met andere infrastructurele werken, dan leidt dat veelal tot minder overlast voor burgers en mogelijk een kostenbesparing. De activiteiten in het kader van Randstadrail zijn bijvoorbeeld op diverse plekken aanleiding om black spots ‘mee te nemen’. In UVP2 staat bijvoorbeeld: “Voorts worden alvast ongevalanalyses en verbetervoorstellen opgesteld voor meer kruisingen uit de black spot lijst.

Informatie over doelen en instrumenten

De gegevens over ongevallen volstaan voor het maken van beleidskeuzen. Op detailniveau wordt naar behoefte extra informatie verzameld. Zo wordt in de analysefase gekeken naar de situatie ter plekke, het gedrag van de verkeersdeelnemers, et cetera. Er is voor dit beleidsterrein dus geen gebrek aan gegevens, met uitzondering dan van de gesignaleerde achterstand met de aanlevering van ongevalsdata (zie paragraaf 2.3).

2.6.2 30 km-gebieden

Benodigde gegevens

In het kader van Duurzaam Veilig is in 1997 een categoriseringsplan gemaakt voor de gemeente Den Haag. Hierin wordt een functie aan een weg toegekend. De implementatie van 30 km-gebieden volgt de categorisering van wegen. Ongevalsdata zijn hiervoor niet van primair belang, hoewel ze op wijkniveau natuurlijk wel een rol kunnen spelen.

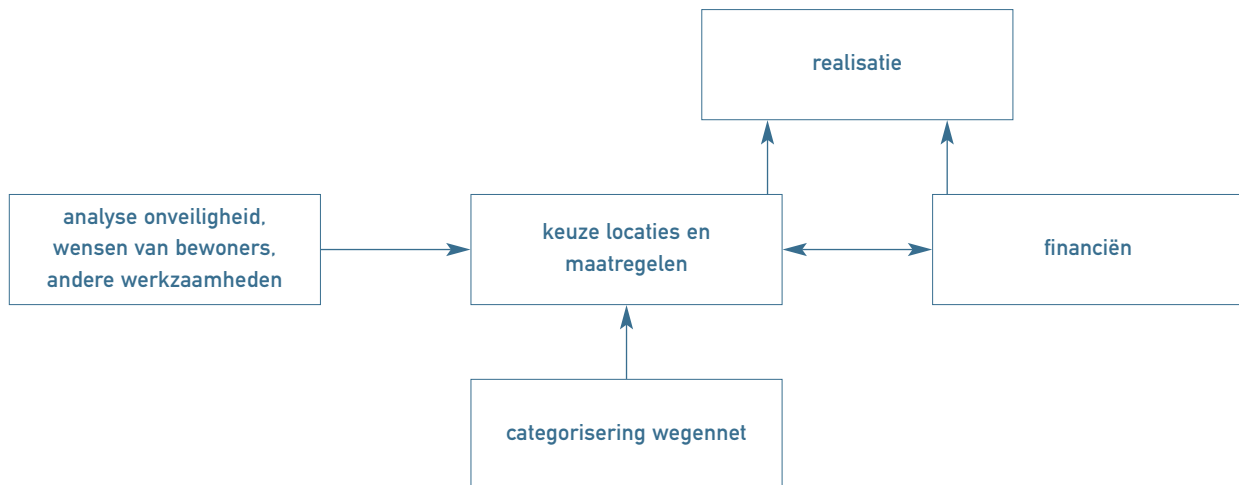
Beschikbaarheid en kwaliteit van informatie

Op basis van het categoriseringsplan is in Den Haag begonnen met de reconstructie van die wijken waar de meeste verkeersslachtoffers vielen. Bij 30 km-gebieden zijn ongevalgegevens alleen gebruikt om de uitvoering te prioriteren, in de zin dat de onveiligste gebieden eerst aan de beurt kwamen.

In tweede instantie is gekeken naar de wensen van bewoners. Nadat de meest onveilige wijken waren aangepast heeft de bevolking binnen zekere grenzen inspraak gekregen in de volgorde van uitvoering.

Ook de uitvoering van andere werkzaamheden (bijvoorbeeld rioleringswerken) kan van invloed zijn op het moment van uitvoering. We bezitten echter geen concrete gegevens daarover. De figuur hieronder geeft in een stroomschema de beleidsstappen grafisch weer, die leiden tot bepaling en realisatie van de 30 km-gebieden:

Figuur: Stroomschema van de beleidstappen 30km gebieden.



Voor de uiteindelijke locatie is ook gebruik gemaakt van een globale analyse van slachtofferaantallen in de beginsituatie. Deze analyse had vooral invloed op de volgorde van uitvoering van de projecten. Er is geen diepgaande analyse gemaakt van de specifieke problematiek in elk van de gebieden.

De kosten zijn wel begroot, maar de verwachte effecten zijn niet gespecificeerd, in termen van slachtofferreductie noch in termen van bijdrage aan de doelen van het Beleidsakkoord. Er is getoetst op haalbaarheid van de realisatie. Bestuurlijke vaststelling was er doordat het UVP1 en UVP2 bestuurlijk zijn vastgesteld. Er is samenwerking geweest met relevante partijen: bewoners, brandweer, politie, OV bedrijven. Er heeft geen evaluatie plaatsgevonden in termen van verkeersveiligheidseffecten.

Informatie over doelen en instrumenten

Het beleid legt duidelijk de relatie met een duurzaam en begrijpelijk verkeerssysteem.

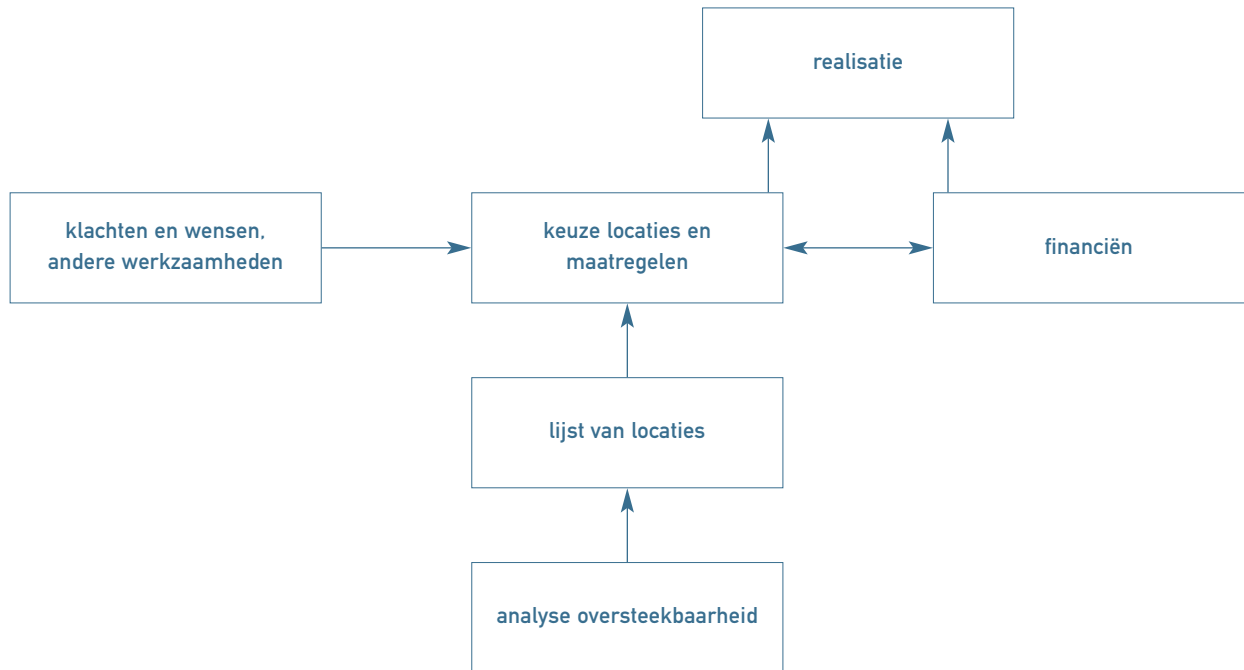
2.6.3 Oversteekvoorzieningen

Benodigde gegevens

Er is informatie nodig over de ‘oversteekbaarheid’ van wegvakken. Hiervoor is een methode ontwikkeld bij de TU Delft en deze is vormgegeven in een computerapplicatie. De berekening gebeurt op grond van een groot aantal variabelen (o.a. het aantal woningen langs een wegvak, de aanwezigheid van scholen, winkelconcentraties, zwembaden en parken, de wegbreedte, de aanwezigheid van oversteekvoorzieningen, het aantal ongevallen en de werkelijke snelheden).

De figuur hieronder geeft in een stroomschema de beleidstappen weer van het voorbereidingsproces voor het bepalen en realiseren van de oversteekvoorzieningen.

Figuur : Stroomschema van het beleid voor bepaling en realisatie van oversteekvoorzieningen.



Beschikbaarheid en kwaliteit van de informatie

Er is geen algemene analyse gemaakt van de omvang en aard van de ongevalproblematiek in relatie tot oversteken. Uit de analyse wordt niet duidelijk hoe de voorziening bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

Wel wordt voor de keuze van aan te pakken locaties de hierboven vermelde rekenmethode toegepast, die leidt tot een (relatieve) indicator voor de ‘oversteekbaarheid’ van wegvakken.

2.7 Ingeschatte bijdrage van maatregelen aan de doelen

In deze paragraaf leest u met welke argumenten het college uitgaat van vermindering van het aantal verkeersslachtoffers bij de uitvoering van de onderzochte maatregelen. De rekenkamercommissie onderzoekt de houdbaarheid van die argumentatie.

Black spots

De aangebrachte verbeteringen op black spotlocaties hebben ten doel dat het ongevalsrisico ter plekke afneemt, zodat er minder ongevallen zullen plaatsvinden waarbij slachtoffers vallen. De basisgedachte achter het black spotbeleid is dat de onveiligheid in het verkeer ten minste ten dele locatiegebonden is, dat wil zeggen dat de kans op verkeersongevallen ongelijk over het wegennet verdeeld. Op basis hiervan wordt ervan uitgegaan dat wanneer steeds de onveiligste punten worden geëlimineerd dit leidt tot een efficiënte manier van onveiligheidsbestrijding.

De black spotbestrijding is in de jaren '80 ontwikkeld en breed toegepast. Er was destijds een rijkssubsidie-regeling voor wegbeheerders. De infrastructuur is sindsdien zo sterk verbeterd dat het verkeersrisico veel gelijkmatiger over het wegennet is verdeeld. Gevolg is dat de aantallen ongevallen per locatie op het wegennet nu veel meer afhankelijk zijn van het verkeersaanbod: hoe meer verkeer, hoe meer ongevallen. Daarnaast speelt toeval een steeds belangrijker rol, in de zin dat de aantallen ongevallen op een locatie steeds minder zegt over de onveiligheid van die locatie²².

Reeds in 2002 stelt de wethouder in een brief aan de Commissie Verkeer, Binnenstad en Beschermd Stadsgezichten²³: “De aanpak van black spots wordt lastiger wegens het relatief geringe aantal ongevallen met veelal uiteenlopende toedracht en de kosten per te voorkomen letselongeval worden hoger”.

De black spotbenadering is door de hierboven vermelde omstandigheden volgens de onderzoekers steeds minder bruikbaar geworden als selectiemiddel. Het rendement van de benadering is in verkeersveiligheids-termen vooral afhankelijk van de kwaliteit van de verbeteringen die op de betreffende locaties worden gerealiseerd. Ook wetenschappelijk gezien bestaan er twijfels over de effectiviteit van de benadering. Een meta-onderzoek naar de effectiviteit liet zien dat naarmate de kwaliteit van evaluatiestudies beter is, het effect van de black spotbenadering als geringer uit de bus komt²⁴. Niettemin wordt de black spotbenadering nog veelvuldig toegepast door wegbeheerders in Nederland.²⁵

Het black spotbeleid van de gemeente Den Haag heeft expliciet de verkeersveiligheid als hoofddoel. Het gaat daarbij om verkeersveiligheid in ‘objectieve’ zin, dus om de aantallen doden en gewonden. Het criterium (minimaal 6 ongevallen in 3 achtereenvolgende jaren) is naast de feitelijke aantallen ongevallen op het wegennet bepalend voor de lengte van de black-spot lijst. De termijn van drie jaren is niet ongebruikelijk bij toepassing van de black spotbenadering. De hoogte van het aantal ongevallen verschilt in de praktijk. De HAGS gaat uit van een dubbel criterium: 5 of meer letselongevallen in één jaar of meer dan 10 ongevallen in de afgelopen 3 jaren. Het gemeentebestuur heeft de afwijkende definitie voor black spots niet beargumenteerd.

