

FIETSVEILIGHEIDSPLAN

29 april 2021



2021

1. Inleiding

De afgelopen jaren is in Wassenaar veel gedaan om fietsers goede en veilige fietspaden te bieden. Een goed voorbeeld is de aanpak van het fietspad Buurtweg. Hier is een fijne fietsroute gecreëerd. Ondanks de inspanningen is het een landelijke trend dat fietsers vaker betrokken zijn bij ongevallen. Dit heeft verschillende oorzaken. Als gemeente kan op verschillende manieren invloed uitgeoefend worden om de verkeersveiligheid te verbeteren. In dit fietsveiligheidsplan is gekeken naar knelpunten en mogelijke maatregelen en zijn structurele acties op het gebied van gedrag en infrastructuur opgenomen.

Aanleiding

In het Verkeersplan 2016 van Wassenaar is opgenomen dat er een Fietsveiligheidsplan opgesteld gaat worden. Tevens is in het coalitieakkoord 2018-2022 'Wassenaar: Zelfstandig en Verantwoordelijk' aangegeven dat fietsen gestimuleerd wordt met veilige en goede fietspaden en dat onveilige situaties voor fietsers aangepakt worden. Bij de uitwerking van het coalitieakkoord is dan ook een bedrag van € 100.000,- beschikbaar gesteld voor het aanpakken van verkeersonveilige situaties en het verbeteren van de fietsveiligheid.

Ook regionaal en landelijk is er veel aandacht voor verkeersveiligheid en voor de fietser als kwetsbare verkeersdeelnemer. Zo heeft de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) recent de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 (RUaVV 2025) vastgesteld. Zoals gesteld in RUaVV is de toenemende aandacht voor verkeersveiligheid des te urgenter, omdat het aantal verkeersslachtoffers in de MRDH de afgelopen jaren is toegenomen.

De RUaVV heeft een sterke link met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit plan is opgesteld om als gezamenlijke overheden te streven naar nul verkeersslachtoffers door de grootste risico's op het gebied van verkeersveiligheid in beeld te brengen. Met een risico-gestuurde aanpak kan pro-actief gehandeld worden om de kans op een gevaarlijke situatie zo klein mogelijk te maken. Als verdere uitwerking van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is de MRDH gestart met de uitwerking van een risico-analyse. In bijlage B zijn de doelstellingen opgenomen waar de MRDH-gemeenten gezamenlijk aan gaan werken.

Context

Op basis van de risico-analyse van de MRDH¹ kan de context geschetst worden van de situatie voor de gemeente Wassenaar. Op basis van ongevalsgegevens is een slachtofferrisico bepaald. Gemeente Wassenaar heeft een slachterofferrisico van 64. Dit betekent dat per 10.000 inwoners 64 verkeersslachtoffers vallen. In de risico-analyse van de MRDH is bekeken welke leeftijdsgroepen en vervoerswijze per gemeente het hoogste verkeersveiligheidsrisico lopen. Voor Wassenaar geldt dat de ouderen in de leeftijdscategorie 60 tot en met 69 jaar het hoogste risico lopen. Qua vervoerswijze komen fietsers en snorfietsers naar voren.

Aanpak

Op basis van een inventarisatie zijn concrete fietsveiligheidsknelpunten in het netwerk achterhaald. Vervolgens is gekeken naar oplossingsrichtingen en maatregelen. Om er achter te komen waar knelpunten in het fietsnetwerk aanwezig zijn, zijn verschillende bronnen geraadpleegd, namelijk:

- Ongevallenanalyse (VIAstat)
- Gesprek met Fietsersbond
- Verkeersmeldingen en -vragen
- Digitale inventarisatie verkeersonderzoek Wassenaar

Leeswijzer

In hoofdstuk twee is de inventarisatie opgenomen. Vanuit de inventarisatie is een lijst met knelpunten naar voren gekomen. Vervolgens is in hoofdstuk drie een algemene aanpak voor fietsveiligheid opgesteld. Als laatste is in hoofdstuk vier de aanpak voor het verkeersveiliger maken van de fietsknelpunten uitgewerkt.

