



het nationaal verkeersveiligheids congres

Nieuwe aanpak voor verkeersveilig Den Haag, met fietser en voetganger centraal

Kees de Leeuw
Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Gemeente Den Haag

Samenvatting

De gemeente Den Haag presenteert nieuw beleid onder het motto: 'Kiezen voor verkeersveiligheid'. De bevolking van Den Haag groeit snel: van 475.000 inwoners in 2010 naar 540.000 in 2020. In 2040 rekenen we op een bevolking van meer dan 600.000. De stad heeft weinig uitbreidingsruimte dus veel verdichting is aan de orde. Het verkeer wordt daarmee snel drukker. Helaas neemt het aantal verkeersslachtoffers daardoor ook weer toe. De gemeente wil de verkeersonveiligheid juist uitbannen. Dat vergt keuzes, extra inspanningen en een aanpak op meerdere fronten. Bijvoorbeeld:

- Van reactief naar proactief en risico gestuurd
- Voetganger en fietser centraal
- Extra aandacht voor gedrag
- Forse uitbreiding 30 km in de stad op wijkontsluitingswegen
- Maatregelen om eenzijdige fietsongevallen terug te dringen
- Verbeteren veiligheid op kruisingen met verkeerslichten
- Specifieke aanpak voor kwetsbare leeftijdsgroepen (16-24 jaar o.a.)
- Extra aandacht voor relatief gevaarlijke vervoermiddelen.
- Toepassing van voorspelmodellen om risico's in kaart te brengen.

Korte introductie:

De gemeente Den Haag vindt dat het mobiliteitssysteem moet veranderen. Deze 'mobiliteitstransitie' houdt in: het moet schoner, het moet efficiënter, het moet betaalbaar maar het moet zeker ook veiliger. Hoe zorgen we dat het aantal verkeersslachtoffers teruggaat naar nul? In de nieuwe nota 'kiezen voor verkeersveiligheid' geeft de gemeente aan wat er moet gebeuren.

Leuker maar ook voller en minder veilig

De stad Den Haag heeft zich – net als veel andere middelgrote steden in binnen- en buitenland – de afgelopen jaren gunstig ontwikkeld. De wat aftandse saaie ambtenarenstad heeft geprofiteerd van de toegenomen welvaart. De horeca heeft zich voorspoedig ontwikkeld, het toerisme groeide, het cultureel leven is verbeterd, en er kwam meer hoger en universitair onderwijs beschikbaar in de stad. De bevolking is in ruim 20 jaar met 65.000 inwoners gegroeid en er is fors geïnvesteerd vernieuwing van gebouwen, voorzieningen en openbare ruimte. De komende 20 jaar gaat die groei door, zoals het er nu naar uitziet.

Tot 2040 wordt gemikt op 50.000 nieuwe woningen voor 100.000 nieuwe Hagenaars. Ook de werkgelegenheid moet volgens de plannen meegroeien met zo'n 50.000 banen.

Omdat de gemeente weinig buitengebied omvat en de stad ook omsloten wordt door glastuinbouw, natuur en andere 'harde' functies wordt uitbreidingsruimte vooral gezocht in verdichting en hoogbouw. Dat lijkt ook goed aan te sluiten bij de wensen van veel woningzoekenden, overwegend één- en tweepersoonshuishoudens die graag centraal willen wonen.

De organisatie van het verkeer en de mobiliteit in de stad werd en wordt wel steeds ingewikkelder in de vollere en drukker stad. Er is weinig of geen extra ruimte maar wel meer verkeer en er worden hogere eisen gesteld aan het milieu en de kwaliteit van de openbare ruimte. Daarom zet de gemeente Den Haag in op een *mobilitéitstransitie*. Dat wil zeggen een overgang naar meer stadsvriendelijke mobiliteit, schoon en met minder ruimtebeslag prioriteit voor lopen, fietsen, groen, verblijven en ontspannen. Ook een betere verkeersveiligheid is een belangrijk en onlosmakelijk onderdeel van deze transitie en een van de zes hoofddoelen in het mobiliteitsbeleid dat nu gevoerd wordt in Den Haag is dan ook: terug naar nul verkeersslachtoffers.

