

ACTIEPLAN VERKEERSVEILIGHEID RIJSWIJK 2020-2025



Rijswijk



INHOUD

Hoofdstuk 1

Inleiding

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Doelstelling
- 1.3 Opzet actieplan
- 1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2

Analyse

- 2.1 Trends en (actuele) ontwikkelingen
- 2.2 Objectieve verkeersveiligheid
(verkeersongevallenanalyse)
- 2.3 Subjectieve verkeersveiligheid
- 2.4 Huidige projecten en acties
- 2.5 Conclusie

Hoofdstuk 3

Visie vorming

- 3.1 Strategisch Plan Verkeersveiligheid
- 3.2 Verkeersveiligheidsplan MRDH
- 3.3 Gemeente: discussie met experts en
betrokkenen
- 3.4 Conclusie

Hoofdstuk 4

Werkwijze

- 4.1 Aanpak
- 4.2 Focus

Hoofdstuk 5

Preventieve maatregelen

- 5.1 Infra
- 5.2 Gedrag
- 5.3 Handhaving
- 5.4 Conclusie

Hoofdstuk 6

Reactieve maatregelen

- 6.1 Interventies na verkeersslachtoffers
- 6.2 Interventies na meldingen

Hoofdstuk 7

Monitoring

- 7.1 Monitoring van gegevens
- 7.2 Monitoring van de voortgang van het uitvoeringsplan

Hoofdstuk 8

Financiën

- 8.1 Huidig budget en projecten
- 8.2 Financiële gevolgen van het Actieplan en de Uitvoeringsagenda
- 8.3 Conclusie

Bijlage 1

Bijlage 2

Bijlage 3

Bijlage 4

4

4

5

5

5

6

6

7

11

11

12

13

13

14

14

16

16

16

17

17

18

22

24

25

25

26

27

27

27

28

28

29

29



Voorwoord

Iedere dag komen er 15 mensen niet veilig aan op hun bestemming in Zuid-Holland. Dat zijn jaarlijks meer dan 5.500 ernstige verkeersslachtoffers in onze regio. Het zijn getallen waar menselijke drama's achter schuil gaan. Het aantal verkeersslachtoffers in Nederland neemt de laatste jaren toe, met de snelste stijging in de regio Zuid-Holland. Daarbij heeft Rijswijk de twijfelachtige eer in de top drie te staan, binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, als een van de steden met de meeste verkeersslachtoffers in verhouding tot het aantal inwoners, naast Den Haag en Rotterdam. Dat heeft alles te maken met de ligging van Rijswijk als belangrijke doorgaansroute tussen Rotterdam en Den Haag. Daarnaast zijn de verstedelijking en de daarmee gepaard gaande toenemende verkeersdrukte eveneens van invloed.

De urgentie om de verkeersveiligheid in Rijswijk te verbeteren is groot. Verkeersveiligheid is een speerpunt van het college en van mij als wethouder Mobiliteit. Daarbij leggen we de lat hoog. We zetten in op verschillende fronten. Daarbij werken we samen met onder meer de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, het ROV Zuid-Holland, politie, scholen, bedrijven en de Rijswijkse inwoners.

We pakken de weginrichting aan, waaronder de aanleg van verkeersveilige schoolzones. Mijn ambitie is dat binnen deze collegeperiode alle basisscholen in Rijswijk een schoolzone hebben.

Daarnaast zetten we in op educatie en voorlichting en op handhaving. Veel ongelukken komen door menselijk gedrag. Bijvoorbeeld omdat we te hard rijden, afgeleid zijn, op onze smartphone kijken of het licht op onze fiets niet aan hebben. Bewustwording van je eigen gedrag in het verkeer is dus minstens zo belangrijk. Daarin is nog veel te winnen. Alleen samen kunnen we dit veranderen.



Björn Lugthart

Wethouder Mobiliteit



Inleiding

1.1 AANLEIDING

Decennialang was er een dalende lijn te zien in het aantal verkeersdoden, maar de afgelopen jaren neemt dit aantal weer toe, zowel landelijk als in de gemeente Rijswijk. Ook is er een toename te zien van het aantal ernstig verkeersgewonden. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag neemt het aantal verkeersslachtoffers sneller toe dan in de rest van het land. Rijswijk behoort naast Rotterdam en Den Haag tot de drie gemeenten waar het aantal verkeersslachtoffers het hoogst is. Daarbij is het aantal jonge verkeersslachtoffers relatief hoog.

Naast deze trendbreuk zijn er ook veel veranderingen in het verkeer gaande. Er zijn ontwikkelingen die voor nieuwe uitdagingen zorgen bij het veilig inrichten van infrastructuur, zoals de toenemende drukte in stedelijke gebieden, toenemend fietsgebruik en de opkomst van nieuwe stillere en snellere voertuigen, zoals de e-scooter en e-bike. Daarnaast spelen ook het gebruik van sociale media (afleiding) en de besteldiensten een grote rol in de verkeersveiligheid.

De veranderingen in het verkeer vragen om maatregelen. De lokale politiek heeft veel aandacht voor verkeersveiligheid en dat heeft er toe geleid dat verkeersveiligheid een speerpunt van dit college is. In het collegeprogramma is opgenomen dat knelpunten rond

Veilig van deur
tot deur ➔

**Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030:
Een gezamenlijke visie op aanpak
verkeersveiligheidsbeleid**

veiligheid van fietspaden, zebrapaden, verkeerslichten en doorstroming opgelost moeten worden. Hierbij is specifieke aandacht voor de veiligheid van fietsers en voetgangers, in het bijzonder rondom scholen en (sport)verenigingen. Daarnaast is verkeersveiligheid ook veelvuldig onderwerp van gesprek geweest in de gemeenteraadsvergaderingen.

De aandacht voor verkeersveiligheid sluit aan bij het landelijke Strategische Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030) dat de Rijksoverheid in december 2018 heeft gepubliceerd. De titel luidt: 'Veilig van deur tot deur' en heeft aandacht voor de verslechterende verkeersveiligheidscijfers en de veranderende omstandigheden in het verkeer. In dit plan ligt de focus op infrastructurele maatregelen, gedragsbeïnvloeding/educatie en



handhaving. Hier opvolgend heeft de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) een Plan van Aanpak gepubliceerd dat moet resulteren in een regionale uitvoeringsagenda. De aandacht voor verkeersveiligheid vanuit de landelijke overheid en van de MRDH biedt kansen voor gemeenten hierop aan te sluiten voor de lokale actieplannen verkeersveiligheid. De overheden bieden handvatten om de verkeersveiligheid te verbeteren, maar hebben hierbij zeker ook de hulp nodig van de bewoners. De mensen zijn zelf ook verantwoordelijk voor het gedrag dat zij vertonen.

1.2 DOELSTELLING

De doelstelling van de aanpak van verkeersonveiligheid is eerder beschreven in de startnotitie Actieplan Verkeersveiligheid. Dit is uitgewerkt in het Actieplan verkeersveiligheid Rijswijk 2020-2025, waarin wordt voorgesteld de verkeersveiligheid in Rijswijk te optimaliseren door:

- ⇒ Met nieuwe verkeersveiligheidsnormen de aanpassing en ontwerp van de weginrichting te realiseren;
- ⇒ het permanent beïnvloeden van gedrag, onder andere door actief aan te sluiten bij nieuwe landelijke en regionale campagnes;
- ⇒ de bekwaamheid van vooral jonge verkeersdeelnemers te bevorderen;
- ⇒ integraal aandacht te vragen voor andere omstandigheden die de verkeersveiligheid beïnvloeden (zoals verlichting en groenonderhoud).

1.3 OPZET ACTIEPLAN

In de startnotitie is een planning weergegeven voor de actualisatie van het actieplan. Het actieplan is tot stand gekomen door een analyse van de huidige stand van de verkeersveiligheid en de trends die hier invloed op hebben. Op basis van de analyse zijn gesprekken gevoerd met stakeholders van beleid, handhaving en

uitvoering. Daarnaast heeft er een werksessie met de woordvoerders van de fracties in de gemeenteraad plaats gevonden. Alle opgehaalde informatie is benut om een visie op de juiste aanpak te formuleren.



1.4 LEESWIJZER

Het Actieplan is opgebouwd uit twee delen. Het eerste deel bevat de analyse (hoofdstuk 2) en visievorming (hoofdstuk 3). Het tweede deel behandelt de uitwerking van de visie in acties. De aanpak en de focus van het actieplan komen in hoofdstuk 4 aan bod. Daarna volgen twee soorten maatregelen:

- ⇒ De preventieve maatregelen in hoofdstuk 5;
- ⇒ De reactieve maatregelen in hoofdstuk 6;

Het is van belang om de effecten van maatregelen en de trends in verkeersveiligheid te bewaken. Hoofdstuk 7 is gewijd aan de manier en frequentie van monitoren. Tot slot sluit het Actieplan af met het hoofdstuk over de financiën. Als bijlage is de uitvoeringsagenda toegevoegd. Dit geeft een overzicht van de maatregelen die periodiek geactualiseerd kan worden.



Analyse

In dit hoofdstuk wordt toegelicht hoe het gesteld is met de verkeersveiligheid in Rijswijk. Eerst wordt ingegaan op de trends en ontwikkelingen. Daarna komen de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid aan bod. Daarbij wordt gegaan op de aard van de ongelukken, zoals leeftijd, vervoermiddelen, ongevalslocaties en snelheid. Als laatste worden de huidige projecten en acties besproken.

2.1 TRENDS EN (ACTUELE) ONTWIKKELINGEN

Nederland is onderhevig aan veranderingen in het verkeer en dat is voor Rijswijk niet anders. Er worden ontwikkelingen op het gebied van verkeer verwacht die gevolgen gaan hebben voor verkeersveiligheid, onder meer door landelijke doelstellingen om schonere vervoermiddelen te gebruiken en slimmer te gaan reizen. Een voorbeeld is dat er sterk ingezet wordt op de (elektrische) fiets. Naast ontwikkelingen van bovenaf (top-down) zijn er ook ontwikkelingen die van onder af (bottom-up) van invloed zijn op verkeersveiligheid. De belangrijkste ontwikkelingen staan in de volgende paragrafen beschreven.

Verstedelijking

De gemeente Rijswijk kent een forse woningopgave met grote woningontwikkelingen in het Havenkwartier, In de Bogaard en RijswijkBuiten. In het gebied rond In de Bogaard komen er 2.000 woningen bij, in



het Havenkwartier worden kantoren omgevormd tot woningen (1.500 woningen tot 3.000 woningen) en in RijswijkBuiten wordt voormalig kassengebied bebouwd met woningen (tot 2023 gaat het om 3.400 woningen). En dit is niet alleen in Rijswijk aan de orde, ook in bijvoorbeeld Den Haag Zuid West en het Binckhorstgebied wordt de komende jaren bijgebouwd. Meer verstedelijking betekent meer mobiliteit. Net als elders in de regio wordt beleid ontwikkeld om die groei in goede banen te leiden, ten gunste van leefbaarheid en bereikbaarheid. Bijvoorbeeld door het introduceren van andere parkeernormen en meer beschikbaarheid van openbaar vervoer, fietsvoorzieningen en deelmobiliteit.

Deze ontwikkelingen kunnen gaan betekenen dat het verkeer in de gemeente toeneemt, vooral rond In de Bogaard. Naast een toename van auto's zal er ook een flinke toename zijn van fietsers en bromfietzers. Deze verstedelijkingsopgave gaat veel vragen van de infrastructuur en dat kan tot knelpunten in het verkeersnetwerk leiden.

Veranderingen fietsmarkt/heterogeniteit

De tijd dat de fiets twee wielen heeft en een snelheid heeft tussen de 10 en 25 km/h is voorbij. Er komen snellere fietsen op de markt, zoals de speed pedelecs die 50 km/h kunnen halen. Ook zijn er meer bakfietsen in het straatbeeld te zien; deze fietsen zijn aanzienlijk breder dan een stadsfiets.

Daarnaast wordt er ook meer gefietst, de fietspaden zullen intensiever gebruikt gaan worden. De infrastructuur moet meegaan met deze ontwikkelingen willen er geen knelpunten in het fietsnetwerk ontstaan.

Fietsstraten

De afgelopen jaren zijn er verschillende fietsstraten in Rijswijk gerealiseerd om de fietser extra ruimte en comfort te bieden. Uit meldingen van bewoners blijkt dat er nog een aantal aandachtspunten zijn. Landelijk wordt ervaring opgedaan met fietsstraten, waardoor deze nog in ontwikkeling zijn. Nu blijkt de snelheid van de automobilisten op deze fietsstraten te hoog te liggen en dat leidt tot een gevoel van verkeersonveiligheid bij bewoners en fietsers.

Bestel- en bezorgdiensten

Nederlanders bestellen steeds meer online en laten dat veelal thuis bezorgen. Dit brengt extra verkeersbewegingen met zich mee. Ook komen er klachten binnen over het rijgedrag van de bestuurders van deze bestel- en bezorgdiensten.¹

Afleiding, vermoeidheid en rijden onder invloed

Het gebruik van digitale media in het verkeer zoals bellen, whatsappen, muziek luisteren en dergelijke neemt toe en dat leidt tot afleiding bij de weggebruikers. Doordat de focus wordt verlegd van het verkeer naar de digitale media neemt de kans op een ongeval toe.

Stress en vermoeidheid zijn ook steeds vaker de oorzaak bij ernstige verkeersongelukken. Het SWOV schat het aandeel verkeersongevallen waarin vermoeidheid (mede) het gevolg is tussen de 15 en 20 procent (SWOV). Vermoeidheid treedt niet alleen op bij weinig of een slechte nachtrust, maar ook bij te lang onafgebroken achter het stuur zitten en lange tijd te veel of te weinig te doen hebben.

Het gebruik van alcohol in het verkeer neemt af, maar het gebruik van drugs neemt toe (SPV 2030). Uit een ziekenhuisstudie bleek dat 1 op de 10 ernstig gewonden in het verkeer onder invloed is van psychoactieve stoffen, waaronder ook medicijnen vallen².

2.2 OBJECTIEVE VERKEERSVEILIGHEID (VERKEERSONGEVALLENANALYSE)

In tabel 1 is te zien dat het aantal verkeersongevallen, gewonden en doden in de gemeente Rijswijk gestegen is. In 2018 is er met betrekking tot de verkeersongevallen een toename van twintig procent te zien. Het aantal gewonden is zelfs met 40 procent toegenomen. Ook zijn er vier doden gevallen, terwijl dit zowel in 2016 als in 2017 één was.



Tabel 1: verkeersveiligheid gegevens van 2015 – 2018

Tijdperiode	Status	Verkeersongevallen	Gewonden	Doden
2015	Definitief	269	68	0
2016	Definitief	361	117	1
2017	Definitief	378	104	1
2018	Afgesloten	454	148	4
Totaal		1.462	437	6

© 2019 VIA, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdperiode

Bron: Via-Stat

¹ <https://nos.nl/artikel/2264908-pakketbezorgers-veroorzaken-onveilige-verkeerssituaties.html>

² <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/vermoeidheid>



In *figuur bijlage 2.1* staat de verdeling van het aantal ongelukken en gewonden uitgesplitst in kwartalen in de periode 2015 tot en met 2018. Een opvallend gegeven is dat er drie van de vier dodelijke ongelukken in 2018 plaatsvonden in het eerste kwartaal (drie verschillende incidenten), terwijl het aantal gewonden in dit kwartaal het laagste was.

Het aantal gewonden was de laatste drie kwartalen van 2018 ongeveer gelijk, echter was dit wel het hoogste in de periode 2015 tot en met 2018. Het vierde kwartaal van 2016 lijkt een incident, maar in 2018 lijkt daar geen sprake meer van te zijn. De toename geeft reden tot zorg.

Een kanttekening die geplaatst moet worden, is dat het aantal registraties sinds 2013 ieder jaar verbeterd is. De politie gebruikt sinds 2013 een systeem waar steeds meer relevante gegevens mee worden genoteerd. En sinds 2016 wordt een app gebruikt om de details nog makkelijker te kunnen verwerken. Dit heeft tot gevolg dat er meer ongevallen geregistreerd worden en het aantal mogelijk om die reden hoger ligt dan voorgaande jaren.

Leeftijd

Figuur bijlage 2.2 geeft het aantal verkeersslachtoffers weer per leeftijd. Opvallend gegeven is dat 27 procent van de verkeersslachtoffers valt onder de categorie jongeren (leeftijd van 12 tot en met 24 jaar), terwijl het aandeel van deze groep in de beroepsbevolking niet groot is (12%). In vergelijking, de groep 70 en ouder is groter (16%), maar het aandeel slachtoffers is een stuk lager (11%).