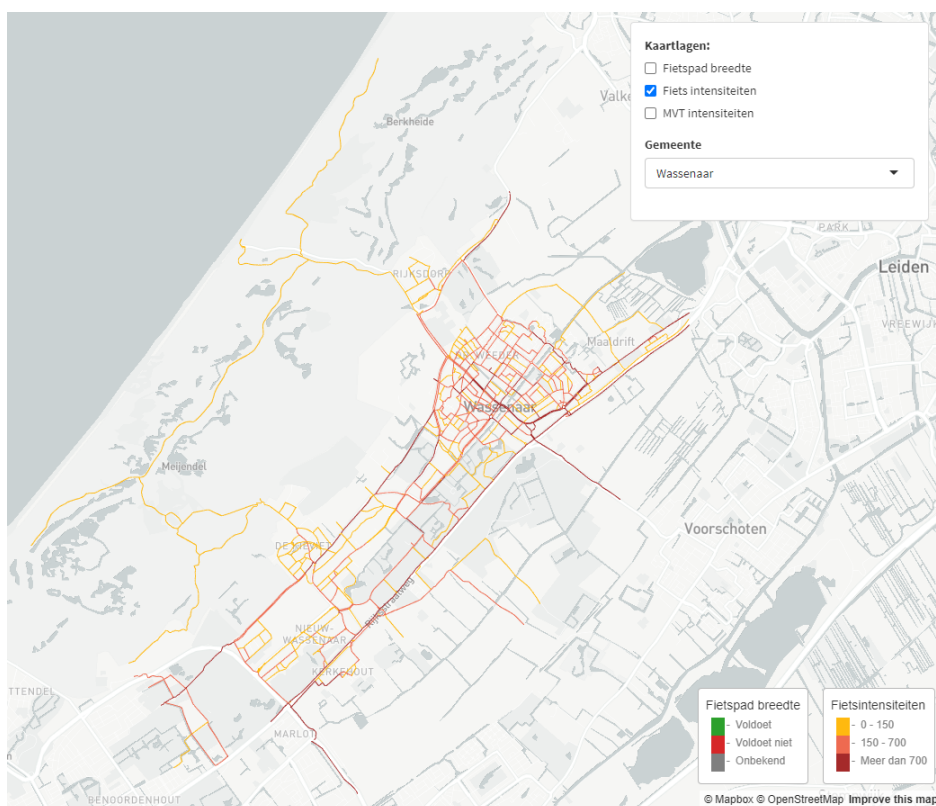
¹ Analysedocument Verkeersveiligheid, MRDH (2019). <https://mrdh.nl/file-download/download/public/59>

2. Inventarisatie

In dit hoofdstuk is de inventarisatie beschreven van locaties waar de verkeersveiligheid voor fietsers in de knel komt. Hiervoor is eerst uiteengezet wat het fietsnetwerk van de gemeente Wassenaar is. Vervolgens is op basis van een ongevalregistratie gekeken naar locaties met meerdere fietsongevallen. Dit heeft geleid tot een eerste knelpuntenlijst. Daarnaast zijn er knelpunten naar voren gekomen die door de politiek of inwoners zijn gemeld. De belangrijkste en gevaarlijkste punten worden ook meegenomen in dit fietsveiligheidsplan. Als laatste is de Fietsersbond betrokken en is hen gevraagd om onveilige punten voor fietsers aan te dragen.

Fietsnetwerk

Het fietsveiligheidsplan richt zich op alle wegen waar fietsers mogen rijden en in beheer van gemeente Wassenaar zijn. Het gebruik van het fietsnetwerk is in figuur 1 weergegeven. Het fietsgebruik is geschat op basis van het verkeersmodel van de MRDH. De drukst bereden fietsroutes in Wassenaar volgen het hoofdnetwerk. De hoofdroutes langs de buurten in Wassenaar komen naar voren, evenals de snelfietsroutes Via44.



Figuur 1 Geschatte gebruik van het fietsnetwerk (V-MRDH)

Een andere indicatie voor het fietsnetwerk is de Fietsstadverkiezing van de Fietsersbond. Begin 2020 heeft de Fietsersbond Nederland de verkiezingsuitslag van de fietsstad van het jaar 2020 bekend gemaakt.

Gemeente Wassenaar scoort gemiddeld 3,7 uit een beoordelingsschaal van 1 tot en met 5. De score is bepaald op basis van een publieksenquête (n=66) en objectieve gegevens. De resultaten van de publieksenquête in Wassenaar zijn opgenomen in bijlage A. De gemeente scoort goed op voorrang voor fietsers op rotondes. Daarentegen is de omrijdfactor hoog; fietsers moeten gemiddeld gezien meer kilometers omfietsen.