Naast de afnemende effectiviteit van de black spot benadering als gevolg van veranderingen in de verkeersveiligheidssituatie doet zich de vraag voor hoe de black spotbenadering zich verhoudt tot de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. De selectie van locaties is in de black spot benadering reactief, want gebaseerd op ongevallen die al hebben plaatsgevonden. Uitgangspunt van Duurzaam Veilig is preventie: ongevallen moeten worden voorkomen vóórdat ze kunnen gebeuren. Dit is niet alleen maar een theoretisch nadeel; in de praktijk kunnen ook evident ‘slechte’ locaties in het wegennet soms niet worden verbeterd omdat er nog geen ongevallen hebben plaatsgevonden²⁶. De selectie van specifieke locaties staat tegenover de route- of gebiedsgewijze benadering volgens Duurzaam Veilig.

30 km-gebieden

De doelstelling voor aanleg van 30 km-gebieden is het terugdringen van verkeersslachtoffers en het leefbaarder maken van de woonomgeving. De voorzieningen bestaan vooral uit verkeersdrempels die leiden tot een

22 *We gaan hierbij uit van de opvatting dat verkeersonveiligheid een eigenschap is van het verkeerssysteem (of een component van het verkeerssysteem, zoals de weg of een voertuig). Deze eigenschap is de geneigdheid om ongevallen te ‘produceren’. Ongevallen zijn dus een gevolg van onveiligheid.*

23 *Brief van 12 februari 2002 inzake het Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2002.*

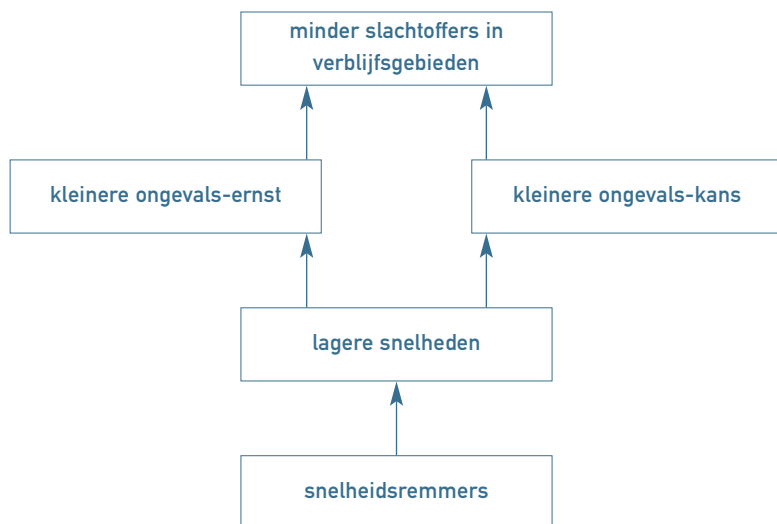
24 *Elvik, R. (1997). Evaluations of road accident black spot treatment: A case of the iron law of evaluation studies. In: Accident Analysis and Prevention, Vol. 29, No. 2, pp. 191-199.*

25 *Vis, A (2000). Voortgang van de aanpak van ‘black spots’. SWOV, rapport nr. R-2000-21.*

26 *Op basis van interview met Dbr. de Potter, opdrachtgever infrastructuurprojecten bij gemeente Den Haag.*

verlaging van de rijnsnelheid. De lagere snelheden hebben op twee manieren effect op de verkeersveiligheid. Een lagere snelheid zorgt voor een geringere ongevalskans, omdat er meer tijd is om ongevallen te vermijden. En, als er tóch een ongeval gebeurt, is de afloop minder ernstig omdat de botssnelheid lager is. Op twee manieren zorgt snelheidsverlaging dus voor een veiliger verkeerssysteem (zie de figuur hieronder). Dit onderwerp wordt ondermeer besproken in het Verkeersveiligheidsplan (pag. 23 en 24).

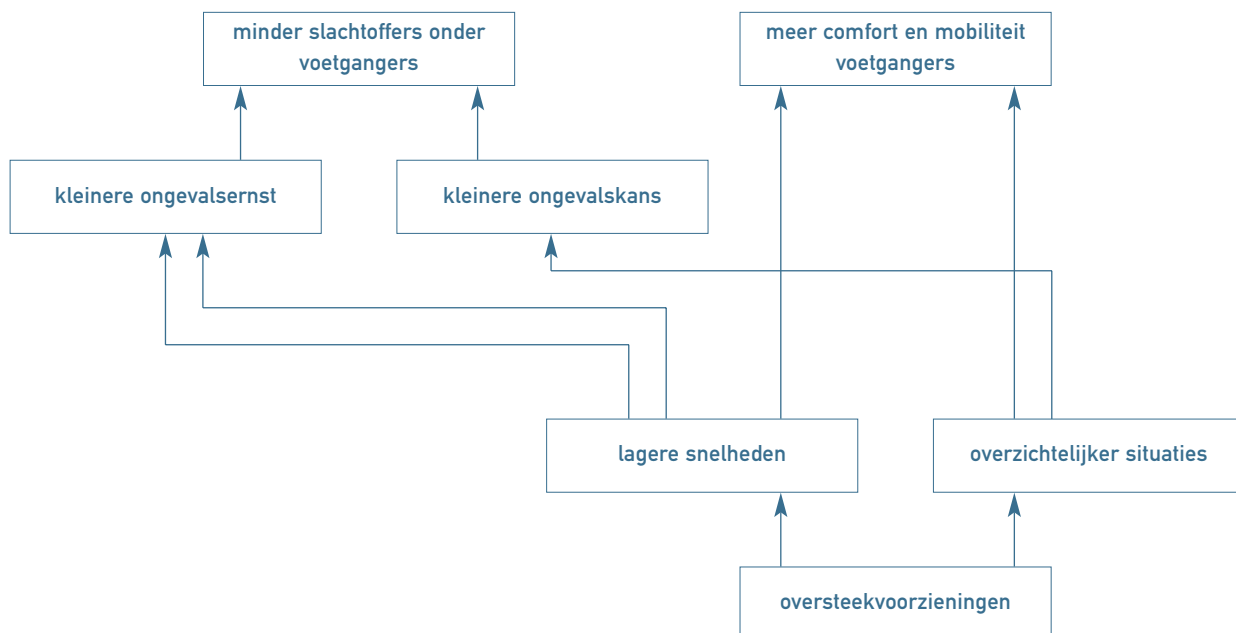
Figuur: de werking van snelheidsremmende maatregelen in de keten van maatregel - gevolg - maatschappelijk doel



Oversteekvoorzieningen

De figuur hieronder schetst de mogelijke werking van oversteekvoorzieningen. Deze werking is impliciet verwoord in het Verkeersveiligheidsplan en is ambtelijk beaamd²⁷.

Figuur: werking oversteekvoorzieningen in de keten maatregel - gevolg - maatschappelijk doel



27 in gesprek met de beleidsambtenaar mw. Pieters

Te zien is dat verkeersveiligheid, naast een aantal andere variabelen, een rol speelt. Toch is het de vraag of men beoogt met deze maatregel de verkeersveiligheid te vergroten of veeleer wil aangeven te luisteren naar de bevolking en de mobiliteit van de voetganger te faciliteren. Het Verkeersveiligheidsplan geeft hierover geen uitsluitel. Informatie uit de ambtelijke organisatie²⁸ leert dat verkeersveiligheid eigenlijk nooit de belangrijkste reden is om een oversteeklocatie aan te pakken. Er spelen wel regelmatig andere overwegingen een rol bij de vraag welke locaties worden aangepakt, zoals politieke of financiële²⁹. De wens om aandacht te besteden aan de beleving van de verkeersveiligheidssituatie speelt daarbij een rol.

Ook al zouden oversteekvoorzieningen niet direct bedoeld zijn om de verkeersveiligheid te vergroten, toch is het wel denkbaar dat ze daar wel toe leiden, als een neveneffect. De *manier* waarop de gerealiseerde oversteekvoorzieningen bijdragen aan een vergroting van de verkeersveiligheid is echter niet duidelijk. Het Verkeersveiligheidsplan geeft hierover geen uitsluitel. Daarom is, in overleg met ambtenaren van de gemeente³⁰, een mogelijk werkingsmechanisme gedefinieerd. Dit is weergegeven in de figuur hierboven. Of deze voorstelling conform de werkelijkheid is blijft onduidelijk. Die vraag is alleen te beantwoorden door alle belangrijke elementen in de figuur (zoals de rijsnelheid) te monitoren, en na te gaan of de aanleg van de voorziening een invloed heeft. Het gemeentebestuur beschikt niet over die gegevens.

Het is denkbaar dat een oversteekvoorziening leidt tot:

- lagere rijsnelheden van het gemotoriseerde verkeer;
- beter uitzicht voor de voetgangers op tegemoetkomende verkeer;
- betere zichtbaarheid of herkenbaarheid van de oversteeklocatie voor het gemotoriseerde verkeer.

Overigens zullen de effecten op de rijsnelheid beperkt zijn, omdat de voorzieningen meestal worden aangelegd op relatief drukke wegen, waar snelheidsremmers maar beperkt toepasbaar zijn.

Overige maatregelen

Over de overige maatregelen wordt aangegeven:

- De verkeershandhaving is gebaseerd op een analyse van de verkeersonveiligheid. Dit is ook de standaard werkwijze van de ‘regioteams verkeershandhaving’, die vanuit het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) worden ingezet. Er is echter geen analyse van de bijdrage die van verkeershandhaving wordt verwacht in termen van de taakstelling.
- Ook bij ‘nieuwe technologie’ geldt dat geen bijdrage aan het bereiken van de taakstelling is gespecificeerd. Het betreft hier een nieuwe en experimentele benadering betreft waarvan de effecten op het aantal slachtoffers nog met grote onzekerheid zijn omgeven.

Samenvattend beeld van de ingeschatte bijdrage van de maatregelen aan de doelen

Voor geen van de beleidsinstrumenten heeft het stadsbestuur gespecificeerd welke bijdrage van dit beleidsonderdeel verwacht wordt aan het realiseren van de taakstelling. Wel heeft het stadsbestuur argumenten benoemd waarom de maatregelen een positief effect zouden kunnen hebben op de vermindering van slachtoffers.

28 Interview met Mw. Pieters, beleidsmedewerker verkeersveiligheid DSO.

29 Interview met mw Pieters en dbr. Fokkema

30 Interview met mw. Pieters en dbr. van Spengen

3. Hoe heeft het gemeentebestuur geprobeerd het verkeer veiliger te maken?

In dit hoofdstuk leest u wat het gemeentebestuur weet over de uitgevoerde maatregelen voor verbetering van de verkeersveiligheid. De rekenkamercommissie beoordeelt of het gemeentebestuur daarmee voldoende weet om te kunnen (bij)sturen en wat er blijkt uit die informatie over de uitvoering van de maatregelen (beleidsprestaties). De maatregelen die onderzocht worden spitst de rekenkamercommissie toe op die met het grootste middelenbeslag: black spots, 30 km-zones en oversteekvoorzieningen.

3.1 Samenvattend beeld

Het gemeentebestuur heeft informatie over de uitvoering van maatregelen: het aantal geplande voorzieningen, het aantal uitgevoerde voorzieningen, de beschikbare middelen en de gemaakte kosten. Bij vertraging zijn de redenen hiervoor bekend. Ambtenaren leveren op verzoek informatie over de uitvoering van maatregelsoorten en de bijbehorende kosten (m.u.v. die over oversteekvoorzieningen).

Tabel: gegevens over aantallen voorzieningen (gepland en uitgevoerd) en over financiën (begroot en besteed) voor drie soorten maatregelen in de periodes van Uitvoeringsplan 1 2003/04 en Uitvoeringsplan 2 2005/06 (UVP):

	Gepland	Uitgevoerd	Begroot	Besteed ³¹
Black spots	UVP 1: 7 UVP 2: 8	4 (tot 2006) 2 (in 2006)	€ 968.000 en €2.260.000	€ 630.650 (tot 2006)
30 km-gebieden	UVP 1: 10 UVP 2: 14	8 (tot 2006) 11 (in 2006)	€2.201.000 en €1.490.000	€1.332.785 (tot 2006) € 361.000 (in 2006)
Oversteekvoorzieningen	UVP 1: 4 UVP 2: 5, annex uitvoering Zebranota	2	€ 100.000 en €1.005.000	€??