In vergelijking met de landelijke cijfers blijkt dat jongeren in Rijswijk vaker betrokken zijn bij verkeersongevallen. Uit gegevens van het Stichting Weten-

schappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) komt naar voren dat landelijk gezien voornamelijk ouderen veel betrokken zijn bij de verkeersslachtoffers.

De verklaring dat het percentage jongeren hoger is, is volgens het SWOV dat zij beginnende bestuurders zijn en dat bromfietzers een verhoogd risico vormen in vergelijking met andere vervoermiddelen. Daarnaast speelt afleiding door telefoon en muziek, alcohol en drugs en sociaalpsychologische factoren als status een rol.

Vervoerwijzen

De vervoermiddelen fiets en bromfiets+ zijn sterk vertegenwoordigd (*figuur bijlage 2.3*). Samen met de auto hebben zij het grootste aandeel verkeersslachtoffers per vervoermiddel. Achter de categorie bromfiets staat een plus, dat duidt er op dat deze categorie meer bevat dan alleen bromfietzers. Ook snorfietsers, scootmobiel en brommobiel behoren tot deze groep.

Er moeten twee opmerkingen gemaakt worden. Eén is dat 19 procent van de verkeersslachtoffers onbekend is, dat wil zeggen dat het vervoermiddel niet is ingevuld. Deze verkeersslachtoffers zijn niet in de figuur opgenomen. De tweede opmerking heeft betrekking op het registeren van ongevallen. Niet alle ongevallen met de fiets en voetgangers worden geregistreerd. Van auto's weten we dat wel, omdat ongelukken met auto's geregistreerd worden door schadeverzekeraars. Bij ongelukken met fietsen gebeurt dit niet altijd. . Ondanks dat de cijfers niet exact zijn, geeft het wel een indicatie hoe het met de verkeersveiligheid van de fiets en voetganger gesteld is.

In vergelijking met landelijke cijfers zijn de bestuurders van bromfietsen in Rijswijk vaak betrokken bij verkeersongelukken. Uit de landelijke cijfers blijkt dat de fiets een groot aandeel heeft (meer dan 50 procent onder de ernstig verkeersgewonden, zie bijlage 1) en de personenauto onder de verkeersdoden een groot aandeel (33 procent). De brom- en snorfiets hebben een aandeel van respectievelijk 8 en 13 procent onder de verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden.

Ongevalslocaties

In *figuur bijlage 2.3* is te zien dat de meeste slachtoffers in het verkeer vallen in de categorie personenauto, fiets en bromfiets. Om een goed beeld te krijgen op welke locaties er per vervoermiddel ongelukken plaatsvinden, zijn voor iedere vervoermiddel afzonderlijk de locaties in beeld gebracht.

De drie vervoermiddelen met elkaar vergeleken valt op dat de meeste ongevallen betrekking hebben op de auto. Dit heeft ook te maken dat ongevallen met de auto veelal wel worden geregistreerd en de ongevallen met fietsers en bromfietzers minder.

AUTO

Leeftijd

Opvallend is het hoge percentage gewonden in de categorie 25-39 jaar. Eén derde van de ongelukken vindt plaats in deze leeftijdscategorie. Er zijn vier gewonden gevallen in de categorie jonger dan 18 jaar. Dat wil niet zeggen dat dit automobilisten zijn, maar ze zijn medepassagier.

Locaties

De meeste ongelukken met de auto hebben plaatsgevonden op de Rijksweg A4, maar deze locaties zijn buiten de figuur gelaten omdat het geen gemeentelijke wegen zijn. Daarna vallen de meeste ongelukken



op de doorgaande wegen in de gemeente, zoals de Prinses Beatrixlaan en de Haagweg.

Door de aanleg van de Rotterdamsebaan is de verwachting dat de Haagweg minder gebruikt wordt als doorgaande weg naar Den Haag. De Haagweg is in 2015 heringericht en de ongelukken op deze weg zijn voornamelijk van voor de herinrichting. Deze herinrichting hield een versmalling van de weg in door van twee rijstroken per richting naar één rijstrook per richting te gaan.

Opvallend is de hoge positie van de kruising Laan van Oversteen/Laan van Vredenoord op de lijst met blackspots. Dit is de enige blackspot in de gemeente. Een blackspot is een verkeersonveilige locatie waar in drie jaar tijd zes of meer letselongevallen plaatsgevonden hebben. Op de Laan van Oversteen/Laan van Vredenoord gebeuren veelal ongelukken tussen automobilisten enerzijds en fietsers en bromfietsers anderzijds. In het verleden zijn hier al verschillende maatregelen genomen, zoals het toepassen van drempels op het fietspad om de snelheid van het fiets- en bromfietsverkeer eruit te halen en om hen eerder onder de aandacht van de automobilist te krijgen. Uit cijfers en meldingen van betrokkenen blijken de maatregelen een averechts effect gehad te hebben.

Aard ongelukken

Drie derde van de ongevallen die betrekking hebben op de auto zijn tweezijdig. Als er een onderverdeling wordt gemaakt naar aard zijn het veelal kop-staart ongevallen, namelijk 57 van de 84 tweezijdige ongevallen. Uitgesplitst naar leeftijdscategorie komt de groep 40-60 jaar hierin sterk naar voren (26 van de 57 kop-staartongevallen). De locaties waar de meeste

kop-staart botsingen gebeuren, zijn de Prinses Beatrixlaan en de Haagweg. Enkel deze doorgaande wegen komen in de top van deze lijst voor. De kruising Prinses Beatrixlaan met de tramkruising en de Prinses Beatrixlaan met de Admiraal Helfrichsingel als absolute uitschieters (respectievelijk 11 en 9 ongevallen).

De Laan van Oversteen is de locatie waar de meeste flankongevallen plaatsvinden (9 ongevallen). Een flankongeval wil zeggen dat er een aanrijding heeft plaatsgevonden waarbij de voorkant van een auto de zijkant van een andere auto raakt. De kruising Volmerlaan/Verrijn Stuartlaan (7), Generaal Spoorlaan/Schaapweg (6) en Schaapweg/Sammersweg (5) volgen daarna in de lijst.

FIETS

Leeftijd

Opvallend is het hoge percentage ongevallen in de categorie 12-15 jaar. Dit is een kleine groep, maar toch is het aandeel slachtoffers hoog. De overige categorieën ontlopen elkaar niet veel qua slachtoffers. Het is niet zo dat het percentage ouderen aanzienlijk hoger ligt dan de andere leeftijden.

Locaties

De ongevallen met de fiets vinden verspreid over de gemeente plaats. Op de locatie Laan van Oversteen hebben de meeste ongelukken plaatsgevonden (3 ongevallen). Daarna volgen verschillende locaties met twee ongevallen.

Aard ongelukken

Landelijk wordt veel gesproken over eenzijdige fietsongevallen, maar uit de figuur in bijlage 2.4 (fiets – oorzaak) valt dat niet eruit af te lezen. Het aandeel

eenzijdige auto-ongevallen (20%) is hoger dan het aandeel eenzijdige fietsongevallen (17%), maar dat kan komen door het grotere aandeel 'onbekend' en de mindere registratie van ongevallen bij fietsongelukken.

De locatie met de meeste ongevallen (Laan van Oversteen) vinden enkel flankongevallen plaats, net als op de kruisingen Huis te Landelaan/Van Vredenburgweg, Harpsingel/Fagotstraat en op de rotonde Schaapweg/De Dijk.

BROMFIETS

Leeftijd

De uitschieter bij de bromongevallen is de leeftijdscategorie 18-24 jaar (33 procent). Het aandeel van de leeftijdsgroep 16-17 jaar is weliswaar kleiner, maar dat is de leeftijdsgroep ook. Als de leeftijdsgroep 16-17 jaar gelijk gesteld wordt aan de 18-24 jaar is het aandeel van beide groepen nagenoeg gelijk.

Locaties

Op de Laan van Oversteen vinden veel ongelukken plaats met de bromfiets (11 ongevallen). Op de tweede plaats staat de Hoornbruglaan, maar in 2018 zijn aanpassingen aan het kruispunt gedaan. De zes ongelukken zijn allemaal van 2017 of eerder.

Aard ongelukken

De oorzaken van de ongevallen met de bromfiets zijn vergelijkbaar met die van de ongevallen met de fiets. Ook hier is een groot aandeel (26 procent) onbekend. Wel is het aandeel flankbotsingen bij tweezijdige ongevallen groot (49 procent). Dit wordt mede veroorzaakt door de kruising Laan van Oversteen, omdat op die locatie alle botsingen flankbotsingen zijn.



OORZAKEN

De oorzaken van de ongelukken zijn veelal onbekend. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) geeft aan dat het een combinatie is van meerdere factoren die leiden tot een verkeersongeval. De factoren die meespelen zijn infrastructuur, voertuig en gedrag.

- ⇒ Als het gaat om infrastructuur valt te denken aan de kwaliteit van de weg, de zichtbaarheid van obstakels en het wegverloop en de breedte van fietspaden en stroken.
- ⇒ Bij ongelukken die te maken hebben met het voertuig moet bijvoorbeeld gedacht worden aan de kwaliteit van een fiets. Los daarvan is een fiets een kwetsbaar voertuig.
- ⇒ Onder onveilig gedrag van automobilisten valt rijden met een te hoge snelheid, afleiding, door rood rijden en rijden onder invloed. Onveilig gedrag van fietsers is smartphonegebruik, fietsen onder invloed en rijden zonder goede fietsverlichting.

Met de politie is de samenwerking gezocht om door middel van een verdere verdieping achter de oorzaken te komen. Dit proces loopt, maar wordt bemoeilijkt door de privacy gevoeligheid van het thema.

Snelheid

De figuur in bijlage 2.5 geeft een indicatie van de werkelijk gereden snelheden in de gehele gemeente. De snelheid is geregistreerd op basis van 'Floating Car Data'. De gegevens zijn gebaseerd op locatiegegevens, snelheid, reisrichting en tijdsinformatie van mobiele telefoons in voertuigen. De gegevens in de figuur zijn berekend door uit te gaan van de V85. Dit is de snelheid die 85 procent van het verkeer rijdt en door dit getal zijn de extremen eruit gehaald, zowel de hoge als de lage uitschieters. De kleuren van de lijnen geven de overtredingen aan. Een 'zwarte overtreding' is een paarse lijn en 'lichte overtreding' is een lichte blauwe lijn.

De snelheid op de Rijksweg A4 ligt aanzienlijk hoger dan toegestaan. De weg is aangeduid met een paarse lijn, wat duidt op een overschrijding van de snelheid met 10 km of meer (zwarte overtreding).

Op een aantal hoofdwegen ligt de snelheid ook hoger dan de bedoeling is. De snelheden hier zijn te classificeren onder de noemer overtreding, wat duidt op een overschrijding van de snelheid tot 10 km. Het betreft de Prinses Beatrixlaan, Haagweg, Laan van Hoornwijk en de Schaapweg. In de wijken ligt de snelheid op de meeste wegen rond de maximale toegestane snelheid.



Doe jij ook mee aan de Schoolbrengweek?

Kom in de week van 16 tot 21 september lekker lopend of op de fiets naar school!

Doel als ouder de belofte om lopend of op de fiets te komen en onze school maakt kans op een mooie prijs! belofte.schoolopseef.nl

LOPEN EN FIETSEN IS LEUK, GEZOND, VEILIG EN BETER VOOR HET MILIEU!

SCHOOL OPSEEF
www.schoolopseef.nl

Meer weten?
www.schoolopseef.nl/schoolbrengweek

De Schoolbrengweek wordt georganiseerd door SCHOOL op SEEF in samenwerking met:





Als de link gelegd wordt met de ongevalslocaties valt te zien dat op de locaties waar de meeste ongelukken gebeuren, ook de snelheid hoger ligt dan toegestaan is. Het betreft hier voornamelijk de rijksweg A4 en de belangrijke ontsluitingswegen in Rijswijk.

2.3 SUBJECTIEVE VERKEERSVEILIGHEID

De subjectieve verkeersveiligheid geeft aan hoe de inwoners en niet-inwoners van Rijswijk denken over verkeersveiligheid. Input voor deze informatie zijn meldingen van bewoners en niet-bewoners bij de gemeente. Geregeld komen er meldingen binnen van mensen die buiten de gemeente wonen, maar wel in Rijswijk aan het verkeer deelnemen. Ook komen er meldingen binnen via de (sociale) media. Al deze meldingen worden opgeslagen in een database, waardoor er een beeld ontstaat welke locaties aan-gepakt moeten worden.

Meldingen

Meldingen die betrekking hebben op snelheid komen vaak terug. De zin: “Er wordt veel te hard gereden in mijn straat”, is een veelvoorkomende. Er komen verschillende geluiden uit de wijken dat bewoners de snelheid in de straat te hoog vinden liggen. In de vorige paragraaf kwam de snelheid al aan bod en daaruit bleek dat de snelheid in Rijswijk voornamelijk te hoog ligt op 50 km/h-wegen en hoger. Dat neemt niet weg dat er op sommige 30km/h-wegen incidenteel wel degelijk te hard wordt gereden, maar over het algemeen ligt de snelheid op deze wegen rond de maximale toegestane snelheid. De snelheid kan afgelezen worden uit de Via-Stat data, maar ook het plaatsen van snelheidsdisplays is een optie om de snelheid te meten en het aantal voertuigen te tellen.

Wat ook naar voren komt uit de lijst met meldingen zijn de fietsstraten Haagweg en de Delftweg. De meldingen hebben betrekking op de snelheid van de automobilisten. Verschillende bewoners hebben hun beklag gedaan over de gereden snelheid en benadrukken dat het gaat om sluipverkeer. Ook hier hangen op verschillende locaties snelheidsdisplays om de snelheid en het aantal voertuigen in kaart te krijgen.

(Sociale) media

Het afgelopen jaar kwam de Generaal Spoorlaan hoog te staan op een lijst met gevaarlijke wegen van Nederland, uitgezonden door EénVandaag. Deze berekening was op basis van Cross-snelheidsstatistieken: een combinatie van de gereden snelheid en ongelukken. Na bestudering bleek dat in deze berekening alleen cijfers zijn meegenomen van voor de herinrichting van de Generaal Spoorlaan. Na de herinrichting is het aantal ongelukken gedaald.

2.4 HUIDIGE PROJECTEN EN ACTIES

De huidige projecten en acties op het gebied van verkeersveiligheid zijn onder te verdelen in drie categorieën:

- ⇒ infrastructurele aanpassingen en technische oplossingen;
- ⇒ voorlichting en educatie;
- ⇒ handhaving.

Infrastructurele aanpassingen en technische oplossingen

Infrastructurele aanpassingen hebben te maken met herinrichtingen van wegen, zoals de Generaal Spoorlaan een voorbeeld van is. De komende jaren staan er verschillende projecten op het programma, zoals in onderstaande lijst is aangegeven.

- ⇒ fietspaden Sir Winston Churchillaan in 2019/2020;
- ⇒ laan van Oversteen/Laan van Zuidhoorn in 2020;
- ⇒ fietspaden Prinses Beatrixlaan in 2020 (deel bij Rijswijk-Buiten);
- ⇒ Diepenhorstlaan/Verrijn Stuartlaan in 2020;
- ⇒ fietsstraat Van Rijnweg in 2020;
- ⇒ fietstunnel Rijswijk-Buiten (onder het spoor) in 2020/2021;
- ⇒ Geestbrugweg (inclusief oversteek Penninglaan op de korte termijn) in 2020/2021;
- ⇒ Steenlaan en Ruysdaelplein in 2021;
- ⇒ Lindelaan in 2020/2021;
- ⇒ fietspad Sammersweg in 2021;
- ⇒ Rembrandtkade in 2022;
- ⇒ Prinses Beatrixlaan, 2023;

De gemeente heeft ook speciale aandacht voor de doelgroepen kinderen en het langzame verkeer. De gebieden rond de scholen, de schoolzones, krijgen extra aandacht. Er wordt doorlopend gewerkt aan de inrichting van schoolzones, met als doel dat uiteindelijk alle lagere scholen in Rijswijk een schoolzone hebben. Daarnaast worden de oversteekzones ingericht volgens de richtlijnen van het CROW, zodat het langzame verkeer aangenamer kan oversteken.

Voorlichting en educatie

De uitvoering van voorlichting en educatie is een samenwerking tussen de politie, gemeente, MRDH en ROV-Zuid-Holland. De politie en de gemeente zijn vertegenwoordigd op het gebied van verkeerseducatie op scholen (middels de lespakketten School op Seef en Totally Traffic), opfriscursussen voor ouderen en de BOB-sport campagnes ondersteund door de MRDH en ROV-Zuid-Holland.