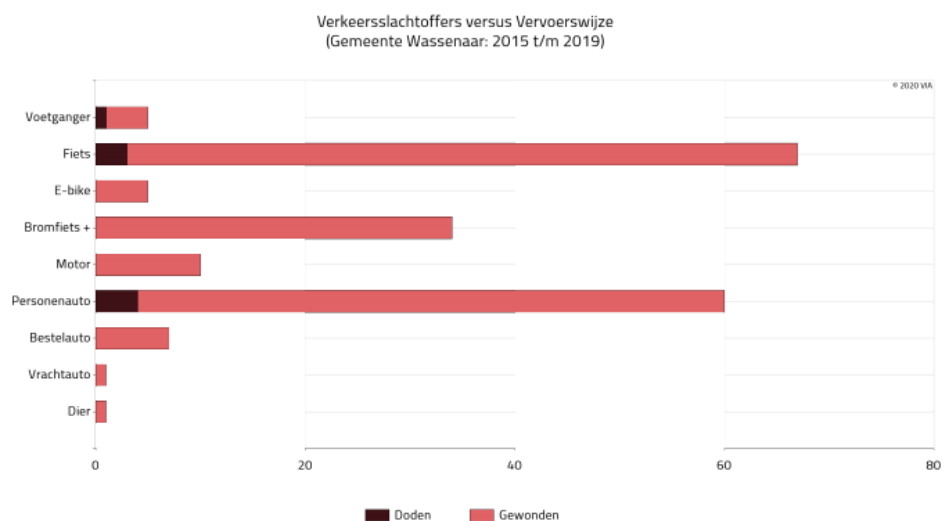
Fietsongevallen

Door een analyse uit te voeren op de ongevalsstatistieken wordt duidelijk waar veel ongevallen plaatsvinden en wat de impact is. Wegvakken of kruispunten waar veel ongevallen gebeuren kunnen verder onder de loep genomen worden. Let wel, het gaat hier om de geregistreerde verkeersongevallen. Een deel van de (bijna-)ongevallen wordt niet geregistreerd en is dus ook meestal niet bekend bij de gemeente.

In 2019 zijn 190 verkeersongevallen geregistreerd in Wassenaar. Hierbij zijn 53 gewonden gevallen en 0 doden. Ten opzichte van de cijfers uit 2015 is dit een groei van 31 ongevallen. In totaal zijn er tussen 2015 en 2019 232 gewonden en 8 doden gevallen. Fietsers zijn van dit aantal de grootste groep verkeersslachtoffers, gevolgd door automobilisten in personenauto's en bromfietsers.

Tijdperiode	Status	Verkeersongevallen	Gewonden	Doden
2015	Definitief	159	40	3
2016	Definitief	160	39	1
2017	Definitief	198	42	1
2018	Afgesloten	187	58	3
2019	Afgesloten	190	53	0
Totaal		894	232	8

Figuur 2 Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdperiode



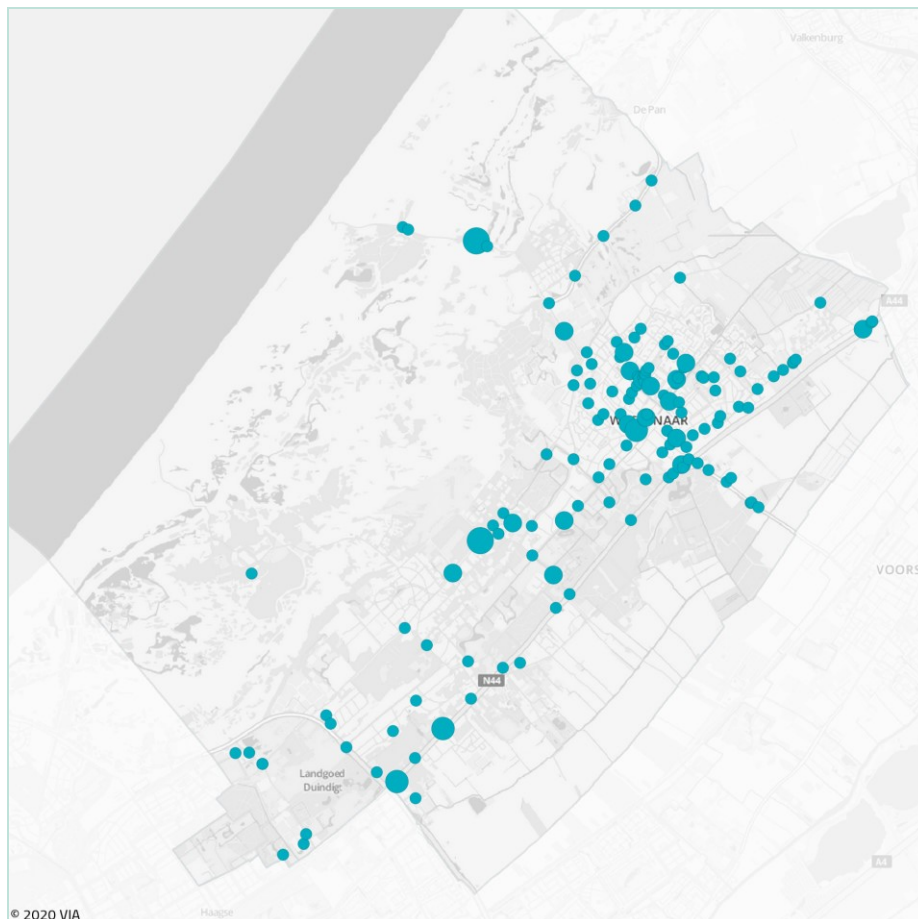
Figuur 3 Verkeersslachtoffers naar vervoerswijze