Wat is er aan de hand?

Net als elders in het land: het aantal verkeersslachtoffers – met name gewonden – neemt ook in Den Haag na jarenlange daling weer toe:

Figuur 1: Geregistreerde verkeersslachtoffers Den Haag 2015-2018

Type	Vervoermiddel	Leeftijd	Locatie
Doden: 31 (4-11 per jaar)	Fiets: 35% Voetganger: 25%	70+: 35%	Vooroorlogse stad 50 km-weg: 75% Kruispunten: 54%
Gewonden: 4144 (Van 900 naar 1150 p/j)	Brom/snorfiets: 27% Fiets: 20% Auto: 14% Voetganger: 5% E-bike: 1%	0-15 jaar: 10% 16-24 jaar: 25% 60+: 15%	

Bron: Via Stat, Veiligheid.NL, Politie en gemeente Den Haag

Figuur 2: Meldingen en beleving

Loket openbare ruimte: onoverzichtelijke situaties (35%), te hard rijden en oversteekplaatsen
Omroep West: gevaarlijke situaties fiets (50%), gevaarlijke situaties voetganger (35%) + te hard rijdende auto's, oversteekplaatsen, delen van de weg en gevaarlijke fietspaden en kruispunten.

Bron: gemeente Den Haag en Omroep west

Een aantal ontwikkelingen leidt ertoe dat de stijging van het aantal verkeersslachtoffers verdergaat zonder extra beleid en actie. Ongunstig is: groei van bevolking = meer verkeer en drukte. Maar ook: meer ouderen en jongeren en meer soorten vervoermiddelen. Vaker lopen en fietsen spaart ruimte in de stad, is gezond en vervuult het milieu niet, maar voetgangers en fietsers zijn wel vaker verkeersslachtoffer.

Strategie

In de nieuwe nota 'kiezen voor verkeersveiligheid' heeft de gemeente Den Haag haar strategie uitgestippeld op weg naar nul verkeersslachtoffers in 2030. Gezocht is naar een aanpak die enerzijds

breed is anderzijds wel scherp geconcentreerd op de problemen. Breed omdat verbeteren van de verkeersveiligheid een aanval op verschillende fronten vereist: infrastructuur, gedrag en voertuig. Maar ook gefocust zodat de aanpak geen schot hagel is, maar scherp geconcentreerd op locaties, situaties en bevolkingsgroepen waar de meeste risico's en ongevallen optreden. Gekozen is daarom voor een plan waarin fietsen en lopen centraal staan. Met daarbij specifieke aandacht voor de kwetsbare leeftijdsgroepen 16 t/m 24 en 70+. Tenslotte geven we extra aandacht aan de vooroorlogse stad – niet ontworpen op auto's – waar relatief veel ongevallen plaatsvinden.

Verder is een accent gelegd op een meer proactieve aanpak. Gebaseerd op steeds meer en makkelijker beschikbare data. Opdat we kunnen proberen om ongelukken voor te zijn in plaats van achteraf de put te moeten dempen als het spreekwoordelijke kalf al lang verdrongen is. Daarvoor wordt een verkeersveiligheidsmodel ontwikkeld dat op basis van een groot aantal relevante data kan 'voorspellen' waar risico's te vinden zijn. Denk aan wegkenmerken, verkeersintensiteiten, aanwezige functies in de omgeving en dergelijke.

De strategie voor de lange termijn wordt praktisch vertaald in *uitvoeringsprogramma's* met een looptijd van drie tot vier jaar. De eerste – voor de periode 2020-2022 is inmiddels vastgesteld door de gemeenteraad. Door de relatief korte looptijd van de uitvoeringsprogramma's kan de aanpak goed inspelen op actuele ontwikkelingen. Kortom: de aanpak is 'adaptief'.

Zes thema's staan centraal

De aanpak richt zich op verbetering van de objectieve veiligheid maar ook op de beleving van weggebruikers. Maar ook is er extra aandacht voor gedrag en educatie. Tenslotte is een extra accent gegeven aan het gebruik van data.