In de tabel leest u dat de uitvoering van de gekozen maatregelen achterloopt op de planning, zowel naar aantal als naar middelen:

- Van de 15 geplande black spots zijn er 6 aangepast en is van de €3,2 miljoen die beschikbaar was €0,64 miljoen uitgegeven.
- Van de 24 geplande 30 km-gebieden zijn er 19 aangepast en is van de €3,7 miljoen die beschikbaar was €1,7 miljoen uitgegeven.
- Van de 9 geplande oversteekvoorzieningen zijn er 2 uitgevoerd; de middelen zijn niet te vergelijken.

De redenen voor vertraging zijn divers: gebrek aan steun bij de bevolking, gebrek aan middelen en complexiteit van situaties.

³¹ bestedingsbedragen per peildatum januari 2006

De rekenkamercommissie heeft de aanpassingen op straat laten beoordelen door verkeersdeskundigen. Bij de black spots valt op dat géén van de kruispunten volgens de Duurzaam Veilig aanpak is aangepast, zoals een rotonde, drempel en plateau met snelheidsverlagende werking. Wel zijn de gekozen oplossingen volgens verkeerskundigen uit het oogpunt van veiligheid acceptabel.

Bij de meeste 30 km-voorzieningen is om financiële reden sprake van een zeer minimale poortconstructie. Daardoor zijn weggebruikers zich mogelijk niet ervan bewust, dat zij een gebied met dit verkeersregiem binnenrijden. De markeringen wijken om esthetische reden af van de Nederlandse standaard en zijn bij nat weer en door slijtage niet goed zichtbaar. De drempels zijn uniform uitgevoerd en redelijk effectief.

Van de twee uitgevoerde en onderzochte oversteekvoorzieningen valt op dat de ene een fietsoversteek betreft en de zebra-richtlijnen daarom niet aan de orde zijn; van de andere valt op dat deze niet geheel voldoet.

3.2 Informatie over maatregelen

a. Integraal beleid

Elke 2 jaar wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld. Uitvoeringsplan-1 (UVP1) betreft de jaren 2003-2004 en Uitvoeringsplan-2 (UVP2) betreft de jaren 2005-2006. Voor UVP1 was een budget van € 3.589.000 beschikbaar.

Voor UVP2 is een totaal budget van € 5.939.800 beschikbaar. Deze gegevens zijn opgenomen in het UVP2 (d.d. januari 2005). Toegelicht wordt dat het gaat om indicatieve kostenramingen. Achteraf zullen kosten worden bijgesteld of projecten worden doorgeschoven (UVP2 pag.13).

In het UVP2 is vermeld welke projecten uitgevoerd zijn in de voorgaande periode. Het beleid is daarmee gebaseerd op de resultaten uit het voorgaande beleid.

b. black spots

Het UVP2 vermeldt dat 3 van de geplande 7 black spots fysiek zijn aangepakt. De overige zijn in voorbereiding. Voor de niet uitgevoerde reconstructies is een verklaring vermeld. Er is bijvoorbeeld vertraging ontstaan vanwege de complexiteit van een black spot, werkzaamheden of om financiële redenen. Tevens is er sprake van locaties, die blijkens ongevalgegevens van 2003, geen black spot meer zijn. Hierover moet dan eerst nader onderzoek verricht worden. In UVP2 is tevens vermeld welke buurten voor de nieuwe periode op het programma staan.

Beschikbaarheid en kwaliteit van de informatie

Op het niveau van de uitvoering van maatregelen zijn de gegevens goed voorhanden. Bekend is welke maatregelen wanneer zijn gerealiseerd, en wat de kosten waren³².

Bij navraag kunnen aanvullende gegevens geleverd worden, zoals een aangepaste black spotlijst, waarbij is aangegeven hoe de stand van zaken is. Begin 2006 is op verzoek een overzicht geleverd met de precieze kosten van uitgevoerde black spotreconstructies voor de periode 2003-2006.

Ook uit een brief van de wethouder, heer Bruins (2005) komt naar voren dat de informatie over de uitvoering van black spots bekend is.

³² Zo blijkt uit de diverse overzichten die door DSB ter hand zijn gesteld van de onderzoekers en mondeling toegelicht, zoals een lijst van uitgevoerde projecten.

c. 30 km-gebieden

In het UVP2 is vermeld dat 11 van de 14 30 km-gebieden (woonwijken) zijn ingericht. Voor de niet uitgevoerde projecten is een verklaring vermeld. Soms is bijvoorbeeld vertraging ontstaan vanwege uiteenlopende belangen en ontbreken van unanieme steun (UVP2 pag. 6). In UVP2 is tevens vermeld welke buurten voor de nieuwe periode op het programma staan.

Beschikbaarheid en kwaliteit van de informatie

Er is een analyse gemaakt van de omvang van de verkeersonveiligheid in de gebieden die in aanmerking komen voor reconstructie, maar deze gegevens zijn alleen gebruikt om de volgorde van uitvoering te bepalen. Op het niveau van de uitvoering van maatregelen zijn de gegevens goed voorhanden. Bekend is welke maatregelen wanneer zijn gerealiseerd, en wat de kosten waren³³.

Bij navraag kunnen aanvullende gegevens geleverd worden, zoals een aangepaste lijst met alle 30 km-gebieden, waarbij is aangegeven: of er klachten waren, hoe hoog het aantal slachtoffers is per hectare (hoog/middel/laag), wat de kosten van reconstructie zijn, en om welke stadsdeel het gaat.

Begin 2006 is op verzoek een overzicht geleverd met de precieze kosten van uitgevoerde projecten 30 km-gebieden voor de periode 2003-2006.

Ook uit een brief van de wethouder (Bruins, 2005) komt naar voren dat de informatie over de uitvoering van 30 km-gebieden bekend is.

d. Oversteekvoorzieningen

In het UVP1 was gepland dat vier projecten uitgevoerd zouden worden voor verbetering van de oversteekbaarheid. Tevens wordt vermeld dat de voorbereiding, inspraak en uitvoering van 3 oversteeklocaties inmiddels is uitgevoerd. Bij de vierde locatie is vertraging ontstaan vanwege communicatie en het ontbreken van financiële middelen. Vermeld wordt dat de werkzaamheden in 2005 starten.

In UVP2 is vermeld dat voor de nieuwe periode 2 nieuwe locaties op het programma staan. De volgorde van de uitvoering is allereerst bepaald op basis van de verkeersonveiligheid in de betreffende gebieden, vervolgens op basis van de voorkeuren van de bewoners.

Indien de doelstelling is gericht op ongevalvermindering of vermindering van aantal slachtoffers, dan is hier informatie nodig over ongevallen op dit type locaties. In tweede instantie is inzicht in klachten van belang.

Beschikbaarheid en kwaliteit van informatie

Gegevens die nodig zijn voor de keuze van locaties voor oversteekvoorzieningen zijn voldoende voorhanden. Op de hogere niveaus ontbreekt informatie waaruit kan worden afgeleid wat de werking is van de voorzieningen. Zo is er niets bekend over de rijnsnelheden van het autoverkeer, de zichtkwaliteiten van de locaties, of over de oordelen van het overstekende publiek.

Uit de eerder genoemde brief van de wethouder (Bruins, 2005) blijkt dat de informatie over de uitvoering oversteekvoorzieningen bekend is.

3.3 Black spots

Uitvoeringsplan 1 omvat de reconstructie van acht black spots. Vijf daarvan zijn er uitgevoerd. Het gaat om:

³³ Zo blijkt uit de diverse overzichten die door DSB ter hand zijn gesteld van de onderzoekers en mondeling toegelicht, zoals een lijst van uitgevoerde projecten.

Locatie	aard van de reconstructie	gereed gekomen
wegvak Schenkviaduct/Pletterijstraat		-
kruisning Viaductweg/Fruitweg		-
kruisning Melis Stokelaan/Moerweg		-
kruisning Hengelolaan/Maartensdijklaan	zichtverbetering, opstelruimte in Hengelolaan	2005
kruisning Anna Bijnslaan/Erasmusweg	permanent werkende VRI, regeling aanpassen, snelheids/roodlicht controle	2005
kruisning Zuiderparklaan/Apeldoornselaan	vrijliggende fietspaden, linksaf voor elkaar langs en apart geregeld	2005
kruisning Loevesteinlaan/Hengelolaan	aanpassing kruising, plaatsing VRI, barrièrevrije oversteken	2004
kruisning Nieuwe Parklaan/Nieuwe Duinweg	aanleg middeneilanden	2004

De drie niet uitgevoerde projecten zijn doorgeschoven naar het UVP 2. Daarnaast zijn er nog vijf nieuwe black spots toegevoegd:

- Adelheidsstr/J. v. Stolberglaan
- Antwerpsestraat/Badhuisweg
- De la Reijweg/Veluweplein, Moerweg/Troelstrakade
- Jac Catslaan/Scheveningseweg
- De Heemstraat/Delfselaan

De vertraging in de uitvoering van black spots is een gevolg van uitloop van de voorbereidingsfase³⁴. In een aantal gevallen vergt de inspraak van de bevolking meer tijd dan verwacht, of blijkt de AVOC-analyse uit te wijzen dat het probleem lastiger is dan verwacht.

Feitelijke uitvoering black spots

De vijf uitgevoerde werken zijn in het kader van het onderzoek geschouwd. Deze beoordeling is te beschouwen als een second opinion over de gegevens die de gemeente zelf heeft over de uitvoering. De second opinion betreft een expert oordeel. De uitvoering is beoordeeld door DHV³⁵. Deze schouw vond plaats op 13 maart 2006 door een gecertificeerde verkeersveiligheidsauditor³⁶. Tevens is bezien of er aanleiding is te veronderstellen dat de getroffen maatregelen leiden tot een verandering van routekeuze van het verkeer.

³⁴ Informatie van dbr. Potter, opdrachtgever infrastructuur, en van Mw. Pieters, beleidsmedewerker verkeersveiligheid bij DSO.

³⁵ Binnen het kader van dit onderzoek wordt dit voldoende geacht. Een volledige beoordeling zou vragen om een analyse van de oude situatie, de AVOC analyse te bezien, en na te gaan of de gekozen maatregelen inderdaad aansluiten op de analyse van de ongevallen ter plekke.

Dit is vanwege in het bestek van het hier gerapporteerde onderzoek niet mogelijk.

³⁶ Het betreft hier een certificering als verkeersveiligheidsauditor door het C.R.O.W.

De schouw leidde tot de volgende algemene bevindingen³⁷:

- Alle black spots waarvan de gemeente had aangegeven dat ze zijn aangepast, zijn ook daadwerkelijk gereconstrueerd. In één geval zou er sprake zijn van een controlecamera, die is echter niet aangetroffen.
- Bij geen van de kruispunten is gekozen voor een Duurzaam Veilige oplossing, zoals een rotonde, drempels of plateaus voor en na de kruising, of voor een plateau op het kruisingsvlak. Zowel rotondes als plateaus zijn duurzaam veilige oplossingen omdat ze onder meer de snelheid verlagen op de kruising (53% resp. 14% vermindering ziekenhuisgewonden volgens VVR, Janssen, 2005).
- De ontstane situaties zijn verkeerskundig gezien acceptabel.
- Er is geen aanleiding te veronderstellen dat de gekozen aanpassingen leiden tot een veranderde routekeuze van het verkeer.

Budget

Op de begroting voor 2005-2006 staat voor black spots € 2.260.000 opgenomen (UVP2 blz 12). Dit betreft 8 black spots. De feitelijke kosten voor de periode 2003-2006 zijn volgens opgave (d.d. 25-01-2005) € 630.657. Dit betreft vier reconstructies, één in 2003, twee in 2004, en één in 2005. Twee andere reconstructies zijn afgerond in 2006.

3.4 30 km-gebieden

Er is voor de inrichting van 30 km-gebieden jaarlijks € 420.000 beschikbaar. Het UVP 1 omvat zestien 30 km-gebieden. Daarvan zijn er veertien gerealiseerd. Twee zijn er doorgeschoven naar UVP 2. Het gaat om:

³⁷ De volledige resultaten van de schouw zijn opgenomen in bijlage 3.