Registratiegraad

Het aantal geregistreerde verkeersongevallen in Nederland is een stuk lager dan het werkelijke aantal verkeersongevallen. De registratiegraad in het BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland) ligt bij verkeersdoden rond de 90%. Bij ernstig gewonden waar een motorvoertuig bij betrokken was ligt deze registratie graad maar op 50%. Bij ernstig gewonden waarbij geen motorvoertuig bij betrokken was en lichtgewonden ligt dit aantal zelfs onder de 10% (SWOV, 2019). Het is aannemelijk dat de werkelijke aantallen verkeerslachtoffers daarom hoger liggen dan de genoemde aantallen voor Wassenaar.

Als gekeken wordt naar de locaties met ongevallen met fietsers is er een aantal locaties met drie of meer ongevallen. Het gaat om de wegvakken Wassenaarseslag, Groot Haesebroekseweg en Verlengde Kerkeboslaan en de kruispunten Lange Kerkdam – Prinsenweg – van Oldenbarneveltweg en N44 – Rijksstraatweg – Zijdedweg. Er is gekeken naar de jaren 2014 t/m 2019.

- Wassenaarseslag (1 overledenen, 1 letsel en 2 uitsluitend materiele schade). Rondom dit specifieke punt zijn nog drie andere ongevallen geregistreerd op de Wassenaarseslag (2 letsel en 1 uitsluitend materiele schade).
- Groot Haesebroekseweg (2 letsel en 1 uitsluitend materiele schade). Rondom dit specifieke punt zijn nog zes andere ongevallen geregistreerd op de Groot Haesebroekseweg, meestal op een kruispunt.
- Verlengde Kerkeboslaan ter hoogte van nr. 36 (1 letsel en 2 uitsluitend materiele schade). Op andere locaties op de Verlengde Kerkeboslaan zijn twee ongevallen geregistreerd. De Verlengde Kerkeboslaan is onderdeel van de snelfietsroute Via44.
- Lange Kerkdam – Prinsenweg - Van Oldenbarneveltweg (1 letsel en 2 uitsluitend materiele schade)
- N44 - Rijksstraatweg – Zijdedweg (2 letsel en 1 uitsluitend materiele schade)



● Aantal Ongevallen van 01 januari 2014 t/m 31 december 2019.

Figuur 4 Locatie van ongevallen in Wassenaar

Daarnaast zijn op 17 locaties twee ongevallen geregistreerd en op de overige locaties is één ongeval bekend. Op twee locaties met twee ongevallen is beide keren letsel ontstaan. Het gaat om twee locaties op de Hofcampweg. De locaties met een of twee ongevallen zijn redelijk verspreid over de gemeente. Opvallend is het cluster van meerdere geregistreerde ongevallen rond de rotonde Hofcampweg – Starrenburglaan – Johan de Wittstraat. Deze locatie komt ook naar voren in de verkeersmeldingen en -vragen.

Verkeersmeldingen en -vragen

Op basis van verkeersmeldingen, contact met bewoners en vanuit schriftelijke vragen van de raad is een aantal locaties naar voren gekomen waar de infrastructuur niet veilig genoeg is of als onveilig wordt ervaren. Het gaat in totaal om vier locaties, namelijk:

- Rotonde Hofcampweg/Starrenburglaan: op en nabij deze rotonde is een aantal ongevallen gebeurd en de situatie wordt als onveilig ervaren.
- Fietsoversteek ter hoogte van Hotel Duinoord: de gemeenteraad heeft vragen gesteld over deze fietsoversteek, vanwege twee ongevallen met letsel.

- Johan de Wittlaan/Van Zuylen van Nijveltlaan: fietsers stellen zich voor het verkeerslicht op naast het gemotoriseerd verkeer, waar de kans groot is dat fietsers in de 'dode hoek' van auto's en vrachtwagen terecht komen.
- Stoeplaan: het fietspad langs de Stoeplaan wordt verdeeld door een historische boom midden op het fietspad. Daarnaast ligt het fietspad dicht tegen de rijbaan van het autoverkeer aan, waardoor dit een onprettig gevoel geeft.