Thema 1: veilige infrastructuur voor fietser en voetganger

Wat is er aan de hand? Auto's en vrachtwagens vormen een risico voor fietsers en voetgangers. Maar ook is een deel van de fietsongevallen éézijdig. De registratie hiervan is waarschijnlijk te laag. Op basis van data lopen fietsers vooral risico op 50 km wegen, kruispunten en in winkelstraten. Experts noemen daarnaast tijdelijke situaties en shared space risicovol voor het langzaam verkeer.

Voetgangers moeten extra opletten op 50 km-wegen en volgens deskundigen ook bij tijdelijke situaties en shared space.

Uit meldingen blijkt dat mensen gevaar voelen op delen van de fietsinfrastructuur, bij oversteekplaatsen, op onoverzichtelijke punten en in schoolomgevingen.

Op basis van het bovengenoemde 'verkeersveiligheidsmodel' worden de meest risicovolle en gevaarlijke plekken voor fietsers en voetgangers het eerst aangepakt.

Verder worden specifieke maatregelen genomen die de veiligheid van fietsers en voetgangers vergroten rond scholen, op kruispunten en bij tijdelijke situaties. Ook worden auto- en vrachtvrije zones of tijdsvensters toegepast waar dat nodig en zinvol is. Tevens wordt ingezet op 'omgekeerd' ontwerpen. Dat wil zeggen dat gestart wordt met de behoefte van fietsers en voetgangers en dat de ruimte voor de auto daarna ontworpen wordt. In plaats van beginnen met de auto, zoals nu nog vaak gebruikelijk is. Er komt een protocol voor dodelijke ongevallen. De aanpak van locaties met veel ongevallen ('blackspots') gaat door.

Thema 2: Veilige snelheden realiseren

Wat is er aan de hand? Internationaal wordt ongeveer een derde van de dodelijke verkeersongevallen (mede) veroorzaakt door te hard rijden. Binnen Den Haag wordt op ongeveer 20% van de 50km en ongeveer 10% van de 30-km-wegen te hard gereden. Burgers melden hardrijden vaak bij de politie en in enquêtes. De wegbeelden in Den Haag passen regelmatig niet goed bij de gewenste en acceptabele snelheid.

Wat gaan we doen? Een belangrijke wijziging is dat de gemeente 30 km voortaan als norm voor alle wegen en straten met gemengd verkeer gaat aanhouden. 50 km wordt alleen nog toegestaan op wegen met aparte voorzieningen voor fietsers. Verder wordt meer systematisch in kaart gebracht op welke wegvakken en kruispunten te hard gereden wordt. Daar zullen maatregelen worden getroffen zoals het aanpassen van de weginrichting, voorlichten en verleiden. Maar ook vaker en streng handhaven zal worden ingezet.

Thema 3: Verkeersveilig gedrag aanleren

Wat is er aan de hand? Bij 90% van de ongevallen speelt gedrag een rol. Veilig gedrag kan je leren. En dat leren houdt eigenlijk nooit op.

Wat gaan we doen? Bestaande educatie wordt voortgezet, maar ook nieuwe programma's en campagnes worden gestart zodat alle belangrijke risicogroepen benaderd worden. Namelijk: kinderen tot 4 jaar en hun ouders, basisscholen en middelbare scholen, jongeren tussen 16 en 24 jaar, senioren en 'Internationals' die minder vertrouwd zijn met de Nederlandse mobiliteitscultuur.

Thema 4: Ongewenst gedrag afleren

Wat is er aan de hand? Mensen weten meestal wel hoe het moet, maar houden zich toch niet (altijd) aan de regels. Dat geldt voor alle verkeersdeelnemers. Sommigen overtreden de regels incidenteel, anderen frequent. Het gaat zowel om grote als om kleine overtredingen. Het gaat over hardrijden, afleiding door telefoons e.d., agressie, drank en drugs en foutparkeren.