Naam	type maatregel(en)	uitgevoerd in
Zieken	sneldheidsremmers	2005
Escamp: Bouwlust, steden	sneldheidsremmers	-
Escamp: Bouwlust, Zijden	sneldheidsremmers	-
Escamp: Morgenstond, Leggelostraat e.o.	sneldheidsremmers	2004
Haagse Hout: Waalsdorp, van Voorschotenlaan	sneldheidsremmers	2005
Haagse Hout: Mariahoeve, Horsten en Burgen	sneldheidsremmers	2004
Haagse Hout: Mariahoeve, Landen	sneldheidsremmers	2004
Haagse Hout: Mariahoeve, Marlot	sneldheidsremmers	2004
Loosduinen: Componistenbuurt, Landréstraat e.o.	sneldheidsremmers	2004
Loosduinen: Kijkduin, Hoek v Hollandlaan e.o.	sneldheidsremmers	2004
Scheveningen: Doornpark en Prins Mauritslaan e.o.	sneldheidsremmers	2006
Scheveningen: Enkhuizensestraat	sneldheidsremmers	2005
Scheveningen: Duinoord, 1ste Sweelinkstraat e.o.	sneldheidsremmers	2004
Scheveningen: Duinoord, Nicolaïstraat e.o.	sneldheidsremmers	2004
Segbroek: Vogelwijk Houtrustlaan, Laan v Poot	sneldheidsremmers	2004
Segbroek: Vogelwijk-west	sneldheidsremmers	2005

Het UVP 2 omvat dertien 30 km-projecten, waarvan er nog geen enkele is uitgevoerd:

- Belgisch Park Gentsestr e.o.
- Belgisch Park Duttendel
- Bouwlust Zijden
- Bouwlust Steden
- Regentessekwartier Gaslaan e.o.
- Rustenburg Hoog Buurlostraat e.o.
- Bouwlust Zichten
- Benoordenhout Duinzigt (W. Royaadsplein e.o.)
- Mariahoeve Gerstkamp/Tarwekamp
- Mariahoeve Haverkamp/Roggekamp
- Scheveningen Kompasstraat e.o.

- Benoordenhout Clingendael
- Vrederust Gaarden

Alle afgeronde projecten zijn tijdens de schouw bezocht en beoordeeld. Daarbij is vooral gelet op de volgende aspecten:

1. Aanwezigheid poortconstructie die ervoor zorgt dat de entree tot het 30 km-gebied voldoende opvallend is.
2. Duidelijk een 30 km-zone: is het voor de weggebruikers duidelijk dat men in een 30 km-zone rijdt en niet op een weg waar met een snelheid van 50 km/h gereden mag worden?
3. Voldoen de snelheidsremmende maatregelen aan de aanbevelingen uit de ASVV³⁸?
4. In hoeverre wordt voldaan aan de regelgeving van de BABW³⁹?

Resultaten van de schouw

1. Poortconstructie

In de meeste gevallen is er sprake van een zeer minimale poortconstructie die bestaat uit het zonebord 30 met een drempelconstructie die ongeveer 10 à 15 meter achter het zonebord ligt. Een nadeel van de minimale poortconstructie is dat weggebruikers niet in de gaten kunnen hebben dat een gebied met een ander verkeersregiem wordt binnengereden. Slechts in een beperkt aantal gevallen is sprake van een ‘mooie’ en duidelijke poortconstructie in de vorm van een inrit. Het gemeentebestuur heeft om financiële redenen gekozen voor de eenvoudige constructie.

2. Duidelijk 30 km-zone

De drempels in de 30 km-zones zijn uniform van uitvoering. Ondanks dat ze niet voldoen aan de ASVV vormgevingsaanbevelingen leveren ze geen gevaar op voor de weggebruiker en zijn ze (meestal) redelijk effectief.

3. Snelheidsremmende maatregelen

De markering op de drempels, die bedoeld is om de weggebruikers er op te attenderen dat er een drempel ligt, wijkt af van wat in Nederland min of meer als ‘de standaard’ wordt gezien. In de ASVV wordt de piano- of taludmarkering geadviseerd, terwijl in de geschouwde gebieden consequent voor een markering dwars op de rijbaan is toegepast. De markering aan de achterzijde van de drempel (gezien vanuit de rijrichting) is dan niet zichtbaar. In veel gevallen is de markering ten gevolge van slijtage minder goed zichtbaar. Bij helder weer levert dat geen problemen op, maar bij nat weer of schemer en donker vallen de drempels waar de markering is weggesleten onvoldoende op. De afwijkende drempelmarkering is gekozen op grond van esthetische overwegingen⁴⁰. Er is op bestuurlijk niveau voor deze markering gekozen op advies van de Adviescommissie Openbare Ruimte (ACOR). Daardoor heeft Den Haag een drempelmarkering die afwijkt van wat elders in Nederland gebruikelijk is.

4. Regelgeving BABW

In de meeste geschouwde gebieden is klinkerverharding aanwezig. Deze verharding past uitstekend binnen een 30 km-zone.

Plateaus zijn slechts op enkele plaatsen aanwezig, er is vrij consequent gekozen voor drempels.

³⁸ Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde kom, C.R.O.W.

³⁹ Besluit Administratieve Bepalingen voor het Wegverkeer

⁴⁰ Informatie van dbr. Potter, opdrachtgever infrastructuur, en van Mw. Pieters, beleidsmedewerker verkeersveiligheid bij DSO.

Budget

Op de begroting van 2003-2004 is een bedrag voor 30km zones opgenomen van: €2.201.000. Dat betreft tien zones. Op de begroting van 2005-2006 is een bedrag opgenomen voor €1.490.000. Dit betreft het realiseren van veertien 30 km-gebieden (UVP2 pag12). De feitelijke kosten voor UVP1 projecten gedurende de periode 2003-2005 zijn volgens opgave (d.d. 25-01-2005) €1.323785. Dit betreft negen reconstructies, één in 2003, zeven in 2004 en één in 2006. De feitelijke kosten voor UVP2 projecten zijn volgens opgave (d.d. 25-01-2005) €361.000. Dit betreft tien reconstructies, die alle in 2006 worden opgeleverd.

3.5 Oversteekvoorzieningen

Het UVP 1 bevat vier oversteekvoorzieningen. Daarvan zijn er twee uitgevoerd.

Naam	type maatregel(en)	uitgevoerd in
Schaarsbergenstraat	middeneiland met zebra	2003
Noordweg bij woonwagenterrein	aanleg middeneiland, voet- en fietsoversteek op 50 km drempel, trottoir tussen uitgang en oversteek	2005
Haagse Hout: Theresiastraat	zebra tussen bestaande oren	-
Nieuwe Parklaan bij Cremerweg	aanleg twee middensteunpunten	-

Het UVP 2 stelt (pag. 8) dat de voorziening op de Noordweg⁴¹ vertraging heeft opgelopen vanwege de “noodzakelijke zorgvuldigheid in het communicatietraject en het ontbreken van financiële middelen”.

In het UVP 2 worden verder genoemd:

- Gouverneurlaan bij Withuysstraat
- Vlaskamp bij International School
- Ockenburgstraat
- Jan Hanlostraat - Noordweg
- De La Reijweg (2 locaties)

Het UVP 2 geeft geen gedetailleerde aanduiding van de exacte locatie of aard van de aanpassingen. Geen van deze projecten is tot op heden uitgevoerd.

Voor oversteekvoorzieningen zijn richtlijnen gepubliceerd in het kader van Duurzaam Veilig⁴². Het gaat om:

- een snelheidsremmende werking met een horizontale snelheidsremmer, zoals een versmalling, of met een verticale snelheidsremmer, zoals een drempel of een plateau;
- zebra-markering (de strepen) evenwijdig aan de rijbaan;
- zebra-markering doorgetrokken over parallelle fietspaden;

⁴¹ In overleg met de belanghebbende bewoners heeft het gemeentebestuur besloten om de fiets- en voetgangersoversteek te splitsen en ongeveer 50 m. uit elkaar aan te leggen.

⁴² CROW, (2000). *Voetgangersoversteekvoorzieningen en duurzaam veilig; Aanbevelingen voor beleidsmaker en ontwerper. Eindrapport CROW-werkgroep Voetgangersoversteekvoorzieningen.*

- een verkeersbord ‘voetgangersoversteekplaats’ (L2) voor de zebra;
- een verlicht bord L2 boven de zebra, op een portaal;
- een goede verlichting in een afwijkende kleur;
- ribbeltegels op de voetgangersroute naar de zebra;
- noppentegels aan het begin en einde van de zebra, en afritjes als de zebra niet op een plateau ligt;
- een minimale breedte van de zebra van 4 meter;
- een zo kort mogelijke oversteeklengte, mogelijk met middengeleider.

Uit de schouw van de twee onderzochte oversteekvoorzieningen blijkt dat bovengenoemde richtlijnen niet van toepassing zijn bij de ene voorziening, aangezien het hier een fietsoversteek betreft. Bij de andere voorziening is niet in alle opzichten voldaan aan bovengenoemde Duurzaam Veilig - richtlijnen: er is bijvoorbeeld geen verlicht bord L2 boven de zebra, en er zijn geen ribbeltegels op de voetgangersroute van de zebra.

Budget

Op de begroting voor 2003-2004 is voor het verbeteren van oversteken een bedrag opgenomen van € 100.000, voor het realiseren van 4 reconstructies (UVP-1 pag. 10). In het UVP-2 is een budget opgenomen van € 1.005.000 voor het realiseren van vijf oversteekvoorzieningen in combinatie met de Zebranota. De onderzoekers beschikken op dit moment niet over de kosten van de feitelijke uitvoering van de oversteekvoorzieningen.

4. Is het verkeer veiliger geworden?

In dit hoofdstuk leest u of het gemeentebestuur weet of het verkeer veiliger is geworden door zijn maatregelen, of het gemeentebestuur voldoende weet om te kunnen (bij)sturen en wat er uit die informatie blijkt over de veiligheid in het verkeer in de stad.

4.1 Samenvattend beeld

Informatie

Het gemeentebestuur onderkent het belang van verkeersongevalsgegevens voor het monitoren en evalueren van beleid. Voor het verkeersveiligheidsbeleid als geheel zijn ongevalsgegevens niet actueel en niet volledig; de gemeente is hiervoor afhankelijk van landelijke registratie en verwerking. Het gemeentebestuur verzamelt niet systematisch gegevens over verkeersgedrag; er zijn wel incidentele telpunten voor intensiteit en snelheid. Per maatregelsoort gelden de volgende bevindingen:

1. Black spots:
Verzameling van ongevalsgegevens per locatie is door de lage frequentie niet zinvol; de resultaten zijn afhankelijk van toevalligheden in de verkeersintensiteit.
2. 30 km-gebieden:
Gegevens over verkeersgedrag en verkeersintensiteit ontbreken; ongevalsgegevens zijn wel voorhanden maar er is geen berekening van effecten van de aanpassingen op straat.
3. Oversteekvoorzieningen:
Verzameling van ongevalsgegevens per locatie is door de lage frequentie niet zinvol; de resultaten zijn afhankelijk van toevalligheden in de verkeersintensiteit.

Gevolgen

Het gemeentebestuur heeft geen inzicht in de gevolgen van zijn maatregelen voor de verkeersveiligheid. De rekenkamercommissie heeft door verkeersdeskundigen laten uitrekenen wat de gevolgen zijn. Uit die studie blijkt het volgende:

1. van de twaalf soorten aanpassingen op de black spots geldt voor drie dat uit wetenschappelijk onderzoek bekend is hoe groot hun reductiefactor is, van de overige is dat niet bekend; uit een berekening van het aantal ziekenhuisgewonden van vóór de aanpassing blijkt dat black spots maximaal 3.2% minder ziekenhuisgewonden, bijna zeven per jaar, opleveren, het werkelijke getal is waarschijnlijk lager.
2. uit een berekening aan de hand van het aantal ziekenhuisgewonden van vóór de invoering van de 30 km-gebieden en de reductiefactor van deze soort aanpassingen blijkt, dat de effectiviteit van 30 km-gebieden minder dan één ziekenhuisgewonde per drie jaren oplevert.
3. op géén van de vier locaties waarvoor het gemeentebestuur in 2003 een oversteekvoorziening had gepland is een voetganger gewond geraakt in de jaren 2001 - 2003. Een uitspraak over effectiviteit is niet goed mogelijk.

Een verschuiving van middelen tussen deze soorten maatregelen heeft door de marginale opbrengsten geen zin voor de verkeersveiligheid.

4.2 Informatie over de gevolgen van maatregelen

a. Integraal beleid

De gemeente onderkent het belang van verkeersongevalgegevens voor het monitoren en evalueren van haar beleid. Ongevalgegevens worden door Den Haag verkregen uit de ViaStat-online, een op internet gebaseerde applicatie die het mogelijk maakt op straat- of wijkniveau ongevalgegevens te selecteren.

Een probleem is momenteel dat de beschikbaarheid van gegevens achterloopt. Gedetailleerde ongevalgegevens voor 2004 zijn (in maart 2006) nog niet beschikbaar⁴³. De oorzaak ligt in een achterstand bij de verwerking van gegevens door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat. De verwachting is dat de gegevens in de loop van april 2006 beschikbaar zullen zijn.