Knelpuntenlijst Fietsersbond

Fietsersbond Wassenaar is betrokken bij het opstellen van dit fietsveiligheidsplan en is gevraagd fietsknelpunten aan te dragen. De volgende knelpunten zijn naar voren gekomen:

- Katwijkseweg (ook wel 'Bomenlaantje' genoemd): het fietspad wordt als onoverzichtelijk ervaren.
- Jagerslaan: het vrijliggende fietspad is vrij smal voor tweerichtingen.
- Prinsenweg: de fietsstrook is erg smal.
- Rozenplein: deze rotonde wordt als gevaarlijk ervaren.
- Kruising Backershagenlaan/Papegaaienlaan: fietsers moeten in sommige gevallen meerdere keren oversteken, waardoor meerdere conflictpunten kunnen ontstaan.
- Wiegmanweg: een brede weg met smalle fietsstroken aan weerszijden.
- Schouwweg: het tegelverhard fietspad is smal en verkeert in slechte staat.

3. Actiepunten: gedrag en infrastructuur

Naast het aanpakken van concrete infrastructurele knelpunten, is het belangrijk om een algemene aanpak in te zetten voor veilig verkeersgedrag en fietsveilige infrastructuur.

Gedrag: educatie, voorlichting en handhaving

Verkeerseducatie

Provincie Zuid-Holland, MRDH en andere instanties zoals Veilig Verkeer Nederland bieden verschillende mogelijkheden voor verkeerseducatie en -voorlichting. Gemeente Wassenaar zet zich in om deze mogelijkheden onder de aandacht te brengen bij de basisscholen en het voortgezet onderwijs. De belangrijkste educatieprogramma's zijn School op Seef voor het basisonderwijs en Totally Traffic voor het voortgezet onderwijs. School op Seef is een programma dat lespakketten en -materialen beschikbaar stelt, zodat basisscholen, ouders en gemeente laagdrempelig en eenvoudig samen kunnen werken aan verkeersveiligheid. Onderdeel van School op Seef is de jaarlijkse schoolbrengweek, waarin ouders en leerlingen opgeroepen worden om zo veel mogelijk fietsend of lopend naar school te gaan. Totally Traffic richt zich op jongeren tussen de 12 en 18 jaar. Met diverse (gast)lessen worden jongeren bewust gemaakt van de gevaren en risico's en de invloed van hun eigen gedrag.

In de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid van MRDH zijn de volgende indicatoren opgenomen: deelname aan School op Seef, de Schoolbrengweek en Totally Traffic. Het streven is dat minimaal 50% van de scholen aan de programma's meedoet en uiteindelijk een label behaald (zie tabel 1). Op dit moment heeft één basisschool in Wassenaar het School op Seef label en twee basisscholen hebben in 2020 meegedaan aan de Schoolbrengweek. Dit betekent niet automatisch dat de scholen die niet meedoen aan School op Seef geen aandacht hebben voor verkeersveiligheid. Er zijn namelijk ook scholen die een deel van het programma School of Seef afnemen of gebruik maken van andere lespakketten van bijvoorbeeld de ANWB. Voor zover bekend heeft geen enkele middelbare school deelgenomen aan Totally Traffic.

Tabel 1 Verkeerseducatie voor scholieren

INDICATOR	HUIDIG	STREEFWAARDE
Deelname aan School op Seef	13%	50%
Deelname aan schoolbrengweek	25%	50%
Deelname aan Totally Traffic	0%	50%

Actiepunt: de gemeente enthousiasmeert de basisscholen en middelbare scholen om deel te nemen aan een van de drie programma's. De gemeente neemt een faciliterende en netwerkende rol aan.

Waar School op Seef en Totally Traffic gericht zijn op kinderen en jongeren, is Doortrappen een programma dat zich richt op ouderen. Doortrappen is een initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met medewerking van partners als Veilig Verkeer Nederland, VeiligheidNL, BOVAG en de Fietsersbond. Het doel van Doortrappen is ouderen zo lang mogelijk veilig te laten fietsen, zodat ouderen langer zelfredzaam, sociaal en gezond te blijven. Dit doet het programma door ouderen op verschillende manieren en momenten te motiveren om te blijven bewegen. Denk aan tips voor de aanschaf van een veilige fiets, thuisoefeningen voor een betere balans en coördinatie en het organiseren van fietstochten. Dit programma draagt er aan bij om fietsongevallen bij ouderen te verminderen.