De gemeente en de politie richten zich op alcohol/BOB-campagnes, fietsverlichting, snelheid, medicijngebruik in het verkeer en het verkeersexamen in groep 7. De gemeente zet zich in voor campagnes, zoals 'De scholen zijn weer begonnen', reikt Victor Veilig mannetjes (attentie poppen die aangeven dat er sprake is van een omgeving met overstekende kinderen) uit en plaatst snelheidsdisplays om automobilisten te attenderen op hun snelheid.

Handhaving

De politie en de Inspecteurs Openbaar Gebied (IOG) nemen de taken van handhaving op zich. De politie voert verschillende controles uit, zoals naar alcohol en drugs, snelheid, helmgebruik bij bromfietzers en (fiets)verlichting, maar ook op het gebruik van telefonie in het verkeer en het opsporen van verkeershuffters. De IOG houdt toezicht op de verkeersstromen en parkeren.

2.5 CONCLUSIE

De veranderingen in het verkeer gaan snel en dat heeft invloed op de verkeersveiligheid in Rijswijk. Ook binnen de gemeente zijn er factoren, zoals de verstedelijking, die bijdragen aan extra druk op de verkeersveiligheid. Verder spelen externe veranderingen mee zoals ontwikkelingen op de fietsmarkt (grotere, snellere en bredere fietsen), opkomst van verschillende fietsstraten, de ontwikkeling van bestel- en bezorgdiensten en ontwikkelingen over rijvaardigheid, zoals het toeneemende gebruik van digitale media en vermoeidheid en alcohol en drugs in het verkeer.

In 2018 is het aantal verkeersslachtoffers gestegen in Rijswijk. Onder de verkeersslachtoffers is het percentage jongeren hoog. Dit valt volgens het SWOV te verklaren doordat zij beginnende bestuurders zijn.

Drie vervoermiddelen zijn vaak betrokken bij de ongevallen, namelijk de bromfiets, de personenauto en de fiets (in volgorde van het vaakst betrokken). Onder de slachtoffers van de bromfietsongevallen zijn veel jongeren en de bromfiets is zelf ook een vervoermiddel dat een verhoogd risico met zich meebrengt ten opzichte van andere vervoermiddelen.

Gelet op de locaties waar de meeste ongevallen plaatsvinden, springt de Laan van Oversteent/Laan van Zuidhoorn eruit. Bij alle drie vervoermiddelen die zijn uitgelicht (auto, fiets en bromfiets) staat deze in de lijst. De auto-ongevallen vinden voornamelijk plaats op de doorgaande wegen in de gemeente, zoals de Prinses Beatrixlaan, de Haagweg en Schaapweg/Generaal Spoorlaan. De ongelukken met de fiets en de bromfiets kennen minder uitschieters, op de Laan van Oversteent/Laan van Zuidhoorn na. De ongevallen vinden meer verspreid in de gemeente plaats.

De toegestane snelheid wordt voornamelijk op de doorgaande wegen het meest overschreven. De Prinses Beatrixlaan schiet er duidelijk bovenuit. De meldingen van bewoners gaan voornamelijk over het te hard rijden in hun straat/woonwijk en op de fietsstraten Delftweg en Haagweg.

Op het gebied van infrastructuur lopen projecten om de verkeersveiligheid te verbeteren, zoals de aanpak van de kruising Diepenhorstlaan/Verrijn Stuartlaan en het upgraden van verschillende fietspaden. Ook is aandacht voor de schoolzones en wordt ingezet op voorlichting en educatie om de verkeersveiligheid onder de aandacht te brengen. Tot slot is handhaving om controles uit te voeren en verkeersdeelnemers te beboeten.



Visie vorming

Door de huidige cijfers over verkeersveiligheid is er veel aandacht voor het onderwerp in Nederland. De landelijke overheid heeft het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) gepubliceerd als opvolger van het vorige SPV (2008 – 2020). Ook de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is bezig om een actieplan verkeersveiligheid op te stellen. Eveneens heeft de gemeente Rijswijk verkeersveiligheid als speerpunt in het coalitieprogramma staan.

3.1 STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID

Het Strategische Plan Verkeersveiligheid is bedoeld om tot 2030 een omslag te realiseren in de benadering van verkeersveiligheid. Overheden en maatschappelijke partners hebben tot doel gesteld dat ieder slachtoffer in het verkeer voorkomen moet worden. Het streven is: op weg naar nul verkeersslachtoffers.

Er zijn negen thema's benoemd die risico's bevatten voor verkeersveiligheid:

1. Veilige infrastructuur;
2. heterogeniteit in het verkeer;
3. technologische ontwikkelingen;
4. kwetsbare verkeersdeelnemers;
5. onervaren verkeersdeelnemers;
6. rijden onder invloed;
7. snelheid in het verkeer;

8. afleiding in het verkeer;
9. verkeersovertreders.

De eerste drie thema's hebben betrekking op het verkeerssysteem (infrastructuur) en het voertuig. Thema 4 en 5 gaan over de specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen). De laatste vier onderwerpen gaan in op de risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en hebben betrekking op gedrag.

Centraal in dit plan staat de werkwijze voor een risico gestuurde aanpak. Niet alleen de aantallen verkeersongevallen zijn sturend voor beleid en maatregelen, maar ook de zogeheten risico-indicatoren (Safety Performance Indicators, ook SPI's genoemd). In deze aanpak worden indicatoren als wegkenmerken, omstandigheden en gedragingen, die een sterk oorzake-lijk verband hebben met verkeersveiligheid, meegenomen. Voorbeelden zijn de rijsnelheid op een weg en de inrichting van een weg. In de aanpak ligt de focus op infrastructurele maatregelen, gedragsbeïnvloeding/educatie en handhaving.

3.2 VERKEERSVEILIGHEIDSPAN MRDH

De MRDH heeft zich gecommitteerd aan 'Maak een punt van nul' om nul verkeersdoden en – gewonden na te streven. De gemeente Rijswijk sluit zich ook aan bij dit motto. De MRDH ziet verkeersveiligheid als een middel dat kan bijdragen om de doelen op

het gebied van bereikbaarheid, economie, stad en energie te halen. De MRDH wil in april 2020 een regionale uitvoeringsagenda voltooid hebben voor de periode 2020 – 2025. Naast stimuleren houdt de MRDH zich ook bezig met faciliteren, uitvoeren en monitoren van risico gestuurd verkeersveiligheidsbeleid bij de gemeenten. De gemeente Rijswijk sluit met het Actieplan verkeersveiligheid Rijswijk aan bij de doelstellingen van de regionale uitvoeringsagenda van de MRDH.

De werkwijze van de MRDH om tot een regionale uitvoeringsagenda te komen, bestaat uit twee fases: een analysefase en een uitwerkingsfase.

Analysefase

Het hoofddoel van deze fase is de huidige en toekomstige verkeersveiligheid in kaart te brengen (doelgroepen, locaties/infrastructuur, gedragingen) en verkeersveiligheidsrisico's inzichtelijk te maken. Een ander hoofddoel is het in kaart brengen hoe de 23 gemeenten zich verhouden tot het thema verkeersveiligheid en welke behoeften zij hebben. Een uitkomst van deze analyse is dat Rijswijk op de lijst *aantal slachtoffers (dodelijk en letsel) per 10.000 inwoners per gemeente* derde staat achter Rotterdam en Den Haag.



Uitwerkingsfase

Het eindproduct van deze fase is de uitvoeringsagenda. Belangrijk is dat nieuwe ontwikkelingen en inzichten direct meegenomen kunnen worden in de praktijk. De MRDH gaat zich richten op de 3 E's:

1. Engineering: ontwerp van voertuigen, weg en omgeving;
2. Education: educatie en voorlichting;
3. Enforcement: handhaving.

De uitvoeringsagenda van de MRDH is in april 2020 gereed.

Om aan te sluiten bij de risico-gestuurde aanpak binnen de MRDH worden de ontwikkelingen betreffende het verkeersveiligheidsmodel van de gemeente Rotterdam in de gaten gehouden. Zij hebben een model ontwikkeld om de verkeersveiligheid in kaart te brengen op een proactieve en risico gestuurde manier. Door veel objectieve data aan elkaar te koppelen, krijgt men potentiële onveilige locaties in beeld en kan men de risico's van verkeersonveiligheid analyseren.

3.3 ACTIEPLAN VERKEERSVEILIGHEID RIJSWIJK 2020-2025

Voor het opstellen van het Actieplan verkeersveiligheid Rijswijk 2020-2025 is input opgehaald vanuit de politiek en vanuit verkeerexperts. Tijdens een bijeenkomst verkeersveiligheid medio 2019 gingen raadsleden van de gemeente Rijswijk in gesprek met experts op het gebied van inrichting, verkeersgedrag en handhaving. Hiermee zijn de belangen en de behoeften van verschillende stakeholders in kaart gebracht als het gaat om de verkeersveiligheid in Rijswijk. De gemeente vertegenwoordigde het thema inrichting, een verkeerskundige van ROV-Zuid-Holland

en een verkeerspsycholoog namen het thema gedrag op zich en de politie was aanwezig voor het thema handhaving.

Tijdens de bijeenkomst kwam naar voren dat inrichting, gedrag en handhaving veel met elkaar samenhangen. Het is belangrijk dat de inrichting aan de richtlijnen voldoet, op basis hiervan kan er bepaald gedrag verwacht worden. Handhaving is uiteindelijk het sluitstuk.

Een ander aandachtspunt is dat verkeersveiligheid integraal opgepakt moet worden. Verkeersveiligheid raakt meerdere disciplines, zoals groen en stadsbeheer. Samenwerking moet gevonden met deze disciplines is van essentieel belang. Zo kan het inpassen van groen het gevoel van verkeersonveiligheid wegnemen en heeft stadsbeheer een essentiële rol bij het onderhoud en de kwaliteit van wegen.

Daarnaast is het van belang dat verkeersveiligheid breed gedragen wordt op wijkniveau. De input van bewoners en bezoekers daarbij is essentieel, evenals die van de professionele verkeersdeelnemers (denk daar bij aan bezorgbedrijven, rijinstructeurs, enz.) en wijkagenten.

Een laatst aandachtspunt heeft betrekking op de technologische ontwikkelingen. Er is sprake van een toenemende drukte in stedelijke gebieden, toenemend fietsgebruik, opkomst van nieuwe vervoersmiddelen en nieuwe bezorgdiensten. De gevolgen van deze ontwikkelingen moeten in kaart gebracht worden om de risico's tot een minimum te beperken.

3.4 CONCLUSIE

Er is in het land veel aandacht voor verkeersveiligheid. Recentelijk is op landelijk niveau het 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 Veilig van deur tot deur' uitgebracht. In dit plan ligt de focus op infrastructurele maatregelen, gedragsbeïnvloeding/educatie en handhaving. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag is momenteel bezig met de vertaling hiervan naar een regionale uitvoeringsagenda verkeersveiligheid. De gemeente Rijswijk sluit met het Actieplan verkeersveiligheid Rijswijk 2020-2025 aan op deze koers en heeft dit vertaald naar een aanpak op lokaal niveau.



DEEL 2 – HET ACTIEPLAN



Werkwijze

Alvorens in te gaan op de maatregelen is de aanpak en de focus van het actieplan bepaald. Wat voor soort aanpak wordt er gevraagd en welke focus moet er gelegd worden?

4.1 AANPAK

Gezien de ongevallen cijfers die de afgelopen jaren binnen de gemeente hebben plaatsgevonden, kan er één black spot aangewezen worden (kruising Laan van Vredenoord/Laan van Oversteen). Dit soort locaties vraagt om interventies om de verkeersonveiligheid weg te nemen. Om te voorkomen dat er nieuwe black spots ontstaan, is het van essentieel belang om aan verkeersveiligheid te blijven werken. Om echt de stijgende lijn van het aantal ongelukken te doen kantelen, is de landelijke overheid nu overgegaan op een risico gestuurde aanpak. De risico's in het verkeer worden in kaart gebracht en aan de hand van deze werkwijze kan er een gerichte proactieve aanpak gekozen worden waardoor verkeersslachtoffers zo veel mogelijk voorkomen kunnen worden. Voorheen werd er gebruik gemaakt van een reactieve aanpak; wat inhoudt dat er maatregelen genomen worden nadat de ongelukken gebeurd zijn. Deze verandering in aanpak moet ook in Rijswijk gaan plaatsvinden en wordt kracht bijgezet bij de maatregelen in hoofdstuk 5

4.2 FOCUS

Uit de analyse is naar voren gekomen dat de focus moet komen te liggen op de jongeren en op fietsers en bromfietzers. Dat neemt niet weg dat er geen aandacht komt voor andere doelgroepen en vervoermiddelen in het actieplan. Verkeersveiligheid is een breed begrip en het is altijd een combinatie van infrastructurele maatregelen, educatie/voorlichting en campagnes en handhaving voor alle doelgroepen en vervoermiddelen. De cijfers laten wel zien dat er op sommige doelgroepen en vervoermiddelen extra ingezoomd moet worden.

Uit de ongevallenstatistieken en uit gesprekken met stakeholders kwam naar voren dat de absolute focus moet komen te liggen op jongeren en op fietsers en bromfietzers. Er moet niet alleen gefocust worden op infrastructuur, maar ook op gedrag en voorlichting. Hoe zijn de jongeren te bereiken en hoe kunnen de fietsers en bromfietzers beter gedrag gaan vertonen.



Preventieve maatregelen

De preventieve maatregelen komen voort uit de risico gestuurde aanpak die vanuit de landelijke overheid en de MRDH geadviseerd wordt. Deze maatregelen dienen de risico's op ongelukken te verminderen.

Er is gekozen om de focus te leggen op jongeren en op fietsers en bromfietsers. Voor deze doelgroep en vervoermiddelen is gekeken welke infrastructurele maatregelen genomen moeten worden, maar ook welke gedrags- en handhavingsmaatregelen getroffen moeten worden.

5.1 INFRA

Verkeersveiligheid begint bij een goede basis en dat is de infrastructuur laten voldoen aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig 3 (zie bijlage 3). In de bijlage staat opgenomen aan welke principes wegen moeten voldoen. Hieronder worden een aantal concrete aandachtspunten gegeven waar bij het ontwerp van wegen rekening gehouden moet worden.

ONTWERP FIETSPADEN

Door het toenemende aantal fietsers en verschillende type fietsers wordt het fietspad steeds intensiever gebruikt. Door de toenemende intensiteit komt de doorstroming onder druk te staan en daarmee ook de verkeersveiligheid. Het is van groot belang dat op netwerkniveau gekeken wordt welke fietsroutes prioriteit moeten krijgen. Dat geldt ook voor het aanleggen van fietsstraten. Deze moeten niet te pas en te

onpas aangelegd worden. Afwegingen over intensiteiten en verhouding fietsers en auto's moet niet uit het oog verloren worden.

Wat gaan we doen?

De gemeente investeert ieder jaar in de vernieuwing van de fietsinfrastructuur. Bij de totstandkoming van het ontwerp zullen de Duurzaam Veilig-principes meegenomen worden, net als dat rekening wordt gehouden met de intensiteiten en de verschillende soorten voertuigen op het fietspad.

OVERSTEKEN

De kwetsbare verkeersdeelnemers zijn gebaat bij adequate oversteekvoorzieningen. Naast de fietser hebben voetgangers, kinderen en minder validen behoefte aan veilige oversteekplaatsen. Ook hier geldt dat oversteken duidelijk en eenduidig ontworpen moeten zijn van cruciaal belang is. Wanneer wordt een zebrapad toegepast, wanneer worden kanalisatiestrepen toegepast en vooral ook hoe ze worden toegepast (zebrapad op fietspad bijvoorbeeld). In 2018 is een rapport opgesteld waarin alle kruisingen in de gemeente geanalyseerd zijn. Aanpassingen van een aantal van deze kruisingen zijn al doorgevoerd en de andere aanpassingen staan in de planning om doorgevoerd te worden (bijlage 4).





Wat gaan we doen?

Uit een eerder onderzoek uit 2017 is een aantal kruispunten gekomen waar aanpassingen aanbevolen zijn en deze zullen uitgevoerd worden. Daarnaast zal op basis van klachten en meldingen gekeken worden of er kleine aanpassingen gedaan kunnen worden.

SCHOOLZONES

Het project schoolzones wordt verder voortgezet. Momenteel zijn acht schoolomgevingen voorzien van een schoolzone en worden zes schoolomgevingen het komende jaar uitgerold. De ambitie is om ook de overige vijf scholen voor het eind van 2021 van een schoolzone te voorzien. Het is belangrijk dat alle schoolomgevingen verkeersveilig ingericht te worden, daarbij speelt fietsvriendelijkheid ook een belangrijke rol. Veel kinderen worden met de auto naar school gebracht en deze autobewegingen veroorzaken drukte in de straten rond de school. Kinderen die te voet of met de fiets naar school komen, hebben niet altijd even veel ruimte en de rust om de school te bereiken.

Wat gaan we doen?