Bekend is dat ongevalgegevens niet volledig zijn. Niet alle verkeersongevallen worden geregistreerd. De registratiegraad hangt samen met de ernst van de letsels. De ongevallen met dodelijke afloop worden bijna allemaal geregistreerd en naarmate de ernst van de letsels geringer is daalt de registratiegraad. Op landelijke basis is per jaar de registratiegraad bekend⁴⁴, maar dat geldt niet voor één gemeente. Den Haag moet dus uitgaan van de landelijk bekende registratiegraad wanneer zij een meer reëel beeld wil hebben van het totaal aantal ongevallen op haar stedelijke wegen. Het gemeentebestuur kiest ervoor de cijfers niet op te hogen, omdat daarmee een negatief beeld zou ontstaan tegenover andere gemeenten die niet ophogen.

Kader: kwaliteit van cijfers over de verkeersongevallen

Volgens de SWOV is de **landelijke** registratiegraad van verkeersongevallen als volgt⁴⁵:

- Van de verkeersdoden staat 91% geregistreerd
- Van de ziekenhuisgewonden staat 60% geregistreerd
- Van de lichtgewonden staat 15% geregistreerd.

De kwaliteit van de registratie van verkeersongevallen varieert naar regio en naar jaar. Wil de gemeente Den Haag een reëel beeld krijgen van het aantal ongevallen kan zij op dit moment niet anders dan de geregistreerde cijfers ophogen tot 100% per categorie, uitgaande van de landelijk bekend staande percentages.

Naast ongevalgegevens zijn gegevens over verkeersgedrag van belang wanneer men bijvoorbeeld verkeersmaatregelen wil evalueren op effectiviteit. Gegevens over verkeersgedrag worden niet systematisch verzameld in Den Haag⁴⁶. Er zijn wel telpunten voor intensiteiten (aantallen voertuigpassages), maar niet voor bijvoorbeeld rijsnelheid. Er is meetapparatuur voor snelheid beschikbaar, maar die wordt alleen incidenteel ingezet, bijvoorbeeld wanneer klachten van bewoners worden onderzocht.

⁴³ De algemene gegevens over 2004, waarvan in dit rapport ook gebruik is gemaakt via SWOV/Cognos, zijn wel beschikbaar. De meer gedetailleerde informatie loopt achter. De SWOV/Cognos gegevens zijn afkomstig uit dezelfde bron als de gegevens waar de gemeente over beschikt: het gaat om de Verkeersongevallenregistratie van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van Rijkswaterstaat.

⁴⁴ De gegevens zijn in te zien in het Cognos systeem op de internetsite van de SWOV.

⁴⁵ http://www.swov.nl/nl/research/kennisbank/inhoud/00_trend/01_monitor/registratiegraad.htm

⁴⁶ Informatie van Mw. Surewaard en Mw. Pieters, beide van DSO.

b. Black spots

Voor het monitoren van effecten en een evaluatie van de maatregelen zijn een specifieke set van ongevalsdata benodigd. De bijdrage van dit beleidsonderdeel aan het realiseren van de taakstelling is echter niet gespecificeerd. Aangezien het om zeer lage ongevalfrequenties gaat is een jaarlijkse monitoring niet zinvol. Monitoring en evaluatie is alleen zinvol als basis voor conclusies op de langere termijn om toevalsfluctuaties uit te sluiten.

c. 30 km-gebieden

Voor het monitoren van effecten en een evaluatie van de maatregelen zijn ongevalgegevens en intensiteitmetingen nodig. De bijdrage van dit beleidsonderdeel aan het realiseren van de taakstelling is echter niet gespecificeerd waardoor niet vastgesteld kan worden of het gewenste effect bereikt is.

Beschikbaarheid en kwaliteit van de informatie

Er is geen berekening van de mogelijke effecten van de reconstructies in termen van bespaarde verkeersslachtoffers. Gegevens over gedrag in 30 km-gebieden zijn eveneens niet voorhanden. De gemeente is daarmee niet in staat om te beoordelen of rijnsnelheden daadwerkelijk zijn gedaald met het invoeren van het 30 km-regime. Ook gegevens over verkeersintensiteiten ontbreken, waardoor de gemeente geen beeld heeft van de mate waarin de maatregelen ertoe hebben geleid dat de routekeuze van het verkeer is veranderd. Zoals gezegd is er een meetprogramma voor intensiteiten, echter het is geconcentreerd op de belangrijke verbindingen, er zijn niet systematisch gegevens verzameld over verblijfsgebieden. Gegevens over ongevalskans en -ernst zijn gecombineerd voorhanden in de vorm van ongevalgegevens.

De kosten zijn wel begroot, maar de verwachte effecten zijn niet gespecificeerd, in termen van slachtofferreductie noch in termen van bijdrage aan de doelen van het Beleidsakkoord.

*d. Oversteekvoorzieningen**Benodigde gegevens*

Voor het monitoren van effecten en een evaluatie van de maatregelen zijn ongevalgegevens, en met name informatie over feitelijke slachtofferaantallen in de wijk nodig. Omdat de bijdrage van dit beleidsonderdeel aan het realiseren van de taakstelling niet is gespecificeerd is het lastig te bepalen of het gewenste resultaat is behaald.

Beschikbaarheid en kwaliteit van de informatie

Het gemeentebestuur beschikt niet over cijfermateriaal over het aantal ongevallen op de locaties waar oversteekvoorzieningen gepland zijn. Evenmin bestaat er een berekening vooraf van de gevolgen van het aanbrengen van oversteekvoorzieningen.

4.3 Gevolgen van de maatregelen voor de verkeersveiligheid

Black spotbeleid

De gemeente zelf heeft geen effectschatting gemaakt van dit beleidsonderdeel⁴⁷. Hieronder gaan we in op de mogelijkheid om volgens de methodiek van paragraaf Manier van beoordelen toch een indicatie te krijgen van de grootte van het effect van het black spotbeleid in Den Haag.

⁴⁷ Interview met Mw. Pieters, beleidsmedewerker verkeersveiligheid DSO.

Het aantal verkeersslachtoffers dat wordt vermeden dankzij het black spotbeleid kan in principe worden berekend op basis van:

- Het totaal aantal slachtoffers op de betreffende locaties vóórdat de reconstructies hadden plaatsgevonden;
- De effectiviteit (de reductiefactor) van de getroffen maatregelen;
- Een schatting van het effect van ‘regressie naar het gemiddelde’.

Slachtoffers van vóór de aanpassing

De aantallen ziekenhuisgewonden per locatie vóór de aanpassing staan weergegeven in de onderstaande tabel. Opgenomen zijn de locaties waarvan de uitvoering in UVP 1 of UVP 2 voorzien is, en waarvan de aantallen ziekenhuisgewonden bekend zijn⁴⁸. Het gaat dus zowel om de uitgevoerde black spots als om de black spots die nog niet zijn gereconstrueerd.

Figuur: ziekenhuisgewonden 1999 - 2001

locatie	1999 t/m 2001
wegvak/Schenkviaduct/Pletterijstraat	2
kruising Viaductweg/Fruitweg	0
kruising Melis Stokelaan/Moerweg	2
kruising Hengelolaan/Maartensdijklaan	2
kruising Anna Bijnslaan/Erasmusweg	2
kruising Zuiderparklaan/Apeldoornselaan.	3
kruising Loevesteinlaan/Hengelolaan	2
kruising Nieuwe Parklaan/Nieuwe Duinweg	2
Adelheidsstr/J. v. Stolberglaan	1
Jac Catslaan/Scheveningseweg	0
totaal/jaar	5,33

In totaal zijn er per jaar op deze 10 locaties samen 5,33 ziekenhuisgewonden. Wanneer we een schatting maken van het totaal aantal ziekenhuisgewonden op alle 13 black spotlocaties die in beide uitvoeringsplannen zijn opgenomen, komen we op $13/10 * 5,33 = 6,93$ per jaar. Dit is het totale ‘nutspotentieel’ van het black spotbeleid zoals opgenomen in het Verkeersveiligheidsplan. Het betreft 3,2% van alle ziekenhuisgewonden op

⁴⁸ Ze staan vermeld in het Verkeersveiligheidsplan 2003-2006 op pag. 51.; andere dan ziekenhuisgewonden laten we hier buiten beschouwing omdat de registratiekwaliteit te wensen overlaat.

Haagse gemeentelijke wegen (zie paragraaf 1.6). Wanneer de maatregelen die uit het Verkeersveiligheidsplan voortvloeien 100% effectief zouden zijn (dus wanneer ze alle ongevallen op deze locaties kunnen voorkómen, hetgeen uiteraard niet te verwachten is), is het resultaat dus een daling van 3,2% van het totaal aantal ziekenhuisgewonden op de gemeentelijke wegen in Den Haag.

De verkeersdoden zijn niet opgenomen in deze tabel; volgens het verkeersveiligheidsplan zijn op twee locaties in die jaren doden gevallen. Het aantal doden is echter te klein en fluctueert te zeer om hieruit cijfermatige of beleidsmatige conclusies te trekken.

Reductiefactor

De effectiviteit van de geïmplementeerde of de voorgestelde maatregelen is voor elke black spot anders, omdat deze afhankelijk is van de situatie en de getroffen maatregelen. Lang niet voor alle maatregelen die zijn toegepast zijn gegevens beschikbaar over de effectiviteit. Onderstaande tabel geeft weer welke maatregelen op de black spots zijn (of worden) getroffen, met daarbij de effectiviteit zoals te vinden in een drietal publicaties.

maatregel	effectiviteit (reductiefactor) op ziekenhuisgewonden	bron
Zichtverbetering	geen gegevens	
Opstelruimte	geen gegevens	
permanent werkende VRI	proportioneel t.a.v. 'plaatsing VRI'	
regeling aanpassen	geen gegevens	
snelheids/roodlicht controle	controle op snelheid: 0,875 controle op roodlicht: 0,93	
vrijliggende fietspaden	0,82 resp 0,75	3 resp. 2
linksaf voor elkaar langs en apart geregeld	geen gegevens	
aanpassing kruising	geen gegevens	
plaatsing VRI	is afhankelijk van type kruising. Effect kan positief of negatief zijn	1
barrièrevrije oversteken	geen gegevens	
aanleg middeneilanden	geen gegevens	

Bronnen:

1 = Janssen, S.T.M.C. (2004). *Veiligheid van kruisingen van verkeersaders binnen de bebouwde kom: vergelijking van ongevallenrisico's*. R-2004-36. SWOV. Leidschendam.

2 = Infopunt Duurzaam Veilig. *Maatregel-Wijzer Verkeersveiligheid*, Infopunt Duurzaam Veilig, mei 2001.

3 = Janssen, S.T.M.C. (2005). *De Verkeersveiligheidsverkenner gebruikt in de regio*. SWOV 2005. Rapport nr. R-2005-6. SWOV. Leidschendam.

Statistische schatting

Regressie naar het gemiddelde is een statistisch effect, waarmee rekening gehouden moet worden wanneer locaties geselecteerd worden op basis van ongevals cijfers. Deze cijfers zijn onderhevig aan toevalsfluctuaties. Wanneer locaties met veel ongevallen geselecteerd worden, is de kans groot dat de selectie vooral locaties zal bevatten die op basis van toeval (extra) veel ongevallen te zien geven. Wanneer men in een volgende periode op deze locaties wederom de ongevals aantallen beziet, is er een aanzienlijke kans dat de aantallen lager zullen uitpakken dan in de eerste meetperiode - ook al zijn er geen infrastructurele aanpassingen gerealiseerd. Het effect van regressie naar het gemiddelde is groter naarmate de periode waarop de selectie is gebaseerd, korter is. Het schatten van de invloed van dit fenomeen is mogelijk wanneer we beschikken over ongevalsgegevens op ‘controlelocaties’, vergelijkbare locaties in het wegennet waar géén maatregelen zijn getroffen. Op basis van de van Den Haag bekende gegevens is in het kader van dit onderzoek geen zinvolle schatting mogelijk. Wel kunnen we constateren dat het hiervoor berekende nutspotentieel van 3,2% slachtoffervermindering een bovenschatting is; het werkelijke getal is naar alle waarschijnlijkheid lager ten gevolge van de regressie naar het gemiddelde.