Actiepunt: de gemeente gaat na of er interesse en draagvlak is om aan te sluiten bij het programma Doortrappen.

Verkeersveiligheidscampagnes

Met campagnes wordt aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid. Gedurende het jaar wordt aan verschillende thema's aandacht gegeven, zie tabel 2.

Tabel 2 Campagnekalender

AANDACHT IN	THEMA
December – maart	BOB wintercampagne
Maart – april	Fiets MONO
Mei – juni	Snelheid
Juli – september	BOB zomercampagne en sportcampagne
September – november	Fiets MONO
Oktober – januari	Fietsverlichting

Tijdens de looptijd van de campagnes worden fysieke uitingen opgehangen en beschikbaar gesteld. Daarnaast worden publiekacties uitgevoerd om aandacht te vragen. Denk hierbij aan samen met de politie controleren op fietsverlichting. De komende jaren wordt extra aandacht besteed aan verkeersveiligheidscampagnes en de samenwerking gezocht met de MRDH en bijvoorbeeld de politie. Een concreet voorbeeld is het aanbrengen van spuitkrijttekeningen op de fietspaden (zie figuur 5). Dit is een tijdelijke campagneuiting die heel concreet de aandacht trekt van fietsers. In het voorjaar gaat de uiting over Fiets MONO (ongestoord onderweg, zonder afleiding van de telefoon) en in het najaar over fietsverlichting.



Figuur 5 SPUITKRIJTTOKENING FIETSVERLICHTINGSCAMPAGNE

Actiepunt: actieve gemeentelijke deelname aan verkeersveiligheidscampagnes.

Fietstellingen

De afgelopen jaren is het fietsgebruik in Wassenaar niet structureel gemonitord. Op dit moment worden vrijwel alleen fietstellingen uitgevoerd als dit voor een project noodzakelijk wordt geacht. Wel is het mogelijk om met het verkeersmodel van de MRDH een schatting te maken van het aantal fietsers in het netwerk. Om een beter beeld te krijgen van het gebruik van het fietsnetwerk en de ontwikkeling van het fietsgebruik is het nodig om op ongeveer 20 locaties extra fietstellingen uit te voeren. De verzameling van fietsgegevens is tweeledig. Ten eerste helpt het bij het opstellen van een prioritering door te kijken naar de drukst bereden fietsroutes. Ten tweede kunnen de fietstellingen gebruikt worden om het verkeersmodel van de MRDH te valideren, waardoor de schatting van de drukte op het fietsnetwerk nauwkeuriger wordt. Het voordeel is dat hierdoor relatief minder tellocaties nodig zijn om toch een goed beeld te schetsen.

Actiepunt: het voor vier jaar uitvoeren van fietstellingen op circa 20 locaties in Wassenaar

Infrastructuur: fietsveilige infrastructuur

In dit hoofdstuk zijn algemene infrastructurele maatregelen en uitgangspunten beschreven om de verkeersveiligheid voor fietsers binnen Wassenaar te verbeteren. Bij deze infrastructurele maatregelen en het aanpakken van de fietsknelpunten wordt onderscheid gemaakt in drie typen fietsmaatregelen:

- *Kleine infrastructurele fietsmaatregelen*

Dit zijn kleine maatregelen ter verbetering van de fietsveiligheid. Met

een relatief kleine inspanning kan al een relatief groot effect worden behaald. Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn het aanpassen van de bebording, belijning en het verwijderen van paaltjes. Deze maatregelen passen binnen de reguliere verkeersexploitatie.

- *Werk-met-werk fietsmaatregelen*

Dit zijn maatregelen om de fietsveiligheid via het lopende beheer- en onderhoudsprogramma te verbeteren.

- *Complexe en grote fietsmaatregelen*

Dit zijn maatregelen voor de aanpak van complexe kruispunten en/ of wegvakken ter verbetering van de fietsveiligheid. Hier is binnen de reguliere verkeersexploitatie geen financiële ruimte voor. Indien aanpak gewenst is dan dient (via de kadernota) extra geld beschikbaar gesteld te worden.

Bij het ontwerpen en aanleggen van fietsvoorzieningen moet met een aantal verkeersveiligheidsaspecten rekening worden gehouden. De belangrijkste maatregelen om het uit balans brengen van fietsers te voorkomen en daarmee ook enkelvoudige fietsongevallen te voorkomen zijn: verwijderen fietspaaltjes, toepassing vergevingsgezinde trottoirbanden en berm, goede markering en adequate gladheidsbestrijding.