Het komende jaar worden zes schoolomgevingen uitgerold met een schoolzone. De overige vijf scholen die nog geen schoolzone hebben, komen in 2021 aan bod. Ook blijven we de scholen stimuleren om actief deel te nemen aan School op Seef.

ONDERZOEK SNORFIETS/SPEED PEDELECS

Veel ongelukken gebeuren met brommers en snorfietters. Daarom is het van belang om na te denken over de meest geschikte plaats op de weg voor deze voertuigen. In de bebouwde kom moeten elektrische fietsen die een snelheid van 45 km/h halen, de speed pedelec, al op de rijbaan rijden tussen de auto's, maar dit wordt nog niet veel gedaan. De vraag is of deze snorfietters beter onder de aandacht van de automobilist komen als ze naar de rijbaan verplaatst worden en of het fietspad hiermee veiliger wordt? Dit zijn vragen waar nader onderzoek naar gedaan moet worden.

Wat gaan we doen?

Een onderzoekstudie of het haalbaar is om de snorfiet naar de rijbaan te verplaatsen. De voor- en nadelen moeten op een rij gezet worden en praktijkvoorbeelden als in Den Haag moet goed geanalyseerd worden.

5.2 GEDRAG

De gedragsmaatregelen zijn onder te verdelen in educatie/voorlichting en campagnes.

EDUCATIE/VOORLICHTING

SCHOLIEREN EN HUN OUDERS

Jong geleerd is oud gedaan. Het is belangrijk dat op de basisschool al de nodige aandacht is voor verkeersveiligheid. Ouders hebben een belangrijke voorbeeldfunctie en kunnen met hun gedrag voor zorgen dat hun kinderen het juiste gedrag vertonen in het verkeer. Hierbij past ook het project 'Veilige

Schoolzone', naast een veilige inrichting wordt ook gefocust op het gedrag. Er wordt ingezet om kinderen met de fiets of lopend naar school te brengen/laten gaan. Naast de jaarlijkse initiatieven van een Schoolbrengdag/week wordt er in Den Haag ook geëxperimenteerd met schoolstraten. Tijdens de haal- en brengmomenten wordt de straat voor de school afgesloten voor autoverkeer. Op die manier moet de schoolomgeving verkeersveiliger worden, waardoor het naar school gaan met de fiets of lopend weer de standaard worden. Deze acties worden extra belicht tijdens de 'Maand van verkeersveiligheid': de campagnemaand in september waarbij de gemeente Rijswijk extra aandacht vraagt voor verkeersveiligheid.

Hierop aansluitend past het project 'Jongleren in het verkeer' van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV). Zij laten jonge kinderen stap voor stap kennismaken met het verkeer en attenderen ouders op hun beperkingen en het belang van hun voorbeeldfunctie.

Naast voorbeeldgedrag hebben scholen een pakket aan verkeerseducatie tot hun beschikking. Een voorbeeld is: 'School op Seef'. Scholen beschikken over een verkeersleerkracht die ondersteunt en adviseert bij het uitvoeren en organiseren van praktische verkeerslessen. Momenteel doet ruim zestig procent van de basisscholen mee met 'School op Seef'. Om alle jongeren te bereiken is het van belang om de overige scholen ook onderdeel van 'School op Seef' te laten maken en daarnaast het educatieprogramma ook bij de omliggende gemeenten onder de aandacht te brengen. Kinderen uit Rijswijk zitten ook in Den Haag of Delft op school en vice versa. Met de aanbieder van de 'School op Seef' lespakketten, Halo Jobbing, is contact geweest om ook op de overige scholen het lespakket aan te bieden. Gedurende de

eerste drie jaar worden de kosten voor de verkeersleerkracht betaald door de MRDH.

Een ander voorbeeld van verkeerseducatie is het jaarlijkse verkeersexamen dat georganiseerd wordt in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland. Kinderen uit groep 7 en 8 nemen deel aan het examen om hun vaardigheden in het verkeer te testen.

Wat gaan we doen?

Jaarlijks nemen we deel aan de Schoolbrengweek in september om ouders te stimuleren scholieren zoveel mogelijk met de fiets of te voet naar school te brengen in plaats van met de auto. Ook gaan we onderzoek doen naar de haalbaarheid van een schoolstraat, zoals de gemeente Den Haag heeft gedaan. Daarnaast blijven we School op Seef verder onder de aandacht brengen bij de basisscholen en blijven we basisscholen stimuleren om verkeersexamens te doen.

JONGEREN

Het educatiepakket voor kinderen van het voortgezet onderwijs bestaat uit Totally Traffic. Het pakket richt zich op jongeren van 12 tot en met 18 jaar. Hierin wordt getracht jongeren bewust te maken van de risico's die zij lopen en nemen in het verkeer. Van deze groep jongeren is namelijk bekend dat zij meer risico's nemen in het verkeer, de regels niet altijd even serieus nemen en gevoelig zijn voor groepsdruk. Ook hier geldt dat het van belang is dat niet alleen de middelbare scholen in Rijswijk meedoen, ook de scholen in de omliggende gemeenten, met scholieren uit Rijswijk. We gaan deze scholen in samenwerking met ROV Zuid-Holland benaderen.



Voor de wat oudere jongeren zetten we in op praktijkdagen voor jonge automobilisten en bromfietsen. Deze praktijkdagen bestaan uit het rijden op een gladde baan en een groepsdiscussie, waarin deze jongeren geattendeerd worden op hun verantwoordelijkheden in het verkeer. Jongeren die nog maar net hun rijbewijs hebben (van 3 maanden tot 2 jaar) gaan we benaderen en bewust maken van het belang van deze praktijkdagen.

Ook zetten we specifiek in op de doelgroep bromfiets. Een deel van deze groep is te bereiken doordat zij aan de slag gaan als maaltijdbezorger. Samen met Veilig Verkeer Nederland zoeken we de samenwerking met de maaltijdbezorgdiensten en dringen we er op aan verkeerlessen onderdeel te laten worden van het inwerkprogramma die deze maaltijdkoeriers doorlopen.

Een andere manier om jongeren te trachten beter gedrag in het verkeer te laten vertonen, is hen te confronteren met hun verkeersgedrag. Jongeren in het verkeer die geen licht hebben of hun telefoon gebruiken moeten worden beboet of gewaarschuwd om bij hen het besef van veilig verkeersgedrag binnen te laten komen. Dit werkt het beste wanneer dit in samenwerking met de politie gebeurt. Zij voeren in de wintermaanden verschillende fietslichtcontroles uit.

Wat gaan we doen?

Het verkeerseducatieprogramma Totally Traffic gaan we zo veel als mogelijk faciliteren op de middelbare scholen. We gaan de scholen benaderen om de urgentie van de verkeersveiligheid onder de aandacht te brengen. Ook gaan we praktijkdagen voor jonge automobilisten en bromfietzers organiseren. Daarnaast benaderen we de bezorgdiensten om het belang van verkeersveiligheid onder de aandacht te brengen.

MIDDENGROEP

De rol van de ouderen als voorbeeldfunctie is eerder aangegeven bij de doelgroep kinderen. Het is van belang dat de middengroep (mensen in de leeftijd begin twintig tot zestig jaar) bewust is van hun verkeersgedrag en goed gedrag vertoont naar hun kinderen en omgeving. Deze groep kan bereikt worden op de scholen tijdens speciale verkeerslessen, maar ook via ouderavonden waarin verkeersveiligheid een thema kan zijn.

Een andere manier om deze doelgroep te bereiken is door ze te laten aanspreken door mede-buurtbewoners. De gemeente Rotterdam is begonnen met de 'Veiligheidsbox' voor 30 km/h wegen. Buurbewoners kunnen een veiligheidsbox aanvragen als men vindt dat er te hard wordt gereden in de wijk. De box bevat veiligheidshesjes, stickers, posters, flyers en een coupon voor het aanvragen van een 'Victor Veilig pop' (een attentie pop die aangeeft dat er sprake is van een omgeving met kinderen). Mochten er verschillende klachten over rijgedrag in een wijk binnenkomen, is het overwegen waard om hen een dergelijke veiligheidsbox aan te bieden. Op deze manier

komt er meer verantwoordelijkheid bij de bewoners zelf te liggen en wordt mogelijk werk uithanden van de gemeente genomen. De bewoners hoeven de mensen die te hard en onveilig gedrag vertonen niet persoonlijk aan te spreken, maar kunnen een flyer door de brievenbus doen. Dit is een laagdrempelige manier en voorkomt escalatie.

De veiligheidsboxen dienen door de gemeente ingekocht te worden. Er is contact tussen de gemeente en Hart voor Verkeer, een partij die de verkeersveiligheidsboxen aanbiedt.

Hiernaast moet er ook ingezet worden op bijspijker cursussen. De middengroep bevat jongeren van begin twintig tot mensen van eind vijftig/begin zestig. Dit is een brede groep waarin grote veranderingen optreden in de mobiliteitswereld. Deze doelgroep is er bij gebaat om bijspijker cursussen aangeboden te krijgen, zodat inzicht verkregen wordt in de meeste recente verkeersregels, infrastructuur en verkeerssituaties en veranderingen in het verkeer. Er zijn meer verschillende typen fietsen met een verschil in snelheid en breedte en vervoermiddelen als de auto en bromfiets worden stiller. Om het bereik van deze groep te vergroten, is het van belang om de samenwerking te zoeken met werkgevers om aandacht te vragen voor verkeersveiligheid. De wethouder kan hierin een voortrekkersrol pakken, aangezien hij ambassadeur is van 'Maak een punt van nul'. Hij kan deze slogan uitdragen als hij in contact is met de bedrijven. In de Plaspoelpolder zitten veel bedrijven en gebeuren ook diverse ongelukken. Dit gebied kan als voorbeeld dienen waarbij verkeersveiligheid onderdeel wordt van de werkbezoeken/bijeenkomsten.



Wat gaan we doen?

We willen de banden met de scholen aanhalen en inzetten op verkeersveiligheid. Het is belangrijk dat de scholen de ouderen bewust maken van de verkeersveiligheid rond de school en in de wijk.

We gaan ook verkeersveiligheidsboxen verstrekken aan bewoners van wijken waar veel klachten over snelheid en onveilig gedrag vandaag komen. Daarnaast gaan we bijspijker cursussen aanbieden voor diverse leeftijden (de middengroep). Ook de inzet van sociale media is een manier om deze groep aan te spreken, bijvoorbeeld door op Facebook/Instagram verkeersvragen te stellen, zodat mensen hun verkeerskennis kunnen peilen en bewust worden van hun kennisniveau.

OUDEREN

Door de jaren heen zijn de verkeersregels veranderd en ouderen zijn hier niet altijd van op de hoogte. Het is van belang dat oudere mensen bewust gemaakt worden van hun afnemende vaardigheden in het verkeer, op de risico's in het verkeer en hoe ze hiermee om moeten gaan. Hiervoor kan het programma Doortrappen worden ingezet. Dit is een initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en wordt in samenwerking met organisaties als de Fietssbond en VVN gegeven. Naast dat er aandacht is voor de rijvaardigheid wordt er ook ingegaan op de verkeerstheorie.

Gezien het aantal ouderen en het aantal ongelukken dat met ouderen plaatsvindt, is het van belang om dit programma ook in Rijswijk te gaan introduceren.

Een ander programma dat gericht is op ouderen zijn de fietsinformatiedagen en de e-bikepraktijkdagen. De Fietssbond organiseert een praktische dag voor senioren die van fietsen houden en willen blijven fietsen. De kwaliteit van de fiets wordt bekeken, moeilijke verkeerssituaties worden besproken en er wordt een quiz gespeeld om de kennis van de deelnemers bij te spijkeren. Dit wordt georganiseerd in samenwerking met het ROV Zuid-Holland en de Fietssbond, waarbij de Fietssbond de trekker is van deze dagen en de gemeente een faciliterende rol heeft.

Het aandeel ouderen neemt toe en daarmee het aantal scootmobielen ook. Voor ouderen met een scootmobiel wordt de scootmobielcursus aangeboden. Deze gaat in op de risico's die scootmobielen met zich brengen. Deze groep wordt geattendeerd op hun rijvaardigheid en gedrag in het verkeer. Daarnaast leveren deze cursussen ook inzicht in de knelpunten in de infrastructuur, waar de gemeente op geattendeerd wordt. Ook voor deze cursus heeft de gemeente een faciliterende rol, omdat Veilig Verkeer Nederland deze cursussen organiseert.

Wat gaan we doen?

We gaan vanuit de gemeente Doortrappen, fietsinformatie, e-bike praktijkdagen en scootmobielcursussen faciliteren. Dit wordt gedaan in samenwerking met partijen als de Fietssbond en Veilig Verkeer Nederland. Jaarlijks of om het jaar worden dit soort dagen gehouden om ouderen bewust te maken van wat er in het verkeer speelt.

VERKEERSDEELNEMERS OP WIJKNIVEAU

Voor de aanpak van verkeersveiligheid is de bijdrage van wijkbewoners van essentieel belang. Zij weten het beste wat er speelt in de wijk en wat er nodig is. Bij meerdere meldingen en klachten over verkeersveiligheid in een bepaalde wijk is het een optie om een sessie in de wijk te organiseren om deze meldingen en klachten nader te bekijken. Daarbij zullen ook professionele verkeersdeelnemers, zoals rijinstructeurs en wijkagenten betrokken worden, omdat zij een goed beeld hebben van wat er speelt in de wijk. Ook valt te denken aan bijvoorbeeld het betrekken van buurtvaders. Naast een wijk sessie kan een schouw op de locatie ook een toevoeging zijn om te achterhalen wat er in de wijk speelt. Belangrijk is om dit samen op te pakken met de gebiedsregisseurs, omdat zij veel kennis hebben over de wijk en ook een netwerk. Deze manier van werken past bij de risico-gestuurde aanpak die vanuit de landelijke overheid en de MRDH als doel is gesteld.

Wat gaan we doen?

We gaan de wijken benaderen waar meerdere klachten zijn over verkeersveiligheid. In deze wijken gaan we bijeenkomsten organiseren met bewoners en professionele verkeersdeelnemers, zoals rijinstructeurs, wijkagenten en buurtvaders om inzichtelijk te krijgen welke problemen er onder de bewoners spelen en welke oplossingen zij zien.



CAMPAGNES

De samenwerkende overheden voeren samen met de politie, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven het hele jaar een aantal landelijke verkeersveiligheidscampagnes uit. Om een zo breed mogelijke groep te bereiken en mensen bewust te maken van hun gedrag in het verkeer sluit de gemeente Rijswijk zich aan bij de landelijke campagnes en de regionale campagnes die door het ROV Zuid-Holland worden verstrekt.

De landelijke verkeersveiligheidscampagnes worden ontwikkeld door het ministerie van Infrastructuur en Water staat (IenW) en verschillende samenwerkingspartners. De landelijke campagnes zijn:

- Ben je Bob, zeg het hardop: de BOB-campagne richt zich op het voorkomen van rijden onder invloed van alcohol.
- Rij Mono: het doel van de campagne is om mensen in het verkeer bewust te maken van de gevaren van sociale media tijdens het rijden en de afleiding die dit veroorzaakt. Mono houdt in dat je bezig moet zijn met één ding tegelijk.
- Houd je aan de snelheidslimiet: de campagne heeft als doel automobilisten bewust te maken van hun (hoge) snelheid in het verkeer. De automobilist wordt aangesproken op zijn verantwoordelijkheid voor zijn eigen veiligheid en die van anderen.
- Wij gaan weer naar school: het is belangrijk dat na de zomervakantie alle weggebruikers op te attenderen dat de scholen weer begonnen zijn. Na de zomervakantie vallen meer slachtoffers in het verkeer dan in de rest van het jaar. In Rijswijk wordt ieder jaar aan deze campagne meegedaan.



maakeenpuntvannul.nl

De regionale campagnes zijn door het ROV Zuid-Holland ontwikkeld en bekostigd. De campagnes zijn gericht op de verkeersdeelnemers in de provincie Zuid-Holland en vallen allen onder de overkoepelende campagne van: “Ik Maak Een Punt Van Nul”. De boodschap van de campagne wordt verspreid door publieke en private ambassadeurs, waar de wethouder Mobiliteit een voorbeeld van is.

- De volgende campagnes vallen onder de campagne ‘Ik Maak Een Punt Van Nul’:
- Bob in de sportkantine: deze campagne moet voorkomen dat sporters en supporters na kantinebezoek met alcohol op achter het stuur kruipen én om hen bewust te maken van veilig gedrag in het (fiets)verkeer.
- Verantwoord medicijngebruik in het verkeer: campagne die mensen in het verkeer bewust moet maken wat medicijngebruik doet in het verkeer.