Samenvattend constateren we dat er te weinig effectiviteitsgegevens zijn over de getroffen maatregelen om op een zinvolle wijze een schatting te maken van de effectiviteit van het black spot beleid in Den Haag. De gemeente heeft zelf geen inzicht in de effecten van het black spotbeleid. De cijfers die de onderzoekers op basis van eigen onderzoek hebben geproduceerd hebben onvoldoende zeggingskracht omdat ze niet representatief zijn en een te beperkte periode beslaan waardoor toeval een grote rol speelt. De causale relatie tussen het beleid en de effecten is met de beschikbare gegevens niet te leggen

Bijdrage van de 30 km-zones aan de verkeersveiligheid

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de gerealiseerde en nog te realiseren 30 km-gebieden, met voor elk gebied de aantallen ziekenhuisgewonden en overige gewonden. Doden waren er in geen van de gebieden te betreuren in de drie jaren.

gebied	aangepast in	2001		2002		2003		Totaal
		Zhg	letsel	Zhg	letsel	Zhg	letsel	
Zieken	2005	0	0	0	0	0	0	0
Morgenstond, Leggelostraat e.o.	2004	0	0	0	0	0	0	0
Waalddorp, van Voorschotenlaan	2005	0	0	0	0	0	0	0
Horsten en Burgen	2004	0	3	0	0	0	0	3
Mariahoeve, Landen	2004	0	0	0	0	0	0	0
Mariahoeve, Marlot	2004	0	0	0	0	0	0	0
Componistenbuurt, Landréstraat e.o.	2004	0	0	1	0	0	0	1
Kijkduin, Hoek v Hollandlaan e.o.	2004	0	2	0	2	0	0	4
Doornpark en Prins Mauritslaan e.o.	2006	0	1	0	0	0	4	5
Enkhuizensestraat	2005	0	0	0	0	0	0	0
Duinoord, 1ste Sweelinkstraat e.o.	2004	0	0	0	0	0	0	0
Duinoord, Nicolaïstraat e.o.	2004	0	1		1	0	1	3
Vogelwijk Houtrustlaan, Laan v Poot	2004	0	0	0	0	0	0	0
Vogelwijk-west	2005	0	2	0	0	0	0	2
totaal		0	9	1	3	0	5	18
alle nog niet ingerichte gebieden, opgenomen in UVP 1 en UVP 2		0	5	3	3	1	8	20
Totaal generaal	0	14	4	6	1	13	38	

Toelichting:

Zhg = ziekenhuisgewonde; letsel = ongevallen m et lichamelijk letsel die niet tot ziekenhuisbehandeling hebben geleid.

Tè zien valt dat het aantal slachtoffers gering is in deze gebieden. Overigens zien we overal in Nederland dat in woongebieden betrekkelijk weinig verkeersslachtoffers vallen. Woonwijken zijn in het algemeen niet gevaarlijk, verkeersslachtoffers vallen vooral op verkeersaders en op 80 km-wegen buiten de bebouwde kom. In alle te reconstrueren gebieden samen vielen in de drie onderzochte jaren in totaal 5 ziekenhuisgewonden op de totaal 532 die er in die jaren vielen op alle gemeentelijke wegen in Den Haag; bijna 1 procent.

De effectiviteit van de inrichting van 30 km-gebieden ligt tussen 0,85 en 0,65 (d.w.z. een beperking van het aantal ziekenhuisgewonden met 15 tot 35%). Omdat het in Den Haag om een redelijk sobere uitvoering gaat (veelal ontbreken de poortconstructies) gaan we uit van een effectiviteit van 15%. Dit leidt tot een schatting van de effectiviteit van het beleid voor 30 km-gebieden van minder dan 1 ziekenhuisgewonde per 3 jaren. Het effect voor heel Den Haag is daarom niet meer dan marginaal.

Dit laat onverlet dat de maatregel mogelijk bijdraagt aan de leefbaarheid en het gevoel van veiligheid in de wijken. Deze bijdrage is in het kader van dit onderzoek echter niet te kwantificeren.

Bijdrage van het oversteekbeleid aan de verkeersveiligheid

De VVR bevat niet de mogelijkheid om de effectiviteit van de in Den Haag toegepaste oversteekvoorzieningen te bepalen. Ook zijn er in de literatuur geen effectiviteitscijfers gevonden van het aanbrengen van oversteekvoorzieningen. Evenmin heeft de gemeente Den Haag zelf een berekening of inschatting gemaakt van de effectiviteit.

De ongevallen op en rond de locaties van oversteekvoorzieningen zijn met behulp van VERAS geselecteerd voor de jaren 2001, 2002 en 2003. De selectie is beperkt tot voetgangers. Op geen van de vier locaties waarvoor in het UVP 1 een plan is gepresenteerd, is een voetganger gewond geraakt in deze drie jaren.

Het is niet mogelijk om op basis hiervan een uitspraak te doen over de effectiviteit van de voorzieningen in termen van besparing van verkeersslachtoffers.

Appendices

Inhoud

Appendices	Paginering
Appendix 1: geraadpleegde documenten	89
Appendix 2: interviews	91
Appendix 3: schouw	96

Appendix 1: geraadpleegde documenten

Tussentijdse evaluatie Verkeersveiligheidsplan 2003-2006, brief van wethouder Bruins aan de commissie Verkeer, Economie en Monumenten van de gemeenteraad. 23 augustus 2005.

Brief van B&W aan de raad, inzake Meerjarenplan Verkeersveiligheid, 13 mei 2003.

Vis, A (2000). Voortgang van de aanpak van 'black spots'. SWOV, rapport nr. R-2000-21.

Brief van de wethouder aan de raadscommissie inzake het Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2002. 12 februari 2002.

Raambestek, lijst met uit te voeren projecten en projectgegevens. Gemeente Den Haag, 8 november 2005.

Black spotlijst 2001 - 2003. Gemeente Den Haag

Verkeersveiligheid in Den Haag. Antwoorden op veel gestelde vragen over beleid (publieksfolder). Gemeente Den Haag

Beleidsnota Zebra. Gemeente Den Haag, DSO. November 2004

Organisatie verkeersveiligheid, interne notitie over m.n. de taakverdeling tussen DSO en DSB. Gemeente Den Haag

Overzicht kosten en oplevering UVP1 projecten DSO. 25 januari 2006. Gemeente Den Haag

Overzicht kosten en oplevering UVP2 projecten DSO. 25 januari 2006. Gemeente Den Haag

Verkeersveiligheidsplan 2003 - 2006. Gemeente Den Haag.

Uitvoeringsplan 1 bij het Verkeersveiligheidsplan 2003 - 2006. Gemeente Den Haag

Uitvoeringsplan 2 bij het Verkeersveiligheidsplan 2003 - 2006. Gemeente Den Haag

Onderzoek verkeersveiligheidsbeleid gemeente Den Haag. Notitie van de Rekenkamercommissie van de gemeente Den Haag, 31 augustus 2005

Ongevalsbestanden 2000-2003 (op CD ROM)

Notitie 'Rapportage Toets Duurzaam Veilig, Stadsregio Haaglanden, 2002.

Grontmij (2002). Effecten en kosten van verkeersveiligheidsmaatregelen.

Gurts, K. en Wets, G. (2003). Black spot analysis method. Steunpunt Verkeersveiligheid.

Infopunt Duurzaam Veilig. Maatregel-Wijzer Verkeersveiligheid, Infopunt Duurzaam Veilig, mei 2001.

Infopunt Duurzaam Veilig. (2002). Duurzaam Veilige inrichting van wegen binnen de bebouwde kom. Een gedachtevorming. Infopunt Duurzaam Veilig.

Infopunt Duurzaam Veilig (2004). De goede 30 km-wijk maak je samen! Infopunt Duurzaam Veilig.

Janssen, S.T.M.C. (2005). De Verkeersveiligheidsverkenner gebruikt in de regio. SWOV 2005. Rapport nr. R-2005-6. SWOV. Leidschendam.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat. (2004). Nota Mobiliteit; Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid. Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat. (2004). Bestaat de ideale 30 km/h wijk? Ministerie van Verkeer en Waterstaat, april 2004.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Beleideffectmeting verkeer en vervoer. Methode van Beleideffectmeting in hoofdlijnen. Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

SWOV. Factsheet Oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers. SWOV, augustus 2005.

SWOV. Aanvulling en toelichting op de maatregelen in de Maatregel-Wijzer. Landelijke waarden m.b.t. doorrekening NVVP-maatregelen. SWOV, september 2001

VIA. (2002). Toets voorlopige doelstellingen Duurzaam Veilig fase 2; indicatief maatregelpakket Zuid-Holland overig.

Vis, A.A. (2000). Voortgang van de aanpak van 'black spots'. R-2000-21.SWOV. Leidschendam.

Wegman, F.C.M. (2000). Wegverkeersveiligheid; Hoe ervoor zorg te dragen dat vermijdbare ongevallen niet meer gebeuren. D-2000-10. SWOV. Leidschendam.

Wegman, F. Aarts. L. (2006). Door met Duurzaam Veilig.Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020. SWOV. Leidschendam.

Elvik, R. (1997). *Evaluations of road accident black spot treatment: A case of the iron law of evaluation studies.*. In: Accident Analysis and Prevention, Vol. 29, No. 2, pp. 191-199.

Appendix 2: interviews

Besprekingsverslag

Aanwezig: Mw. C. Surewaard, Dhr. G. Kortenbach, Dhr. H.J. Fokkema

Datum: 4 januari 2006

1. De heren Kortenbach en Fokkema geven een korte uitleg over het doel, de werkwijze en de planning van het onderzoek van de Rekenkamercommissie naar het verkeersveiligheidsbeleid in Den Haag.
2. Mw. Surewaard is teammanager bij de afdeling Verkeer & Infrastructuur van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling (DSO) van de gemeente.
3. Er zijn bij de afdeling V&I twee medewerkers die zich met het verkeersveiligheidsbeleid bezighouden:
 - a. Mw. J. Pieters houdt zich bezig met infrastructurele projecten.
 - b. Mw. I. van Niel doet vooral gedragsbeïnvloedingsprojecten.
4. Er is bij de gemeente een afdeling die zich bezighoudt met verkeersonderzoek. Zij doen onder andere metingen van snelheden en intensiteiten. Snelheid wordt niet op structurele basis gemeten, maar vooral als er speciale aanleidingen of klachten zijn. Intensiteiten worden wel planmatig gemeten. Het meetprogramma is vooral op hoofdroutes gericht, er zijn nauwelijks tellingen in bijvoorbeeld woonwijken.
5. De ongevalsregistratie wordt in de loop van de jaren minder, in de zin dat onderregistratie groter wordt.
6. De gedetailleerde ongevalgegevens over 2004 zijn nog niet beschikbaar. Het laat beschikbaar komen van de ongevalgegevens is een handicap voor de afdeling.
7. Er is een pagina op de internetsite van de gemeente, over verkeersveiligheid, daar staan ook concrete projecten genoemd.
8. Op basis van het Verkeersveiligheidsplan 2003-2006 zijn er twee uitvoeringsplannen gemaakt. Die worden voor het onderzoek beschikbaar gesteld.
9. DSO is de beleidsafdeling. Hier wordt het verkeersveiligheidsbeleid ontwikkeld. DSO is verantwoordelijk voor de beleids- en uitvoeringsplannen. Tevens doet DSO de voorbereiding van projecten, de contacten en inspraak met bewoners, en veiligheidsanalyses.
10. De Dienst Stadsbeheer (DSB) houdt zich vervolgens bezig met de uitvoering van de infrastructurele projecten.
11. DSB doet in de regel de voorbereiding van 30 km-projecten. Wanneer er bijzondere omstandigheden zijn, bijvoorbeeld een busroute door een 30 km-gebied, is DSO verantwoordelijk voor de voorbereiding.
12. Er is een projectorganisatie voor de uitvoering.
13. De inventarisatie, analyse en voorbereiding van de aanpak van de black spots ligt bij DSO.
14. Infrastructurele verkeersveiligheidsprojecten worden ook vaak gecombineerd met andere projecten, bijvoorbeeld in het kader van Randstadrail, of vernieuwing van riolering. Dergelijke combinaties zorgen voor een kostenbesparing.
15. Mw. Surewaard stuurt dhr. Fokkema een document waarin de samenwerking tussen DSO en DSB staat beschreven.
16. Tevens zal de Zebranova beschikbaar worden gesteld, de beleidsnota van de gemeente over oversteekvoorzieningen.
17. Tevens wordt een overzicht beschikbaar gesteld van de huidige stand van zaken van de uitvoering van de projecten in het Verkeersveiligheidsplan.
18. De oversteekvoorzieningen worden gekozen op basis van een analyse van de oversteekbaarheid. Daarbij wordt ook naar ongevalsgegevens gekeken, maar dat aspect neemt daarbij niet een heel nadrukkelijke plaats in.