Fietspaaltjes

Paaltjes op fietspaden zijn een goedkope en effectieve manier om auto's te weren, maar ze zijn ook een bron van discomfort en onveiligheid. Jaarlijks raken in Nederland een paar honderd fietsers ernstig gewond als gevolg van aanrijdingen met paaltjes. In de CROW-richtlijnen wordt wegbeheerders geadviseerd om alleen paaltjes toe te passen als dit strikt noodzakelijk is. De praktijk is anders. Daarom heeft het CROW een keuzeschema (zie bijlage 2) opgesteld dat helpt bij afwegingen over de noodzaak van paaltjes en dat helpt bij een veilige vormgeving van de noodzakelijk geachte paaltjes. Voor Wassenaar is in 2016 samen met Fietsersbond Wassenaar een inventarisatie gedaan naar paaltjes en is een saneringslijst opgesteld. Inmiddels zijn overbodige paaltjes verwijderd of palen vervangen door vergevingsgezinde palen. Het is van belang om alert te blijven bij de afweging bij het plaatsen van palen en hiervoor in gesprek te blijven met Fietsersbond Wassenaar.

Actiepunt: jaarlijkse inventarisatie naar overbodige fietspaaltjes.

Vergevingsgezinde banden en berm

Een andere belangrijke oorzaak van enkelzijdige ongevallen zijn banden en berm die opsteken of sterk aflopen. De wielen en met name trappers kunnen achter opstaande banden blijven haken waardoor de fietser uit balans raakt en ten val komt. Een bijkomend nadeel van deze banden is dat zij zorgen voor minder effectieve breedte van het fietspad. Net als bij andere objecten zorgen randen ervoor dat fietsers hier een veilige afstand tot

bewaren. Het gevolg is dat zij meer ruimte innemen op het fietspad en het inhalen door andere weggebruikers wordt bemoeilijkt en onnodig gevaarlijk. De toepassing van vergevingsgezinde (schuin en overrijdbaar) banden vermindert deze problematiek.

Actiepunt: jaarlijkse inventarisatie naar banden en bermten die opsteken of sterk aflopen.