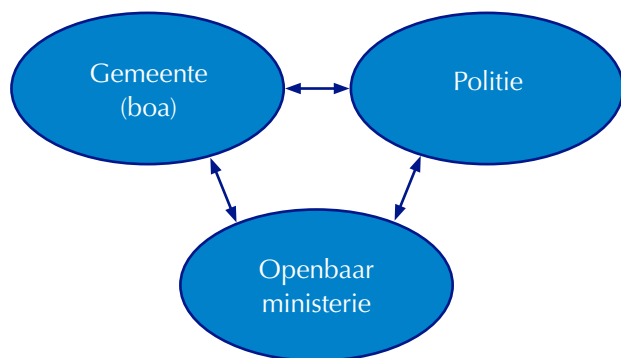
Wat gaan we doen?

We sluiten ons vanuit Rijswijk aan bij de campagne ‘Maak een punt van nul’. De Rijswijkse wethouder Mobiliteit zal deelnemen als ambassadeur van de campagne. In samenwerking met het ROV bepalen we hoe we de campagne in Rijswijk gaan uitvoeren. Daarnaast zullen we vanuit Rijswijk waar mogelijk aansluiten bij de overige bovenbeschreven landelijke en regionale campagnes.

5.3 HANDHAVING

De gemeente zet handhaving in samen met de politie en het Openbaar Ministerie (OM) om veilig gedrag in het verkeer te stimuleren. Wanneer infrastructurele maatregelen en gedragsbeïnvloeding onvoldoende effect hebben, dan is handhaving het sluitstuk. Binnen de gemeente wordt naar de V85 gekeken als het over snelheid gaat. Dit houdt de maximale snelheid van 85 procent van de weggebruikers in. Er is namelijk een groep (15 procent) die te hard rijdt en gevaarlijk gedrag vertoont. Bij deze groep hebben fysieke maatregelen minder zin en is handhaving het middel om ze te bereiken en verkeersveiliger gedrag te laten vertonen.





De gemeentelijke handhavers, de Buitengewoon Opsporingsambtenaar (BOA's), houden zich bezig met overtredingen die te maken met de leefbaarheid, zoals parkeercontroleurs en het rijden door voetgangersgebieden. De politie is het bevoegd gezag als het gaat om handhaving op te hard rijden, door rood licht rijden en met te veel alcohol op rijden. Het OM gaat over de vervolging van overtredingen en heeft bevoegdheden voor het plaatsen van flitspalen en camera's. Het OM bepaalt of er flitspalen in de gemeente worden geplaatst. Dit wordt bepaald na een analyse van de verkeersveiligheid op de volgende punten[‡]:

- Hoeveel ongevallen zijn er geweest, om wat voor soort ongevallen ging het en wat was de oorzaak?
- Hoe hoog is het percentage overtredingen: hoeveel mensen rijden er te hard?
- Past de snelheid bij de weg?
- Kan de inrichting van de weg veranderd worden zodat er minder hard wordt gereden?

Voor handhaving is een goede samenwerking vereist tussen de gemeente, politie en het OM. De beperkte

capaciteit in de organisatie is een thema bij alle partijen. Vandaar dat er een efficiënte (doelmatige) en effectieve (doeltreffende) samenwerking van belang is. De informatie-uitwisseling over meldingen, verkeersongevallen en snelheidsdisplays behoeft verbetering om de verkeersveiligheid naar een hoger niveau te tillen. Daarnaast is het van belang dat de gemeente en de politie vaker gezamenlijk optreden als het gaat over verkeersveiligheid. Door beleid en de praktijk op straat samen te brengen worden verkeersonveilige locaties sneller in kaart gebracht en kan hierop adequaat gereageerd worden.

ROLLEN VAN DE POLITIE

Momenteel worden verschillende controles gehouden door de politie. Zij zetten in op intensieve controles over korte periodes. Het idee is dat door zichtbaarheid de weggebruikers zich beter aan de verkeersregels houden. De politie kan verklaren waarom bepaalde keuzes gemaakt worden en hoe ze de beschikbare capaciteit inzetten. Zij werken met een campagnekalender, waarin zij accenten leggen op sommige thema's. De thema's BOB, Mono, snelheid en fietsverlichting komen hier structureel in terug. De Bob-campagnes worden in de winter- en zomermaanden gehouden. De Mono-campagne in het vroege voorjaar en najaar. Snelheid in het late voorjaar en fietsverlichting in de wintermaanden.

De verschillende controles worden afgewisseld en worden door het hele jaar uitgevoerd. De afgelopen jaren heeft de nadruk gelegen op de alcohol- en drugscontroles en minder op verlichting en het gebruik van telecommunicatie in het verkeer. Hiervoor moet meer aandacht komen. Licht hebben is niet

alleen voor je zelf veiliger, maar ook voor anderen. Gezien worden kan verkeersslachtoffers voorkomen.

Afgelopen zomer is het app-verbod op de fiets ingesteld en voor de auto worden nieuwe flitstechnieken ontwikkeld om de pakkans te verhogen. Deze flitscamera's meten momenteel alleen de snelheid, maar moeten ook het gebruik van de telefoon achter het stuur opsporen. Afleiding in het verkeer moet op deze manier afnemen.

Ook moet er aandacht zijn voor het negeren van rood licht. In een gesprek met de politie lieten zij weten dat dit steeds vaker voorkomt. Enerzijds moet er vanuit de gemeente gekeken worden naar de afstelling van de verkeerslichten, omdat onjuiste afstelling het negeren van rood licht in de hand werkt. Anderzijds moeten controles mensen beboeten en hen zo bewust maken wat voor gevaarlijk gedrag dat kan veroorzaken.

Wat gaan we doen?

We halen de samenwerking met de politie aan en zetten gezamenlijk in op de controles. De nadruk komt te liggen op controles met betrekking tot snelheid, fietsverlichting, alcohol en drugs, afleiding en het negeren van rood licht. De controles worden afgewisseld in het jaar met de nadruk op bepaalde maanden, zoals eerder bij dit thema beschreven.

[‡] <https://www.om.nl/onderwerpen/verkeer/handhaving-verkeer/snelheid/flitspaal/>

5.4 CONCLUSIE

De verkeersveiligheid wordt verbeterd door in te zetten op zowel de infrastructuur, gedrag als handhaving. In het actieplan wordt sterk ingezet op verkeersgedrag. Door middel van educatie en het aansluiten bij landelijke en regionale campagnes kan er veel winst behaald worden. Door middel van gedragsmaatregelen worden mensen bewust gemaakt worden van hun gedrag zodat zij ook op minder goed ingerichte locaties verkeersveilig gedrag vertonen.

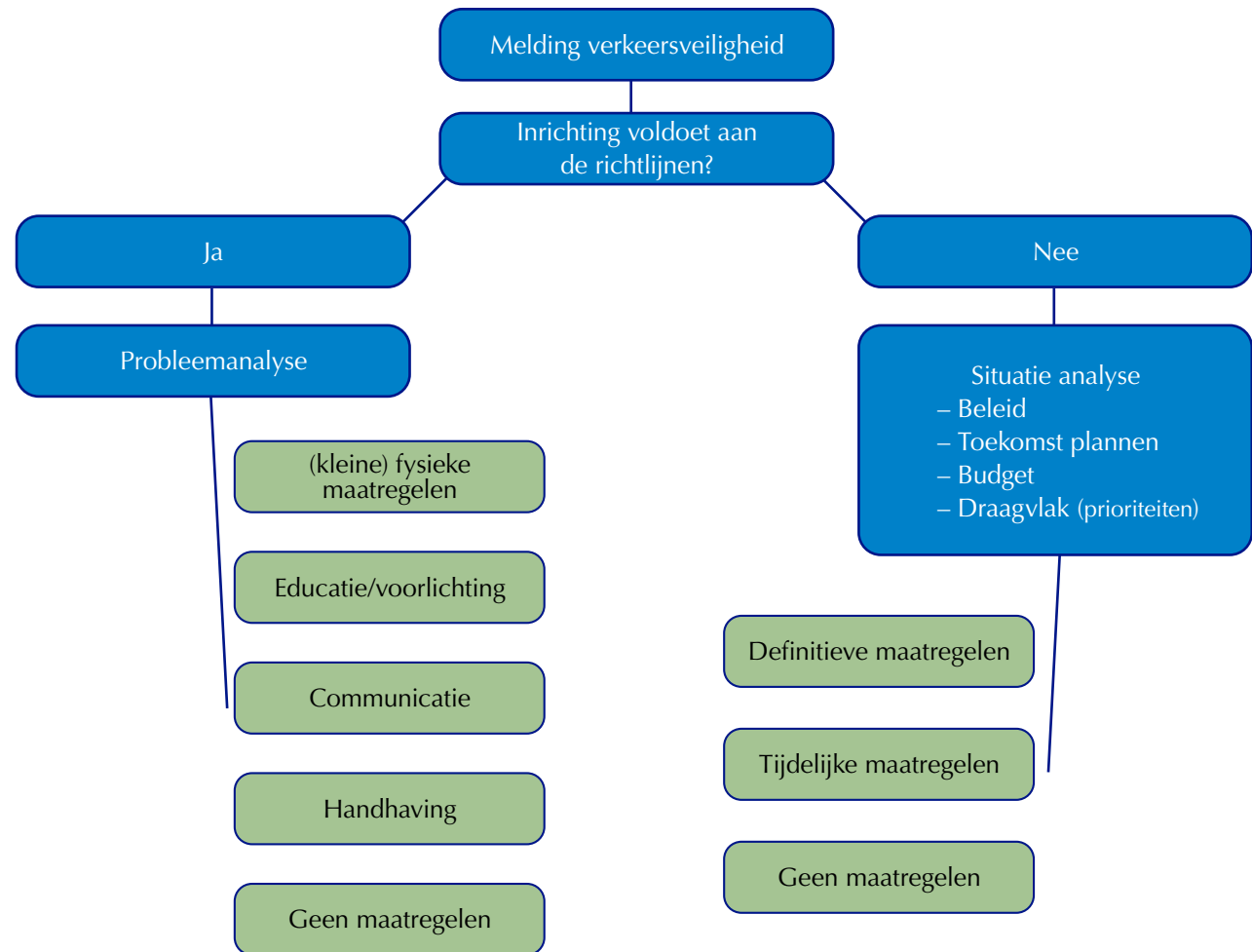
‡ <https://www.om.nl/onderwerpen/verkeer/handhaving-verkeer/snelheid/flitspaal/>

Reactieve maatregelen

Naast de preventieve maatregelen om risico's te reduceren, zijn er ook locaties waar interventies nodig zijn nadat er verkeersslachtoffers gevallen zijn. Interventies kunnen ook uitgevoerd worden na verschillende meldingen van bewoners.

6.1 INTERVENTIES NA VERKEERSSLACHTOFFERS

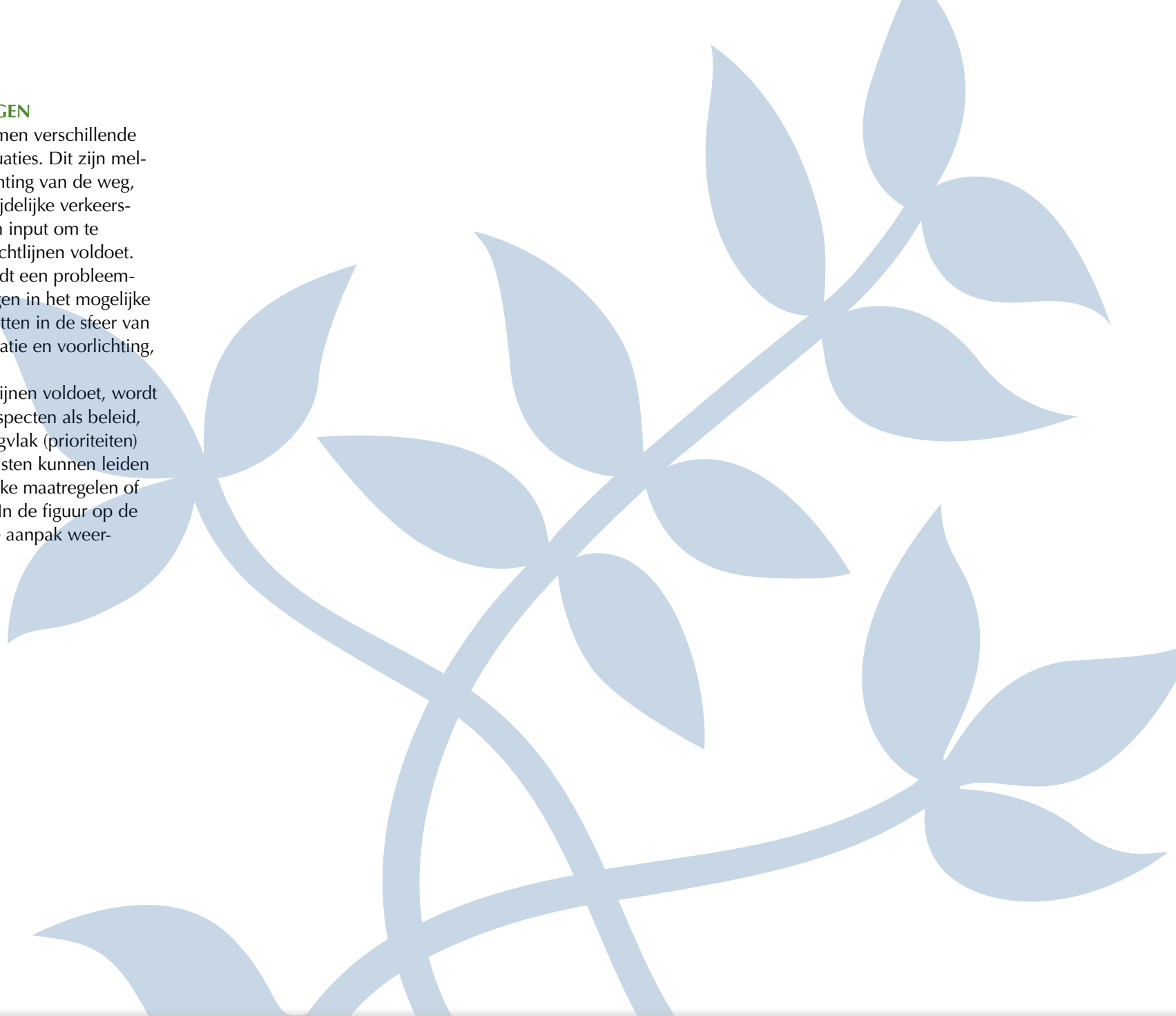
De huidige aanpak is gericht op locaties waar meerdere ongelukken plaats hebben gevonden. De kruising Diepenhorstlaan/Verrijn Stuartlaan is een voorbeeld waar in 2019 verschillende ongelukken zijn met gewonden plaats hebben gevonden. Deze kruising is een project geworden en maatregelen gaan komen. Zoals eerder aangegeven ligt er in de gemeente één black spot: de kruising Laan van Vredenoord/Laan van Oversteen. Dit is een locatie waar maatregelen nodig zijn. Momenteel loopt een vervolgonderzoek en de toekomstige maatregelen moeten gezocht worden in het verbeteren van de doorstroming van de verkeerslichten op de Laan van Hoornwijck, zodat de lange wachtrijen op de Laan van Oversteen minder worden. Ook wordt er aan gedacht om de oversteek Laan van Oversteen/Laan van Vredenoord te voorzien van led-lampjes om de attentie van de automobilist meer op de fietser en bromfietser te krijgen. De fietser en bromfietser hebben namelijk wel voorrang in deze situatie, maar krijgen het niet altijd.



6.2 INTERVENTIES NA MELDINGEN

Vanuit bewoners en bedrijven komen verschillende signalen van onveilige verkeerssituaties. Dit zijn meldingen over bijvoorbeeld de inrichting van de weg, snelheden, slechte bebording of tijdelijke verkeersmaatregelen. Deze meldingen zijn input om te checken of de inrichting aan de richtlijnen voldoet. Mocht dat het geval zijn, dan wordt een probleemanalyse gedaan om inzicht te krijgen in het mogelijke probleem. Oplossingen kunnen zitten in de sfeer van (kleine) fysieke maatregelen, educatie en voorlichting, communicatie en handhaving.

Als de inrichting niet aan de richtlijnen voldoet, wordt er een situatieanalyse gemaakt. Aspecten als beleid, toekomstplannen, budget en draagvlak (prioriteiten) komen hierin aan bod. De uitkomsten kunnen leiden tot definitieve maatregelen, tijdelijke maatregelen of het niet nemen van maatregelen. In de figuur op de vorige pagina is in een schema de aanpak weergegeven.



Monitoring

7.1 MONITORING VAN GEGEVENS

De huidige manier van ongevallen registreren heeft als nadeel dat niet alle ongevallen geregistreerd worden. Zoals eerder aangegeven heeft de politie sinds 2016 een app gekregen waarmee men eenvoudiger ongevallen kan registreren en ook meer details kan aanleveren. Hier kan nog een slag in gemaakt worden. De grote gemeenten en het SWOV doen onderzoek naar het verbeteren van deze ongevallenregistratie.