Wat gaan we doen? Meerdere maatregelen worden ingezet. Ten eerste het wegnemen van verleidingen om een overtreding te maken. Denk bijvoorbeeld aan verkorten van te lange wachttijden bij oversteekplaatsen. Verder: een werkgeversaanpak ontwikkelen om te zorgen dat personeel onderweg bijvoorbeeld niet gaat bellen of appen. Stimuleren van lopen en fietsen naar school. Bewonersinitiatieven faciliteren. Campagnes over verkeersveilig gedrag uitrollen. Lobby voor het uitbreiden bevoegdheden gemeentelijke handhavers. Hufferaanpak ontwikkelen en de (subjectieve) pakkans vergroten. Vaker handhaven op ongewenst en asociaal gedrag.

Thema 5: Veilige voertuigen stimuleren

Wat is er aan de hand? Gemotoriseerde tweewielers zijn risicovol voor bestuurder en anderen. Scootmobielen zijn niet erg stabiel of ook niet altijd intuïtief te besturen. Nieuwe vormen van mobiliteit kunnen gevaarlijk zijn omdat bestuurders nog weinig ervaring met hun nieuwe voertuig hebben opgedaan. Auto's en vrachtwagens kunnen risicovol zijn voor andere weggebruikers.

Wat gaan we doen? Aanpak snorfiets. Plek van de speed pedelec op de weg onderzoeken. Veilige techniek in vrachtwagens stimuleren. Veilig gebruik van scootmobielen stimuleren via WMO. Afspraken maken met (deel-)mobiliteitsaanbieders. Helmgebruik stimuleren, ook voor snorscooters.

Thema 6: Data en Monitoring

Wat is er aan de hand? Risico gestuurd, proactief en doelgericht werken vraagt om onderbouwing met recente, voldoende en betrouwbare gegevens. Veel data zijn al beschikbaar maar meer is mogelijk door nieuwe technieken zoals machine learning en kunstmatige intelligentie.

Wat gaan we doen? Verkeersveiligheidsrisico's in kaart brengen en bruikbaar maken in een verkeersveiligheidsmodel. Beter en meer Inzicht verkrijgen in de verkeersveiligheidsbeleving door middel van enquêtes en participatiebijeenkomsten. Een belangrijk onderdeel van risico gestuurd werken zijn Safety Performance Indicators (SPI). Bijvoorbeeld de mate waarin er te hard of door rood gereden wordt. Door deze indicatoren regelmatig te meten wordt beter duidelijk of en welk effect bereikt wordt met bepaalde maatregelen. Op basis van gedragsexperimenten wordt onderzocht wat er mogelijk is om het juiste gedrag te vertonen. Bijvoorbeeld: fietsers te laten stoppen voor een zebra. Uiteraard wordt daarbij zoveel mogelijk samengewerkt met andere gemeenten en overige relevante partijen.

Conclusies en aanbevelingen

Het verbeteren van de verkeersveiligheid vergt een aanpak die zich richt op veel verschillende fronten. Deels gaat het dan om maatregelen die al lang gemeengoed zijn, maar wel moeten worden volgehouden en verder ontwikkeld. Deels komen er ook nieuwe maatregelen en mogelijkheden in beeld. Dat is ook nodig om het einddoel van nul verkeersslachtoffers dichterbij te naderen en uiteindelijk te bereiken. Voor Den Haag nieuw en veelbelovend zijn in elk geval het minder autogericht denken, op basis van de mobiliteitstransitie die de stad nastreeft. De fietser en de voetganger staan centraal. Meer concreet is het invoeren van 30 km als norm voor in elk geval wegen met gemengd verkeer een maatregel die veel belooft, gelet op het hoge aantal slachtoffers op 50 km wegen zonder aparte fietsvoorzieningen in de stad. Tenslotte is het meer proactief werken op basis van een verkeersveiligheidsmodel dat risico's zichtbaar maakt, een belangrijke stap voorwaarts.

Literatuur

Mobiliteitstransitie Den Haag zie: <https://www.denhaag.nl/nl/in-de-stad/verkeer-en-vervoer/denhaag-leefbaar-verkeersveilig-en-bereikbaar-houden.htm>

Nota Kiezen voor verkeersveiligheid. Gemeente Den Haag (april 2020)

Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid. Gemeente Den Haag (april 2020)