19. Er is een Vooroverleg Verkeerszaken(VOV). Daaraan nemen deel DSO, DSB, de afdeling Verkeersmanagement, politie, htm en brandweer. Het VOV komt elke twee weken bij elkaar. Het VOV brengt advies uit aan het bestuur onder andere over verkeersveiligheidsaspecten van fysieke projecten.
20. Een andere relevante commissie is de ACOR, de Adviescommissie Openbare Ruimte. Zij adviseert over esthetische aspecten.
21. Er vinden geen evaluaties plaats van 30 km-projecten, in termen van effectiviteit.
22. De volgorde van uitvoering van 30 km-projecten vond in het begin plaats op basis van verkeersonveiligheid. De gebieden met de grootste aantallen slachtoffers werden als eerste aangepakt. Vervolgens kregen de bewoners inspraak in de volgorde van uitvoering, de zogenaamde 30 km-actie.
23. Vooral van het black spotbeleid wordt een bijdrage verwacht aan het realiseren van de kwantitatieve taakstelling van het verkeersveiligheidsbeleid.
24. Er wordt dit jaar gewerkt aan de totstandkoming van een nieuw verkeersveiligheidsplan, voor de jaren 2007-2010.
25. Er is een Werkgroep Verkeersveiligheid. Daarbij zijn diverse externe partijen betrokken. Mw. Pieters is voorzitter van de werkgroep en zal nadere informatie kunnen verschaffen.
26. De gemeente doet zelf analyses van ongevalsdata, in het verleden met VERAS, nu is er een andere applicatie voor.
27. Roodlichtnegaties worden niet standaard gemonitord, er wordt wel naar gekeken in verband met black spotanalyses.
28. Niet bekend is of de Verkeersveiligheidsverkenner voor de Regio (VVR) binnen de afdeling van de gemeente wordt gebruikt. Mw. Pieters kan hier wellicht meer informatie over verschaffen.

Besprekingsverslag

Aanwezig: Mw. J. Pieters, Dhr. H.J. Fokkema

Datum: 11 januari 2006

1. Dhr. Fokkema geeft een korte uitleg over het doel, de werkwijze en de planning van het onderzoek van de Rekenkamercommissie naar het verkeersveiligheidsbeleid in Den Haag.
2. Mw. Pieters houdt zich bezig met de infrastructurele aspecten van het verkeersveiligheidsbeleid in Den Haag. Ze is betrokken bij het maken van de uitvoeringsplannen en bij de voorbereiding van de projecten.
3. Er is niet veel meer bekend over de periode waarin het huidige Verkeersveiligheidsplan tot stand kwam. Er zijn momenteel geen mensen bij de afdeling Verkeersveiligheid werkzaam die destijds betrokken waren bij de voorbereidingen, en kunnen vertellen welke discussies en overwegingen ten grondslag lagen aan de keuzen die in het plan gemaakt zijn.
4. Uitgangspunt voor het beleid is dat Duurzaam Veilig gevolgd wordt.
5. Een groot deel, ca. 70%, van de inrichting van 30 km-gebieden is inmiddels gereed. Het totale areaal 30 km-gebieden bedraagt ca. 80% van alle wegen in beheer van de gemeente Den Haag.
6. Black spots liggen vooral op hoofdroutes, niet in verblijfsgebieden. Op de hoofdroutes gebeuren de meeste verkeersongevallen, vooral daar is rendement te behalen in termen van reductie van verkeersslachtoffers.
7. Randstadrail leidt op een groot aantal locaties tot projecten. Die zijn vaak aanleiding om black spot reconstructie (vervroegd) uit te voeren, zodat er kan worden 'meegelift'.
8. Er is in Den Haag een groot aantal black spots. Het zijn er momenteel ca. 50. Het aantal daalt wel. Bij de uitvoering wordt eerst gekeken naar de black spots met de grootste aantallen letselongevallen.
9. De planning is dat er gemiddeld ca. 4 black spots per jaar worden gereconstrueerd met het verkeersveiligheidsbudget. Daar komen nog enkele bij die in het kader van Randstadrail worden uitgevoerd.
10. Het black spotbeleid van de gemeente is nooit geëvalueerd. Onbekend is wat de bijdrage ervan is aan de vermindering van de aantallen verkeersslachtoffers.

11. Wanneer black spots later worden gerealiseerd van gepland, ligt dat in veel gevallen aan de vaak complexe voorbereiding.
12. AVOC analyses worden uitgevoerd door externe bureaus, bijvoorbeeld Arcadis.
13. Er is niet becijferd welke effecten verwacht mogen worden van de verschillende maatregelgebieden in het Verkeersveiligheidsplan. Er is geen kwantitatief onderbouwd plan voor het realiseren van de taakstelling.
14. De Verkeersveiligheidsverkenner (VVR) van de SWOV is binnen de gemeente niet bekend, in ieder geval wordt hij niet gebruikt.
15. Een handicap voor de afdeling is dat de ongevalsgegevens van de VOR over 2004 nog steeds niet beschikbaar zijn. Dit is een landelijk probleem, de oorzaak ligt bij Rijkswaterstaat (Adviesdienst Verkeer en Vervoer).
16. Metingen van snelheid worden vooral uitgevoerd na klachten van bewoners, en nadat uit de ongevalsdata is gebleken dat een locatie gevaarlijk is. Wanneer blijkt dat snelheden te hoog liggen, worden bijvoorbeeld snelheidsdisplays ingezet.
17. De werkgroep Verkeersveiligheid bestaat uit DSO (voorzitter), DSB, politie, HTM, en het ingenieursbureau van de gemeente. Er wordt niet over individuele projecten gesproken, maar over meer algemene verkeersveiligheidsissues die relevant zijn binnen de gemeente. De werkgroep heeft geen formele status, maar dat heeft geen negatieve invloed op het functioneren.
18. Veel van de oversteekvoorzieningen worden aangelegd op schoolroutes, vaak naar aanleiding van wensen of klachten.
19. Ongevalsgegevens zijn geen basis voor de keuze van oversteeklocaties. Wel klachten en mobiliteitsaspecten (voetgangersmobiliteit).
20. Oversteekvoorzieningen zijn niet bedoeld om bij te dragen aan de verkeersveiligheidstaakstelling. Ze zullen weinig invloed hebben op de slachtofferaantallen in Den Haag. Soms zijn er politieke of economische motieven om een bepaalde oversteekvoorziening te realiseren.
21. Lastig bij de uitvoering van oversteekvoorzieningen is dat snelheidsremmers vaak niet goed toepasbaar zijn, omdat de voorzieningen vaak op hoofdroutes gelegen zijn, met een 50 km-regime. In 30 km-gebieden zijn geen oversteekvoorzieningen nodig.
22. Het afgelopen jaar is ca. € 170.000 besteed aan één oversteekvoorziening: die in de Ockenburgstraat.
23. Bij de inrichting van 30 km-gebieden is wel gekeken naar de aantallen slachtoffers, vooral om de volgorde van de uitvoering te kunnen bepalen. De gebieden met de meeste slachtoffers kwamen het eerst aan de beurt.
24. Het is geen overzicht beschikbaar van de aantallen slachtoffers per gebied.
25. Bij de inrichting van 30 km-gebieden is vooral gekozen voor drempels. Die blijken effectief in het reduceren van de rijsnelheden. Inrichtconstructies zijn duurder, die worden vaak later pas aangelegd, bijvoorbeeld wanneer op de hoofdroute een fietspad wordt aangelegd.
26. De drempels zijn sinusvormig, en in overeenstemming met de C.R.O.W. richtlijnen.
27. De drempels kennen niet de gebruikelijke pianomarkering, maar een dubbele streep (aan elke zijde van de drempel één). Hiervoor is gekozen uit esthetische overwegingen. Financiële redenen speelden daarbij geen rol.
28. Uit een advies van de ANWB bleek dat de in Den Haag toegepaste markering minder goed zichtbaar is en dat de hoogte minder goed is in te schatten dan de markering die elders in Nederland wordt toegepast.
29. Het hoofddoel van het verkeersveiligheidsbeleid in Den Haag is slachtofferreductie, de zogenoemde 'objectieve' verkeersveiligheid. Subjectieve onveiligheid wordt daarbij 'meegenomen'. Het is geen hoofddoel.
30. Een recente lijst met infrastructurele projecten wordt spoedig ter hand gesteld.
31. De gemeente is voor de ongevalsanalyse overgestapt van VERAS op ViaStat-online, een op internet gebaseerde applicatie die het mogelijk maakt op straat- of wijkniveau ongevalsgegevens te selecteren. De gegevens worden gebruikt voor AVOC analyses, bij klachten van bewoners, et cetera.

Besprekingsverslag

Aanwezig: Mw. J. Pieters, dhr. J. van Spengen, Dhr. H.J. Fokkema

Datum: 2 februari 2006

1. Doel van het overleg is met name meer inzicht te krijgen in de aard en de stand van zaken rond de infrastructurele projecten.
2. Eind 2006 zal 70% van de beoogde 30 km-gebieden als zodanig zijn ingericht. Het gemiddelde uitvoeringstempo is 5 wijken per jaar. Het totale aantal wijken is 121.
3. In het huidige uitvoeringstempo duurt het naar verwachting tot 2012 voordat alle beoogde 30 km-gebieden zijn ingericht.
4. Aan de hand van de uitvoeringsplannen 1 en 2, en het reeds beschikbare worden projectenoverzicht worden alle projecten doorgenomen op de stand van zaken m.b.t. de uitvoering. Tevens komen bijzonderheden aan de orde.
5. Dhr. Fokkema licht toe dat er binnenkort een schouw plaatsvindt op de gerealiseerde projecten. De volgende bijzonderheden worden genoemd, die de moeite waard zijn om te bekijken:
 - a. Op het kruispunt Melis Stokelaan/Aagje Dekenlaan is een ovale rotonde aangelegd. Is de moeite van het bekijken waard. Is in 2003 opgeleverd. Er loopt ook een tram.
 - b. Op de Laan Cobus v. Cattenburg zijn fietspaden aangelegd die smaller zijn uitgevoerd dan in de richtlijn staat.
 - c. Op het kruispunt Hengelolaan - Martensdijklaan is de rijstrook iets smaller dan de brandweer eigenlijk wilde. In juni 2005 opgeleverd.
 - d. Op de Berensteinlaan ligt een fraai uitgevoerd zebrapad.
6. Dhr. Fokkema presenteert de schematische weergaven van de beleidsstructuren voor de drie onderscheiden maatregelgebieden. Reacties daarop:
 - a. de prioriteitsbepaling gebeurt feitelijk niet in één keer maar is meer interactief van karakter. Eerst wordt bij de opstelling van het uitvoeringsplan een inschatting gemaakt van kosten en haalbaarheid, later wordt gezien of het ook werkelijk reëel is.
 - b. Ten dele zijn de beschikbare financiën ook een gevolg van de prioriteit. De financiën zijn niet altijd een harde randvoorwaarde.

Besprekingsverslag

Aanwezig: Dhr. de Potter, Dhr. H.J. Fokkema

Datum: 27 maart 2006

1. Dhr. de Potter heeft de functie van opdrachtgever bij DSB. In totaal zijn er vijf opdrachtgevers. Dhr. de Potter doet de uitvoering van de (infrastructurele) verkeersveiligheidsprojecten. Hij is sedert november 2004 in deze functie.
2. De uitvoering loopt via een projectorganisatie. Jarda v. Spengen was daar projectmanager (ingehuurd van buiten de gemeente), is inmiddels vervangen.
3. De projectmanager begeleidt de aanbesteding en geeft een gunningsadvies. Hij huurt ook de directievoering in. De directievoering rapporteert aan de projectmanager, die op zijn beurt aan de opdrachtgever rapporteert.
4. De opdrachtgever stelt de randvoorwaarden op voor projecten. Het maken van een bestek wordt meestal uitbesteed.
5. DSO verzorgt het voortraject. Zij formuleren het beleid, en maken een tweejaarlijks UVP met een bijbehorend budget.
6. DSO biedt de uitvoeringsplannen aan aan het bestuur, met medeparaaf van DSB. Er is in de voorfase regelmatig overleg tussen DSO en DSB.
7. Formeel rapporteren zowel DSO als DSB aan het bestuur. DSO heeft niet de status van opdrachtgever aan DSB. DSO is ook geen budgethouder voor infrastructurele projecten.