Jaarlijks wordt een rapportage opgeleverd met de peiling hoe de verkeersveiligheid ervoor staat, en zo nodig bij te sturen. De resultaten worden onder andere gemeld in de Begroting, binnen het Programma Verkeer en Vervoer en/of met een jaarlijkse raadsinformatiebrief.

De volgende aspecten komen aan bod:

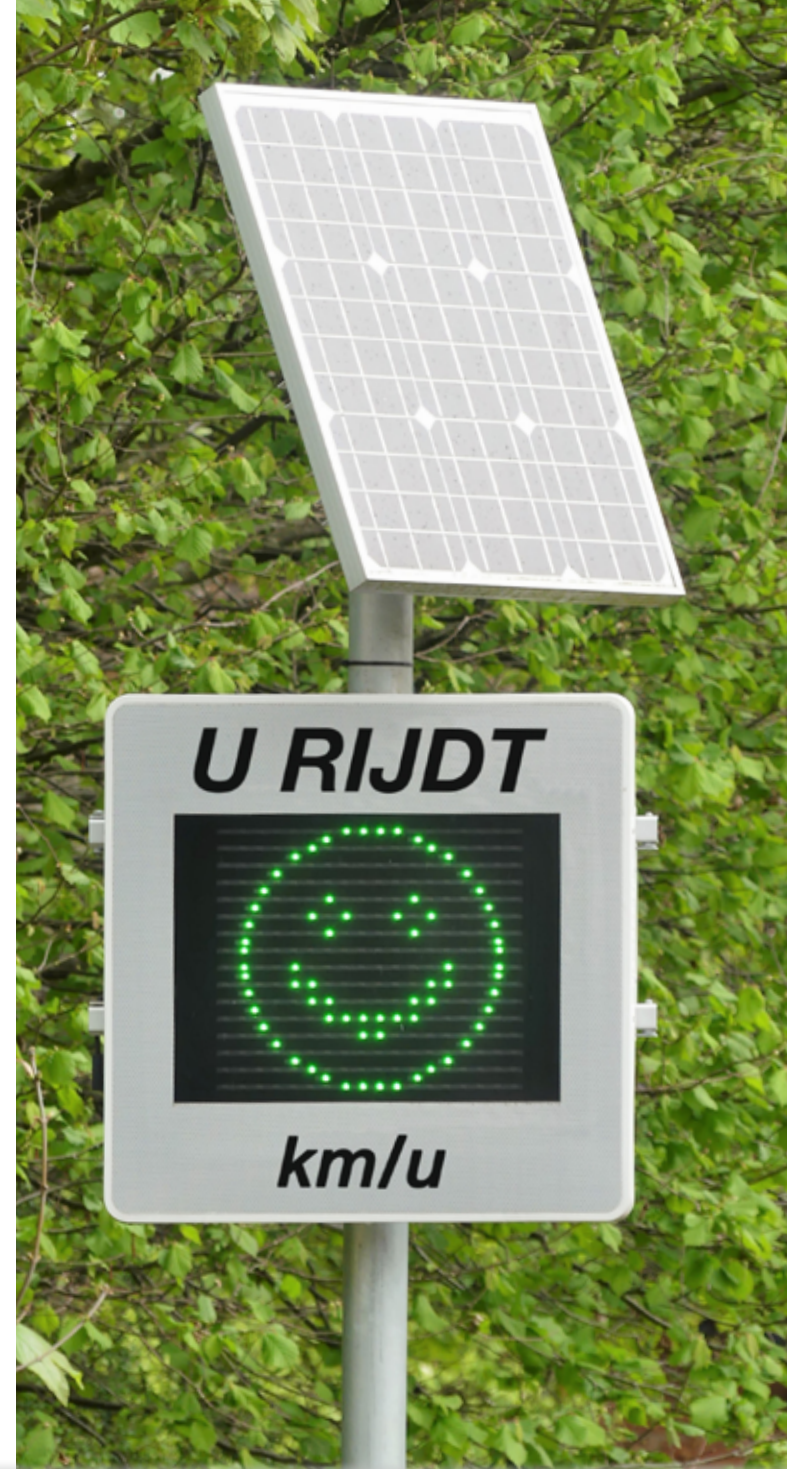
- Een analyse van de ongevallen (aantallen, leeftijden, vervoerwijzen, locaties);
- Aantal black-spots;
- Snelheid.

De snelheid wordt gemonitord door gegevens uit Via-Stat en snelheidsdisplays die in de gemeente circuleren. Deze snelheidsdisplays worden op locaties in de gemeente geplaatst daar waar meldingen en klachten zijn over de gereden snelheid en waar de weggebruikers op hun snelheid geattendeerd kunnen worden. Een voorbeeld van een locatie is de Haag-

weg. De herinrichting van deze gebiedsontsluitingsweg heeft plaatsgevonden in 2015 en sindsdien komen er meldingen binnen die voornamelijk betrekking hebben op de snelheid. Op de Haagweg is besloten om structureel een snelheidsdisplay te plaatsen. Ook de fietsstraat Delftweg gaat een permanente snelheidsdisplay krijgen in 2020.

7.2 MONITORING VAN DE VOORTGANG VAN HET UITVOERINGSPLAN

Jaarlijks wordt ook de voortgang van de activiteiten van het uitvoeringsplan bijgehouden. In de Begroting, binnen het Programma Verkeer en Vervoer, komt de voortgang op hoofdlijnen terug. Zowel de indicatoren van 'Maak een punt van nul' komen terug, als ook de voortgang van de fysieke projecten, de educatieve campagnes en indien haalbaar de resultaten van preventie en handhaving.



Financiën

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de financiën die een onmisbaar onderdeel vormen van het actieplan verkeersveiligheid.

8.1 HUIDIG BUDGET EN PROJECTEN

Het huidige budget dat op jaarlijkse basis bestemd is voor verkeersveiligheid bedraagt ongeveer 50.000 euro. Voor kleine aanpassingen in de infrastructuur, campagnes, voorlichting, educatie en verkeersveiligheidsaudits is ongeveer 30.000 euro beschikbaar. Voor het inwinnen van verkeersdata (verkeersongevallengegevens uit Via-Stat en gegevens snelheidsmeters) is 20.000 euro voorhanden.

Naast deze exploitatiebudgetten zijn er concrete investeringen in infrastructurele projecten. Het gaat dan vooral om herinrichting van “probleemstraten”, fietsroutes, de aanpassing van een kruispunt, inrichting openbaar gebied/parken/recreatie. Een verkeersveilige inrichting is altijd onderdeel van dergelijke ontwerpen. Daarnaast is zijn er investeringen die specifiek geormerkt zijn voor verkeersveilige inrichting: de schoolzones en voetgangersoversteekplaatsen.

De komende jaren zijn de volgende projecten gepland en in de Begroting opgenomen:

- Karel Doormanlaan, Steenlaan/Ruysdaelplein, Lindelaan, Geestbrugweg/Penninglaan, Ronde Diepenhorstlaan & Groen Assenkruis, omgeving Lange Kleiweg/Haantje in Rijswijk-Buiten;
- Fietsroutes Romeinse Route, Sammersweg, Van Rijnweg;
- Onderdoorgang Hoornbrug;
- Slimme iVRI's op de Prinses Beatrixlaan, Haagweg en Vrijenbanselaan

Tevens wordt er indirect via de exploitatie van Stadsbeheer en Onderhoud ruimtelijk domein bijgedragen aan verkeersveiligheid. Het zorgen voor goede verlichting, het snoeien van overhangend groen (Groenbeheerplan) en het vervangen van verkeersregelininstallaties naar moderne slimme verkeersregelininstallaties, dragen bij aan betere verkeersveiligheid. Vanuit teams Inspectie & Handhaving en Veiligheid van de gemeente, betreft de bijdrage de inzet van personeel vanuit hun eigen capaciteitsplanning en formatie.

En vanuit Team Jeugd Onderwijs & Brede scholen worden uren ingezet voor de organisatie van verkeerseducatie bij scholen en het verkeersexamen, in samenwerking met het ROV-Zuid-Holland.





Dergelijke indirecte financiële bijdragen van deze onderdelen van de gemeentelijke begroting, zijn absoluut nuttig, maar moeilijk exact te kwantificeren. Onderdeel van dit actieplan is dan ook het bestendigen van de samenwerking tussen teams en in projecten om de doelen van verkeersveiligheid te bereiken. Voor infrastructuurprojecten en verkeerseducatie worden alle mogelijkheden voor medefinanciering aangegrepen. De MRDH en ROV-Zuid Holland zijn de voornaamste bronnen. Zoals in hoofdstuk 3 beschreven werkt de MRDH een voorstel uit om meer en/of andere subsidies beschikbaar te stellen.

Naast deze gemeentelijke verantwoordelijkheid, is er een verantwoordelijkheid van politie en openbaar ministerie. Dit betreft de inzet van personeel en het plaatsen van camera's en de begroting is een eigen beleidsverantwoordelijkheid van het Rijk. Er is een landelijk en een regionaal programma. De gemeente dringt er bij de MRDH op aan om samen op te trekken naar de ministeries zodat (nieuwe) afspraken gemaakt kunnen worden over inzet in de komende jaren.

8.2 FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET ACTIEPLAN EN DE UITVOERINGSAGENDA

Verkeersveiligheid is een combinatie van infrastructuur, gedrag en handhaving. De infrastructurele maatregelen behoren vaak tot de categorie 'middellange termijn/ lange termijn'. De maatregelen op het gebied van gedrag tot de categorie 'korte termijn/ middellange termijn' en zijn vaak goedkoper van aard. Op het gebied van handhaving is ook wat mogelijk; deze maatregelen liggen in de categorie 'korte termijn' en de uitgaven zijn goedkoop in vergelijking met maatregelen in de infrastructuur.

De uitvoeringsagenda is een mix van deze drie – infrastructuur, gedrag en handhaving. Het actieplan geeft meer focus aan de verkeersveiligheid voor de doelgroepen fiets en bromfiets (inclusief scooters).

Als gevolg van dit actieplan en in lijn met het Uitvoeringsplan wordt in 2020 onderzoek gedaan naar de investeringen die nodig zijn voor bromfiets op de rijbaan en Duurzaam Veilig 3 (de juiste inrichting bij de juiste snelheid). Deze onderzoeken kunnen eenmalig binnen de huidige exploitatie opgevangen worden. De investeringen die er uit voortvloeien worden in de Begroting opgevoerd.

In de Uitvoeringsagenda (bijlage 1) staan verder nieuwe maatregelen opgenomen, waarbij indicatief de benodigde budgetten en jaarschijven:

Beschreven onderzoeken en één extra campagne kunnen in 2020 eenmalig worden opgevangen in de exploitatie. In de opmaat naar de Begroting 2021 – 2024 worden de financiële gevolgen verwerkt en via de Begrotingscyclus aan de Raad voorgelegd.

8.3 CONCLUSIE

Geadviseerd wordt om in te zetten op alle aspecten van het Uitvoeringsplan gezien de urgentie van de situatie waarin Rijswijk zich bevindt. De verkeersslachtoffers zijn stijgende en vervoermiddelen als de fiets en bromfiets kennen een toename.

Bij de Begroting 2021-2024 worden de financiële gevolgen die niet voorzien zijn, opgevoerd.

Actie	Kosten	Tijd
Schoolzones	€75.000 (€15.000 per school, vijf te gaan) (aan te vragen) / 50% subsidie	2021
Aanpak "obstakels in fietspaden"	€ 25.000 eenmalig investeringsgeld (aan te vragen)	2021
Extra campagnes voor gedragsbeïnvloeding	€ 10.000 jaarlijks (aan te vragen) 50% subsidie	Vanaf 2021
Onderzoek naar "bromfiets op de rijbaan"	€ 10.000 eenmalig onderzoeksgeld uit de exploitatie	2020
Onderzoek naar "Duurzaam Veilig 3"	€ 20.000 eenmalig onderzoeksgeld uit de exploitatie	2020
2 wijkbezoeken en schouwen per jaar met de gebiedsregisseurs met de mogelijkheid om kleinere aanpassingen te verzamelen	Maximaal € 5.000 per jaar uit het budget voor verkeersveiligheid apart te zetten	2020
Inkoop van 10 veiligheidsboxen	€2500 eenmalig (aan te vragen)	2020
Laan van Oversteen/Laan van Vredenoord	€ 25.000 (vervangingsbudget VRI)	2020
Slimme iVRI's voor betere doorstroming, minder blokkeren van kruispunten en betere oversteekbaarheid langzaam verkeer op bijvoorbeeld de Haagweg	Aan te vragen	2022
Oplossing kruispunt Lange Kleiweg - Haantje – bruggetje i.s.m. ontwikkeling RijswijkBuiten	Aan te vragen	2023
Verbeteren kwaliteit openbare ruimte en oversteekbaarheid Generaal Eisenhowerplein e.o.	Aan te vragen	2022
Tunneltje Haagweg en omgeving entree Oud Rijswijk	Aan te vragen	2021
Lange termijn visie en uitwerkingsprogramma herinrichting infrastructuur Geestbrugweg en Pasgeld/RijswijkBuiten	Aan te vragen	2024



BIJLAGEN

Bijlage 1 – Uitvoeringsagenda

De uitvoeringsagenda bestaat uit infrastructurele-, gedrags- en handavingsmaatregelen, waarbij de gedragsmaatregelen uitgesplitst zijn in educatie/voorlichting en campagnes. De Uitvoeringsagenda geeft aan wat de nieuwe activiteiten zijn vanaf het vaststellen van het Actieplan.

Infrastructurele maatregelen

ACTIE	GERICHT OP	WAT	DOOR WIE	BUDGET BENODIGD (EXCL. SUBSIDIE)
Aanpak Laan van Oversteen/ Laan van Vredenoord	Fietzers/bromfietzers enerzijds en auto's/vrachtwagens anderzijds	Aanpak kruising	Gemeente	Is beschikbaar uit vervangen VRI
Duurzaam Veilig 3	Alle verkeersdeelnemers	Alle wegen inrichten naar Duurzaam Veilig 3 niveau - Juiste inrichting bij juiste snelheid	Gemeente	Vergt nader onderzoek welke locaties niet aan de richtlijnen voldoen.
Ontwerp fietspaden	Fietzers	Welke fietsroutes krijgen prioriteit en waar fietsstraten aanleggen? - Paaltjes	Gemeente	Vergt nader onderzoek Aanpak paaltjes (+inrichting) €25.000
Oversteken	Voetgangers, fietsers, kinderen, minder validen	Kleine aanpassingen in belijning en bebording	Gemeente	Is beschikbaar voor kleine aanpassingen
Schoolzones	Kinderen	Iedere school een schoolzone	Gemeente	€75.000
Onderzoek snorfiets/speed pedelecs op de hoofdrijbaan	Snorfietsers en speed pedelecs	Kunnen snorfietsers en speed pedelecs naar de hoofdrijbaan verplaatst worden?	Gemeente /MRDH	€10.000
Toepassing iVri's	Iedere verkeersdeelnemer	Toepassing intelligente verkeerslichten om betere doorstroming voor vervoerwijzen	Gemeente	Vergt verder onderzoek
Herinrichtingen/ aanpassingen straten	Iedere verkeersdeelnemer	Herinrichtingen straten en aanpassingen in infrastructuur	Gemeente	Vergt verder onderzoek



BIJLAGEN

Gedragmaatregelen educatie/voorlichting

DOELGROEP	ACTIE	DOOR WIE	TIJDPERIODE	BUDGET BENODIGD
Scholieren	Schoolbrengdag (incl. tijdelijke schoolstraten)	Gemeente i.s.m. ROV Zuid-Holland	1 week in het jaar (september)	
	Jongleren	Gemeente i.s.m. ROV Zuid-Holland	Jaarlijks	Subsidie via MRDH mogelijk
	School op Seef	Gemeente i.s.m. ROV Zuid-Holland	Jaarlijks, start in september	0 (MRDH vergoed)
	Verkeersexamen	Gemeente i.s.m. ROV Zuid-Holland	Jaarlijks	€4.000
Jongeren	Totally Traffic	Gemeente i.s.m. ROV Zuid-Holland	Jaarlijks	0 (MRDH vergoed)
	Praktijkdagen jonge automobilisten/bromfietzers	Gemeente i.s.m. ROV Zuid-Holland	Jaarlijks / om het jaar	€5.000 via Total Text (Subsidie MRDH)
	Verkeerslessen bezorgdiensten	Gemeente, Veilig Verkeer Nederland i.s.m. bezorgdiensten	Doorlopend, bij nieuw personeel	
	Handhaving (fietsverlichting, niet appen)	Gemeente/politie	Jaarlijks	In huidig budget (Subsidie MRDH)
Middengroep	Voorbeeldfunctie benadrukken (verkeerslessen, ouderavonden)	Gemeente	Jaarlijks	Subsidie MRDH
	Veiligheidsbox 30 km/h	Gemeente	Jaarlijks	€2500 per 10 boxen
	Bijspijker cursussen	Gemeente i.s.m. ROV Zuid-Holland	Jaarlijks	€4.000



BIJLAGEN

Gedragmaatregelen educatie/voorlichting

DOELGROEP	ACTIE	DOOR WIE	TIJDPERIODE	BUDGET BENODIGD
Ouderen	Doortrappen	Fietzersbond	Jaarlijks / om het jaar	€2500 per bijeenkomst
	Fietsinformatie en e-bike praktijkdagen	Fietzersbond	Jaarlijks / om het jaar	€1500-2500
	Scootmobielcursussen	Gemeente	Jaarlijks / om het jaar	€1000-1500 via VVN
Professionele verkeers-deelnemers op wijkniveau	Wijkbijeenkomsten organiseren om achter de verkeersproblemen te komen	Gemeente	Eenmalig, in een aantal wijken	

Gedragmaatregelen campagnes (10.000 euro per jaar)

ACTIE	DOOR WIE	TIJDPERIODE
Ben je Bob, zeg het hardop	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Continu
Rij Mono	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Continu
Houd je aan de snelheidslimiet	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Continu
Wij gaan weer naar school	Gemeente	Na de zomervakantie
Ik Maak Een Punt Van Nul	ROV Zuid-Holland & wethouder mobiliteit	Continu
Bob in de sportkantine	ROV Zuid-Holland	Continu
Verantwoord medicijngebruik in het verkeer	ROV Zuid-Holland	Continu

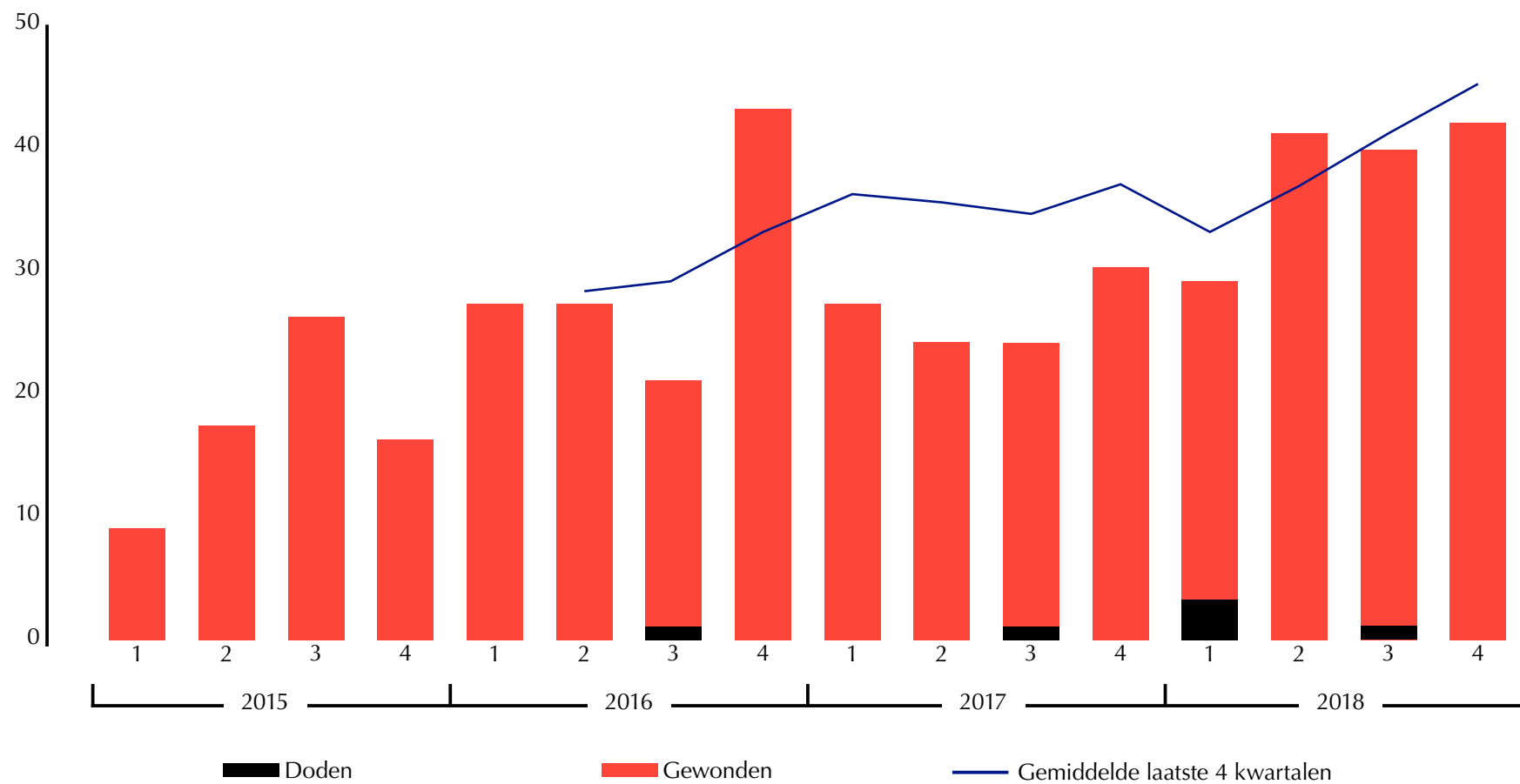


Handhaving

ACTIE	DOOR WIE	TIJDPERIODE
Alcohol- en drugscontroles	Politie	Heel jaar door, maar accent op winter- en zomermaanden
Snelheidscontroles	Politie	Heel jaar door, accent op laat voorjaar
Bromfietscontroles	Politie/IOG	Heel jaar door
Integrale controles	Politie	Heel jaar door
Verlichtingcontroles	Politie	Heel jaar door, maar accent op wintermaanden
Roodlichtnegatie controles	Politie	Heel jaar door
Gebruik telecommunicatie in het verkeer	Politie	Heel jaar door
Opsporen verkeersshuften	Politie	Heel jaar door
Toezicht verkeersstromen en parkeren	Politie/boa's gemeente	Heel jaar door

Bijlage 2 – Verkeersveiligheidscijfers

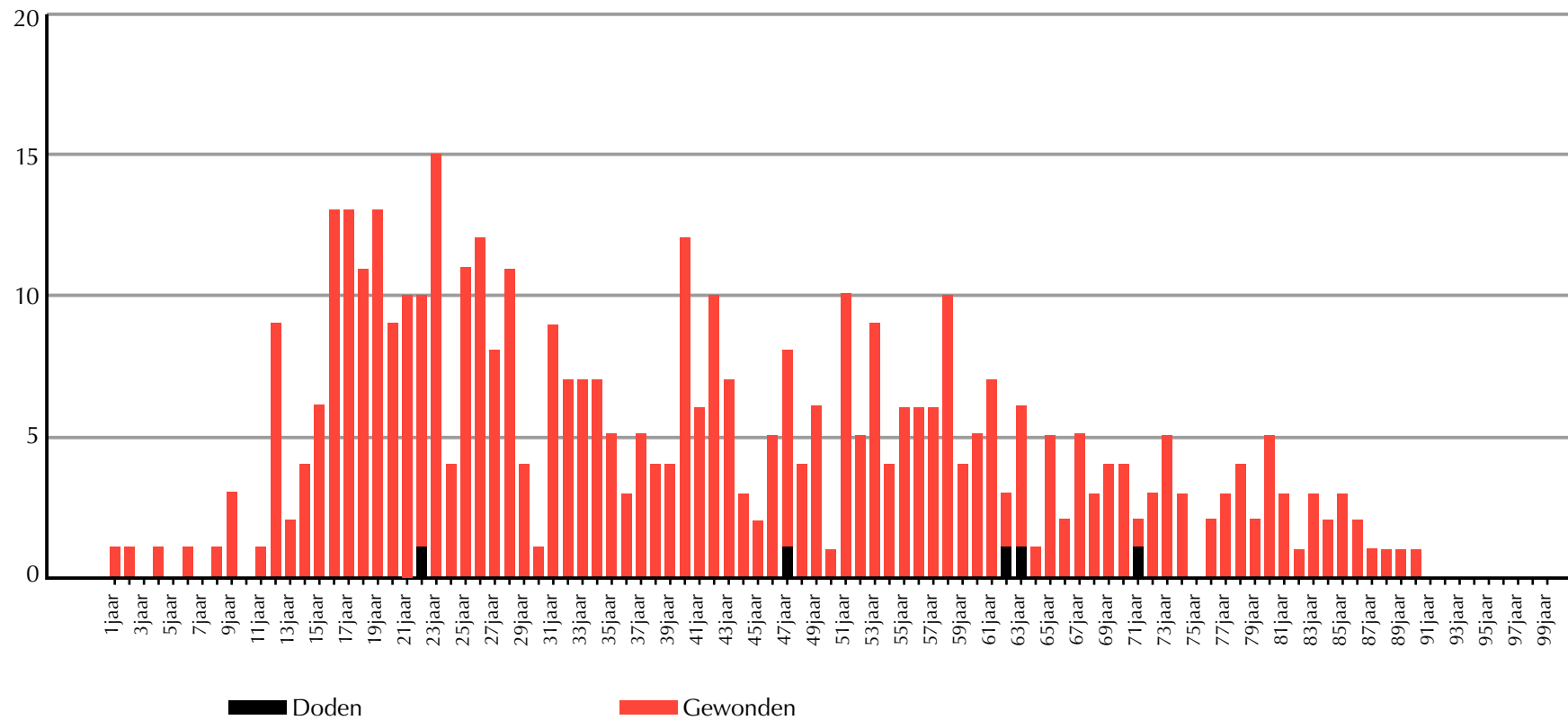
Gemeente Rijswijk 2015 - 2018



Bron: Via-Stat

Bijlage 2 – Verkeersveiligheidscijfers (vervolg)

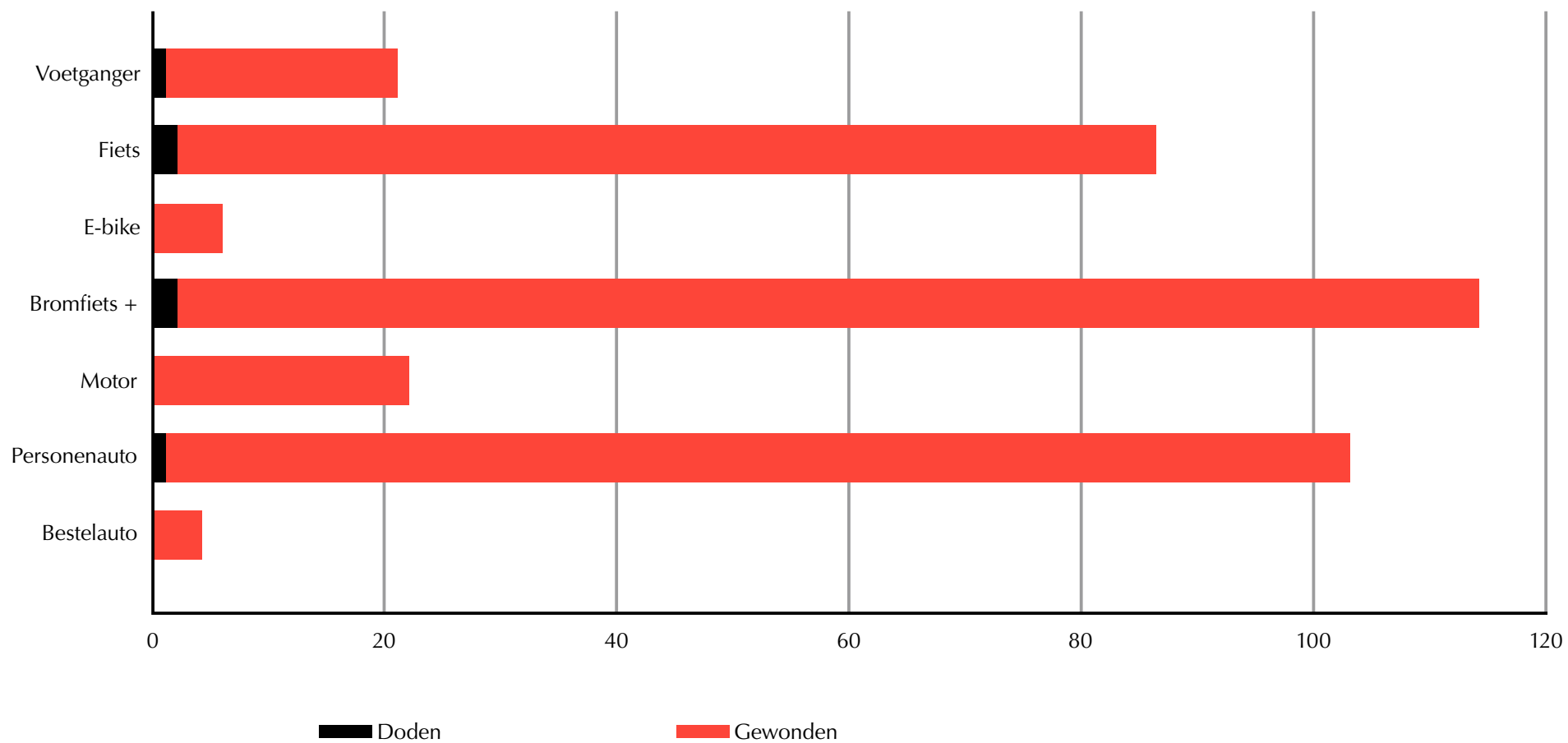
**Verkeersslachtoffers versus Leeftijd
(Gemeente Rijswijk 2015 - 2018)**



Bron: Via-Stat

Bijlage 2 – Verkeersveiligheidscijfers (vervolg)

Verkeersslachtoffers versus vervoerswijzen (Gemeente Rijswijk 2015 - 2018)



Bron: Via-Stat

Bijlage 2 – Verkeersveiligheidscijfers (vervolg)

Auto

LEEFTIJDGROEP	AANTAL GEWONDEN/DODEN	PERCENTAGE
Jonger dan 18 jaar	4	6%
18-24 jaar	14	13%
25-39 jaar	37	33%
40-49 jaar	20	18%
50-59 jaar	19	17%
60-69 jaar	11	10%
70 en ouder	7	6%
	111 gewonden en 1 dode	

LOCATIES	ONGEVALLEN
1. Prinses Beatrixlaan, tramkruising	15 ongevallen
2. Prinses Beatrixlaan/Admiraal Helfrichsingel	11 ongevallen
3. Laan van Oversteen	11 ongevallen
4. Schaapweg/Generaal Spoorlaan	10 ongevallen
5. Haagweg wegvak tussen Hoornbruglaan/Princesslaan	9 ongevallen

OORZAAK	AANTALLEN ONGEVALLEN	PERCENTAGE
Tweezijdig	84	75%
- Kop-staart	- 57	
- Flank	- 25	
Eenzijdig	22	20%
Onbekend	6	5%
	112	

Bijlage 2 – Verkeersveiligheidscijfers (vervolg)

Fiets

LEEFTIJDGROEP	AANTAL GEWONDEN/DODEN	PERCENTAGE
Jonger dan 12 jaar	2	2%
12-15 jaar	14	15%
16-17 jaar	4	4%
18-24 jaar	3	3%
25-39 jaar	16	17%
40-49 jaar	16	17%
50-59 jaar	17	18%
60-69 jaar	11	12%
70 en ouder	11	12%
	92 gewonden en 2 doden	

LOCATIES	ONGEVALLEN
1. Laan van Oversteen	3 ongevallen
2. Haagweg ventweg rijvak (3x)	2 ongevallen
Lindelaan/Rembrandtkade	2 ongevallen
Huis te Landelaan/Van Vredenburgweg	2 ongevallen
Generaal Spoorlaan/Minister Aalberselaan	2 ongevallen
Dr H.J. Van Mooklaan rijvak	2 ongevallen
Harpsingel/Fagotsingel	2 ongevallen

Bijlage 2 – Verkeersveiligheidscijfers (vervolg)

Fiets (vervolg)

OORZAAK	AANTALLEN ONGEVALLen	PERCENTAGE
Tweezijdig - Flank	53 - 36	56%
Eenzijdig	16	17%
Onbekend	24	26%
	94	

Bijlage 2 – Verkeersveiligheidscijfers (vervolg)