8. De projectorganisatie werkt in het voortraject voor DSO, en bij de uitvoering voor DSB.
9. De Werkgroep Verkeersveiligheid heeft geen formele status. De werkgroep is niet door het bestuur ingesteld. Hij functioneert als een soort deskundigenpanel. Er zijn geen formele bevoegdheden. De werkgroep is zowel praktisch als meer strategisch van insteek.
10. Wanneer projecten vertraagd zijn, is dat meestal niet vanwege financiële redenen. Bij black spots is er vaak vertraging vanwege de complexiteit van de voorbereiding.
11. Er zijn drie geldbronnen voor de verkeersveiligheidsmaatregelen: investeringsgeld, subsidies en regulier budget. Bij uitstel van projecten (over het jaar heen) komt het reguliere budget in het betreffende jaar te vervallen, en moet opnieuw worden opgenomen in het jaar van uitvoering. Investeringsgeld en subsidies blijven wel behouden bij vertragingen.
12. Bij de inrichting van 30 km-gebieden worden geen uitritconstructies aangebracht, vanwege de hoge kosten. Ze worden vervolgens wel aangelegd wanneer doorgaande fietsroutes worden gerealiseerd.
13. De ACOR is de Advies Commissie Openbare Ruimte. Deze ziet toe op de esthetische aspecten van de projecten. Deze commissie heeft aan het bestuur geadviseerd om niet de gebruikelijke pianomarkering toe te passen, maar een enkele lijn aan elke kant van een drempel. Het bestuur heeft zich geconformeerd met deze beslissing.
14. Het ingenieursbureau van Den Haag is nauw betrokken bij de uitvoering van projecten. Het bureau is formeel onderdeel van DSB. Het werkt op projectbasis.
15. VOV is het Vooroverleg Verkeerszaken. Alle plannen voor reconstructies worden daar besproken. Het VOV heeft wel een formele status. Het VOV heeft een adviesfunctie. Voorzitter is Chris Schaapman van DSB. Vertegenwoordigd zijn de volgende organisaties:
 - a. DSB (voorzitter)
 - b. DSO
 - c. HTM
 - d. Connexxion
 - e. het ingenieursbureau
 - f. ambulancedienst
 - g. politie
 - h. brandweer.
16. De afdeling Verkeersmanagement van de gemeente houdt zich bezig met VRI's. De afdeling is onderdeel van DSB.
17. De werkscheiding tussen DSO en DSB was in het verleden (voor 2004) wel wat diffuus. Tegenwoordig zijn er goede afspraken en functioneert de samenwerking goed.
18. DSO maakt een voorlopig ontwerp (VO), DSM maakt het definitief ontwerp (DO).
19. Voor de 'eenvoudige' 30 km-gebieden maakt DSB ook het VO. Als er meer ingewikkelde dingen aan de hand zijn, bijvoorbeeld een buslijn door een gebied, dan doet DSO het VO.
20. Ook voor black spots geldt dat DSO een voorlopig ontwerp maakt, op basis van een AVOC analyse.
21. Het black spotbeleid heeft als nadeel dat er eerst ongevallen gebeurd moeten zijn voordat een gevaarlijk punt in het wegennet aangepakt kan worden. Het is soms lastig om verbeteringen aan te brengen wanneer er nog geen ongevallen hebben plaatsgevonden, omdat zo'n locatie niet voorkomt in de black spotlijst.

Appendix 3: de schouw

1. Schouw reconstructie black spots

Kruising Hengelolaan/Maartensdijklaan (fig 13)

De zichtverbetering is gerealiseerd door de weg te laten uitbuigen, en door het kappen van een aantal bomen. Er zijn opstelmogelijkheden gecreëerd voor voertuigen die afslaan. De situatie lijkt verkeerskundig acceptabel, en past in de omgeving. Er is geen strijdigheid met Duurzaam Veilig uitgangspunten. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat de aanpassingen leiden tot minder verkeer op dit kruispunt.

Figuur 13. Kruising Hengelolaan/Maartensdijklaan



Kruising Anna Bijnslaan/Erasmusweg (fig 14)

Er is een verkeersregelinstallatie aanwezig. Niet beoordeeld kan worden in welke zin de regeling is aangepast. De situatie lijkt verkeerskundig acceptabel. De snelheids/roodlichtcamera die in het UVP1 was voorzien, is niet aangetroffen. De oversteekvoorzieningen maken geen deel uit van de reconstructie, maar voldoen niet aan de eisen van Duurzaam Veilig. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat de aanpassingen leiden tot minder verkeer op dit kruispunt.

Figuur 14. Kruising Anna Bijnslaan/Erasmusweg



Kruising Zuiderparklaan/Apeldoornselaan

Volgens informatie van DSO en de projectmanager is de reconstructie uitgevoerd in het kader van Randstadrail. Alleen de AVOC analyse vond plaats met budget van DSO. Er zijn vrijliggende fietspaden, linksaf gaat voor elkaar langs en de VRI biedt een aparte regeling voor linksafslaand verkeer. De situatie lijkt verkeerskundig acceptabel. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat de aanpassingen leiden tot minder verkeer op dit kruispunt.

Kruising Loevesteinlaan/Hengelolaan (fig 15)

De VRI is aanwezig, evenals zebrapaden met voetgangerslichten, en middeneilanden. De exacte aard van de aanpassingen is niet te beoordelen aan de hand van de huidige situatie. De situatie lijkt verkeerskundig acceptabel. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat de aanpassingen leiden tot minder verkeer op dit kruispunt.

Figuur 15. Kruising Loevesteinlaan/Hengelolaan



Nieuwe Parklaan/Nieuwe Duinweg

Het middeneiland is aanwezig. Er is niet gekozen voor een zebra maar voor kanalisatiestrepen. Dit zal de oversteek door voetgangers vergemakkelijken en de opvallendheid van de kruising voor automobilisten op de

Nieuwe Parklaan vergroten. Daardoor kan ook een de snelheidsremmend effect optreden. De situatie lijkt verkeerskundig acceptabel. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat de aanpassingen leiden tot minder verkeer op dit kruispunt.

Figuur 15. Nieuwe Parklaan/Nieuwe Duinweg



2. Schouw 30 km-gebieden

Over de specifieke projecten zijn naar aanleiding van de schouw door de auditor de volgende opmerkingen gemaakt:

Zieken

- Er zijn geen borden 30 km-zone
- Klinkerverharding met trambaan
- Het gebied ademt geen 30 km/h-sfeer.

Morgenstond, Leggelostraat e.o. (fig 10)

- Niet overal duidelijke poortconstructie
- Klinkerverharding
- Het gebied ademt 30 km/h-sfeer, maar poortconstructies minimaal en foute drempelmarkering.

Waalsdorp, van Voorschotenlaan

- Niet overal duidelijke poortconstructie
- Klinkerverharding
- Het gebied ademt wel een 30 km/h-sfeer, maar poortconstructies zijn minimaal en er is een foute drempelmarkering.

Figuur 10. Poortconstructie, Morgenstond.



Figuur 11. In Den Haag toegepaste drempelmarkering.



Mariaboeve, Horsten en Burgen

- Eigenlijk bestaat dit gebied uit 3 afzonderlijke 30 km-zones die van elkaar gescheiden zijn door gebiedsontsluitingswegen met een maximum snelheid van 50 km/h.
- Klinkerverharding
- Veel drempels
- In het gebied Mariahoeve is eenrichtingsverkeer ingesteld. Waarom dat is gedaan. Is niet duidelijk. Als doorstroming de reden is, dan verdient het misschien de voorkeur het eenrichtingsverkeer op te heffen. De kans op hoge(re) rijsnelheden neemt bij eenrichtingswegen toe omdat geen rekening hoeft te worden gehouden met tegenliggers.
- Het gebied ademt een 30 km/h-sfeer, maar poortconstructies minimaal en foute drempelmarkering.

Mariaboeve, Landen

- Niet overal duidelijke poortconstructie
- Klinkerverharding
- Veel drempels, maar ook enkele plateaus met afwijkend bestratingmateriaal.
- Het gebied ademt 30 km/h-sfeer, maar poortconstructies zijn minimaal en er is een foute drempelmarkering.

Mariaboeve, Marlot

- Niet overal duidelijke poortconstructie
- Vrijwel overal asfalt, met beperkte wegbreedte (ca. 5,50 m).
- Relatief hoge asfaltdrempels (maar niet te hoog);
- Korte rechtstanden
- Het gebied ademt - ondanks de asfaltverharding - toch een 30 km/h-sfeer, maar poortconstructies minimaal en er is foute drempelmarkering.

Componistenbuurt, Landréstraat e.o.

- Niet overal duidelijke poortconstructie
- Grotendeels klinkerverharding; Mozartstraat asfalt
- Nog niet alle snelheidsremmers die op tekening staan zijn aanwezig
- Het gebied ademt 30 km/h-sfeer, maar poortconstructies zijn minimaal en er is een foute drempelmarkering.

Kijkduin, Hoek v Hollandlaan e.o.

- Hoek van Hollandlaan 9,00 m brede asfaltstraat zonder snelheidsremmende voorzieningen. Er is een asstreep aanwezig, dat past niet in 30 km-zone, de voorrang is geregeld door middel van uitritten en een maal met bord B5.
- De overige straten hebben klinkerverharding
- De Hoek van Hollandlaan voldoet op geen enkele wijze aan de inrichtingseisen voor een 30 km-zone.
- De rest van het gebied ademt een 30 km/h-sfeer, maar poortconstructies zijn minimaal en er is een foute drempelmarkering.

Doornpark en Prins Mauritslaan e.o.

- Niet overal duidelijke poortconstructie (nog minder opvallend dan op veel andere plaatsen).
- Vrij smalle wegen met meestal klinkerverharding.

Enkhuizenestraat

- Gebied maakt onderdeel uit van groter 30 km/h-gebied
- Ca. 8.00 m brede wegen met klinkerverharding
- Weg is doodlopend
- Het gebied ademt niet direct een 30 km-sfeer, maar omdat de weg doodloopt zijn hoge rijsnelheden niet mogelijk.

Figuur 12. In Loosduinen (Hoek van Hollandlaan) ontbreekt een poortconstructie.



1ste Sweelinkstraat e.o.

- Niet overal is een duidelijke poortconstructie
- Klinkerverharding
- Het gebied ademt een 30 km/h-sfeer, maar poortconstructies zijn minimaal en er is een foute drempelmarkering.

Duinoord, Nicolaïstraat e.o.

- Niet overal duidelijke poortconstructie
- Klinkerverharding
- Conclusie 7: gebied ademt 30 km/h-sfeer, maar poortconstructies minimaal en foute drempelmarkering. Aanwezigheid van klinkerverharding en het algemene beeld bepaalt in belangrijke mate het cijfer.

Vogelwijk Houtrustlaan, Laan v Poot

- Niet overal duidelijke poortconstructie (Laan van Poot slechte poort)
- Houtrustlaan: klinkerverharding in ca 9.00 m brede straat, maar Laan van Poot asfalt.
- Op de aansluiting Laan van Poot Houtrustweg ontbreekt het bord 30 km-zone. Bord “einde 30 km-zone” is wel aanwezig.
- Afwijkende en minder hoge lichtmasten die passen in 30 km-zone
- Conclusie Houtrustlaan 6: gebied ademt 30 km/h-sfeer, maar poortconstructies minimaal en foute drempelmarkering. Aanwezigheid van klinkerverharding en het algemene beeld bepaalt in belangrijke mate het cijfer. Conclusie Laan van Poot: 4: vanwege asfalt in relatie met zeer brede en niet opvallende poortconstructie.

Segbroek: Vogelwijk-west

- Niet overal duidelijke poortconstructie
- Asfaltverharding
- Relatief brede wegen met weinig snelheidsremmers.
- Het gebied ademt geen 30 km/h-sfeer, maar de weinige drempels maken de bedoeling van de wegbeheerder wel duidelijk.

3. Schouw Oversteekvoorzieningen

Hieronder volgt een overzicht van de oversteekprojecten die zijn uitgevoerd en in het kader van de schouw bezocht.

Schaarsbergenstraat

De zebra en het middeneiland zijn aanwezig. Er is inmiddels duidelijke slijtage opgetreden in de witte vlakken (zie figuur 16). Er zijn geen snelheidsremmers. Het bord L2 ontbreekt, evenals noppentegels. Er is geen verlichting in een afwijkende kleur. Deze oversteek voldoet dus niet in alle opzichten aan de eisen van Duurzaam Veilig.

Figuur 16. Oversteekvoorziening in de Schaarsbergenstraat.



Noordweg

Het gaat hier om een oversteekvoorziening voor fietsers. De oversteekvoorziening is aanwezig. De voorziening heeft een middeneiland en ligt in zijn geheel op een plateau. Hier is wel sprake van de ‘pianomarkering’ waarvan in Den Haag was afgezien. Er zijn geen aanmerkingen op de uitvoering (zie figuur 17).

Figuur 17. Oversteekvoorziening op de Noordweg.