Bromfiets

LEEFTIJDGROEP	AANTAL GEWONDEN/DODEN	PERCENTAGE
16-17 jaar	15	12%
18-24 jaar	44	33%
25-39 jaar	19	15%
40-49 jaar	15	12%
50-59 jaar	17	14%
60-69 jaar	7	6%
70 en ouder	8	6%
	123 + 2 doden	

LOCATIES	ONGEVALLEN
1. Laan van Oversteen	11 ongevallen
2. Hoornbruglaan	6 ongevallen
3. Prinses Beatrixlaan/Van Vredenburgweg	4 ongevallen
4. Schaaapweg/Van Vredenburgweg	2 ongevallen
Bertha von Sutterstraat/Sir Winston Churchillaan	2 ongevallen
Nachtegaallaan/Kievitslaan	2 ongevallen
Laan van Beens	2 ongevallen
Haagweg ventweg/Lindelaan	2 ongevallen
Generaal Eisenhowerplein	2 ongevallen
Schaaapweg/Sir Winston Churchillaan	2 ongevallen

Bijlage 2 – Verkeersveiligheidscijfers (vervolg)

Bromfiets (vervolg)

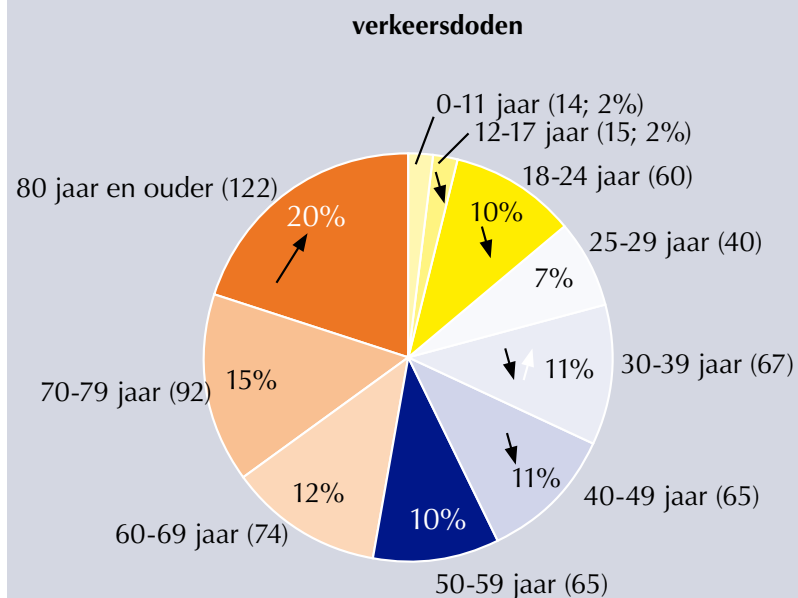
OORZAAK	AANTALLEN ONGEVALLen	PERCENTAGE
Tweezijdig - Flank	76 - 49	61%
Eenzijdig	17	14%
Onbekend	32	26%
	125	

Bijlage 2 – Verkeersveiligheidscijfers (vervolg)

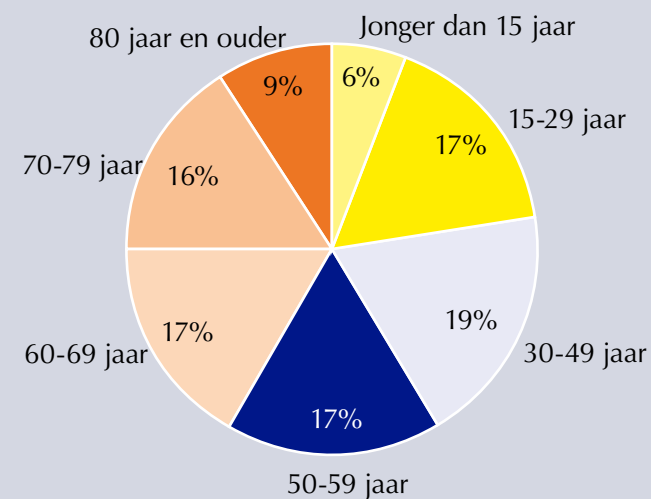


Bijlage 2 – Verkeersveiligheidscijfers (vervolg)

verkeersslachtoffers in 2017 naar leeftijd



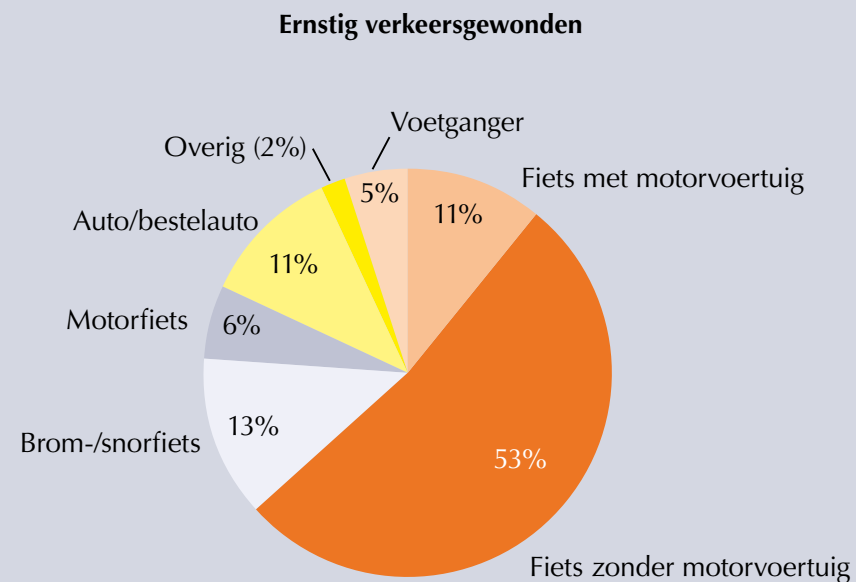
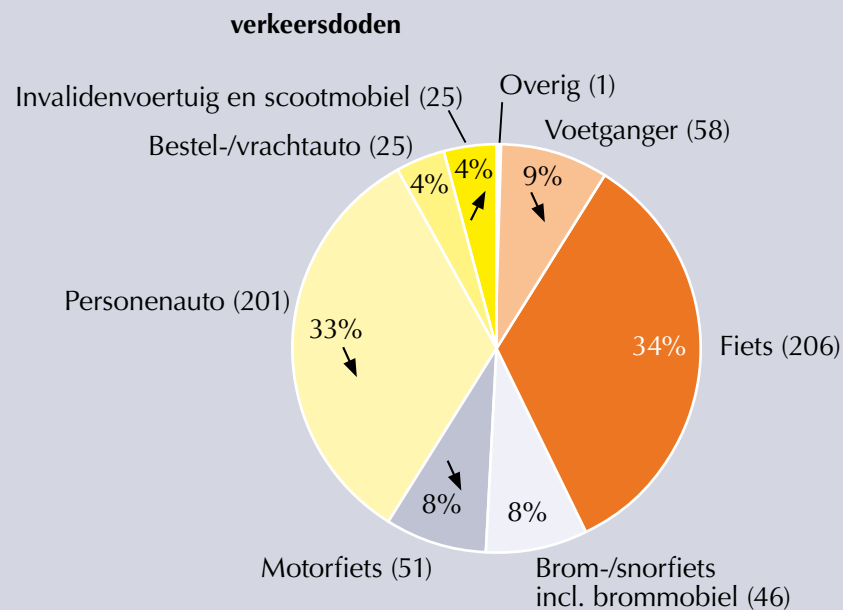
Ernstig verkeersgewonden



Afbeelding 6: Verdeling van het aantal verkeersdoden en in de LBZ geregistreerde ernstig verkeersgewonden over leeftijd en – voor de verkeersdoden – significante ontwikkelingen daarin ($p=0,05$) over de laatste 10 jaar (blauwe pijltjes) en in 2017 ten opzichte van 2014-2016 (wit pijltje).
Bronnen: CBS en DHD.

Bijlage 2 – Verkeersveiligheidscijfers (vervolg)

verkeersslachtoffers in 2017 naar vervoerswijze



Afbeelding 3: Verdeling van het aantal verkeersdoden en in de LBZ geregistreerde ernstig verkeersgewonden over vervoerswijzen en – voor de verkeersdoden – significante ontwikkelingen daarin ($p=0,05$) over de laatste 10 jaar (blauwe pijltjes). In 2017 waren er geen significante verschillen ten opzichte van de periode 2014-2016. Bronnen: CBS en DHD.

Samenvatting Duurzaam Veilig 3

Duurzaam Veilig 2 heeft een update gekregen in de vorm van Duurzaam Veilig 3, welke ook past bij de uitwerking van het programma fietsveiligheid. In Duurzaam Veilig 3 worden vijf – deels – nieuwe principes centraal gezet: functionaliteit, (bio)mechanica, psychologica, verantwoordelijkheid en leren & innoveren. Twee hiervan zijn relevant voor dit programma: psychologica en verantwoordelijkheid en leren. Psychologica gaat ervanuit dat de inrichting van het verkeerssysteem aansluit bij de competenties en verwachting van verkeersdeelnemers. Daarnaast zijn verkeersdeelnemers in staat om hun gedrag af te stemmen op de verwachtingen van veilige verkeersdeelname in een verkeerssituatie. Deze benadering verschilt ten opzichte van de oorspronkelijke Duurzaam Veilig principes:

herkenbaarheid, statusonderkenning en sociale vergevingsgezindheid.

Psychologica richt zich op de normmens waarbij erkend wordt dat mensen niet in staat zijn om altijd de meest veilige keuzes te maken. Een ander principe uit Duurzaam Veilig 3 is effectief belegde verantwoordelijkheid. Er wordt vanuit gegaan dat verkeersdeelnemers zich in principe aan de verkeersregels houden en het goede voorbeeld geven aan kinderen en jongeren. In het programma fietsveiligheid beschrijven we drie thema's die bij meerdere doelgroepen onderdeel zijn van de leerdoelen: voorbeeldfunctie, bewustzijn van kwetsbaarheid en inlevingsvermogen. Dit wordt verder toegelicht in hoofdstuk 4.

Deze thema's sluiten aan bij het afstemmen van eigen gedrag naar de verkeerssituatie en verantwoordelijkheid nemen zoals uitgelegd in Duurzaam Veilig 3.

In het kort de vijf principes op een rij. De eerste drie principes hebben te maken met ontwerpen; de andere twee met de organisatie.

1. Functionaliteit van wegen
2. (Bio)mechanica: afstemming van snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van verkeersdeelnemers.
3. Psychologica: afstemming van verkeersomgeving en competenties van verkeersdeelnemers.
4. Verantwoordelijkheid: hoe is dit effectief belegd.
5. Leren en innoveren in het verkeerssysteem.

Veilige oversteken

In dit plan van aanpak wordt een voorzet gemaakt voor het maatregelenpakket. Dit maatregelenpakket komt voort uit het rapport: 'oversteken in toekomstig Rijswijk'. In dit rapport is opgenomen hoe het per oversteek gesteld staat met de oversteekbaarheid. De exacte maatregelen worden verder afgestemd in het projectteam. .

Maatregel 1: Nieuwe beleidsuitgangspunten vastleggen:

- Belijning (zebra's, kanalisatiestrepen, haaientanden e.d.)
- Nieuwste landelijke inzichten in fietsmarkeringen
- Voorrangssituaties
- Voorzieningen voor visueel beperkten (noppentegels en geleide lijnen) en bepalen waar deze dan toegepast kunnen worden.

Maatregel 2: Oversteekbaarheid verbeteren door:

- Oversteken overzichtelijker te maken
- Middeneiland aanbrengen of verbreden
- Bebording aanbrengen/ optimaliseren

Deze maatregelen worden in ieder geval toegepast op de volgende oversteken:

- H.J. van Mooklaan (3 oversteken)
- Ruysdaelplein (combineren met herinrichting Steenlaan?)
- Lindelaan-Esdoornstraat

Maatregel 3: Innovatie en gedragsbeïnvloeding

- Verdiepen in landelijke/ regionale innovatie en locatie bepalen voor pilot
- Gedragsbeïnvloedingscampagne bedenken of aansluiten bij landelijke campagne (bijvoorbeeld smartphonegebruik)

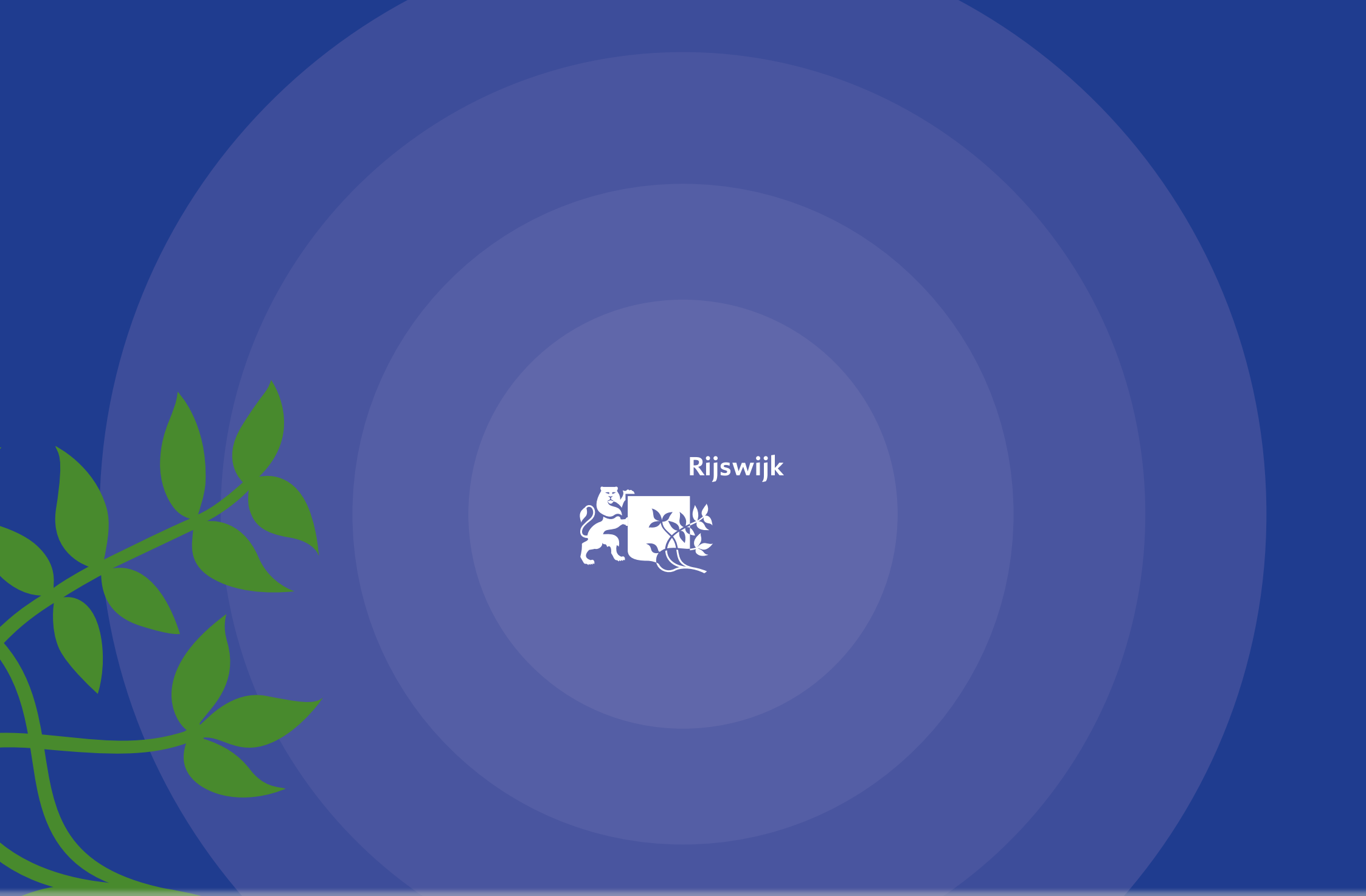
Gedragsbeïnvloeding wordt in ieder geval toegepast op de volgende oversteek:

- Generaal Spoorlaan- Pr. John F. Kennedylaan i.v.m. hoge gereden snelheid en een subjectief onveiligheidsgevoel.

Maatregel 4: Werkzaamheden nabij verkeerslichten:

Deze worden meegenomen zodra er werkzaamheden zijn aan de kruising of VRI.

- Burgemeester Elsenlaan t.h.v. de nieuwe sporthal; oversteek verbeteren door aanpassing VRI (Project Marcel Wattel);
- Vrijebanselaan- Vinkweg (K50);
- Rijswijkseweg- Haagweg- Jan van der Heijdenstraat (VRI i.s.m. gemeente Den Haag);
- Jozef Israelslaan- Lindelaan (K22);
- Beatrixlaan- SWClaan (K08);
- Zuiderweg- Vrijebanselaan (K49);



Rijswijk