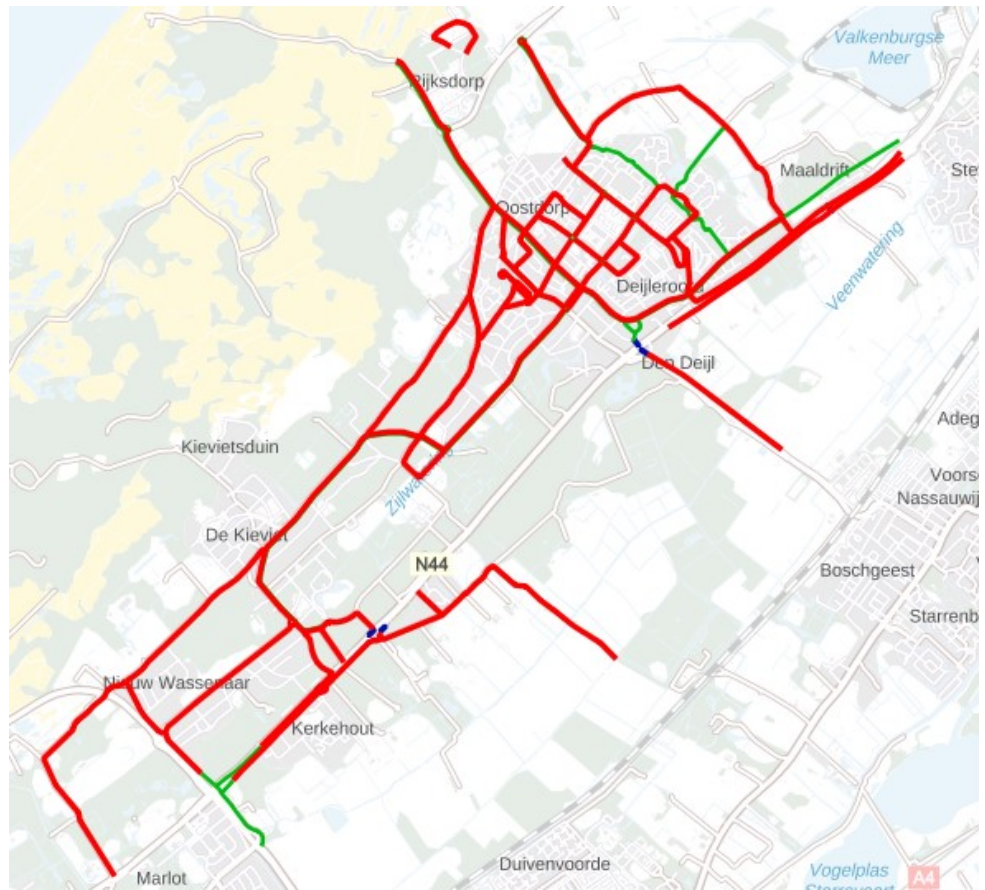
Fietspadmarkering

Markering geeft weggebruikers waaronder fietsers sturing aan het gewenste verkeersgedrag en ondersteunt verkeersregels. Markering kan ook duidelijkheid bieden over de gewenste plek en rijrichting op het fietspad en begeleiding bieden. Markering van obstakels en buitenranden van fietspaden zorgt ervoor dat fietsers, zeker in het donker, deze obstakels beter kunnen waarnemen.

Actiepunt: jaarlijkse inventarisatie naar status van fietspadmarkering.

Gladheidbestrijding

Van begin november tot en met eind maart is het gladheidsseizoen van kracht. Gedurende deze periode heeft de gemeente bij gladheid een verplichting om de gladheid te bestrijden en daarom dag en nacht een team beschikbaar. Op deze manier wil de gemeente de wegen zoveel mogelijk bereikbaar houden voor hulpdiensten, het openbaar vervoer, inwoners en bezoekers van de gemeente. Naast de hoofdstrooiroutes voor voornamelijk het gemotoriseerd verkeer zijn er ook strooiroutes voor fietspaden vastgesteld. In figuur 6 zijn met rood de hoofdroutes en met groen de fietsroutes weergegeven die worden gestrooid. De strooiroutes zijn zo ingedeeld dat elke inwoner binnen redelijke afstand van de woning op een gestrooide route kan komen.



Figuur 6 Strooiroutes

Actiepunt: na het gladheidsseizoen vindt een interne evaluatie plaats om te bepalen of bijstelling van de strooiroutes noodzakelijk is.

4. Aanpak fietsknelpunten

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste fietsknelpunten opgenomen die uit de inventarisatie naar voren zijn gekomen. Voor de inventarisatie is gekeken naar de fietsongevallen en verkeersmeldingen. Daarnaast is input geleverd door Fietsersbond Wassenaar. Per knelpunt is aangegeven hoe de verkeersveiligheid verbeterd gaat worden of hoe dit op termijn verbeterd kan worden.

De gemeente ontvangt dagelijks meldingen over verkeersonveilige situaties. Dit geldt uiteraard ook voor gevaarlijke situaties ten aanzien van fietsers. Het is niet mogelijk om al deze meldingen op te nemen, waardoor in dit plan de grootste fietsknelpunten zijn opgenomen.

1: fietsoversteek Wassenaarseslag

Op deze locatie zijn tussen 2014 en 2019 vier ongevallen met fietsers geregistreerd, waarvan een ongeval met dodelijke afloop en twee ongevallen met gewonden. De gemeenteraad heeft vragen gesteld over deze fietsoversteek. Fietsers en gemotoriseerd verkeer komen elkaar haaks tegen, waarbij het autoverkeer voorrang heeft op het fietsverkeer dat uit de duinen komt. Veelal zal het hier gaan om recreatief fiets- en autoverkeer. De afgelopen jaren zijn hier diverse maatregelen genomen om de situatie veiliger te maken. Denk aan stopborden voor de fietsers die uit het duingebied komen en zogenaamde bliksemschichten om automobilisten te wijzen op een verkeerssituatie die extra aandacht behoeft.



Figuur 7 Fietsoversteek Wassenaarseslag

Een van de mogelijkheden is om het fietspad te verhogen (plateau) en fietsers voorrang te geven. Het voordeel hiervan is dat automobilisten af moeten remmen om het plateau te passeren. Daarnaast hoeven fietsers niet meer te stoppen en wachten om over te kunnen steken. Het nadeel is dat bij drukte – bijvoorbeeld een mooie stranddag – het druk kan zijn met zowel fietsers als automobilisten, waardoor automobilisten langer moeten wachten. Met Staatsbosbeheer – de wegbeheerder van de fietspaden – wordt in overleg getreden om te bekijken hoe het kruispunt veiliger gemaakt kan

worden. Er wordt circa €25.000,- gereserveerd om dit punt te verbeteren (inclusief eventueel onderzoek). De kosten vallen onder het budget dat beschikbaar is gesteld voor het Fietsveiligheidsplan.

2: Fietsoversteeklocaties Groot Haesebroekseweg

Op dit fietspad is een cluster met drie ongevallen geregistreerd tussen 2014 en 2019. Recent is dit fietspad gereconstrueerd en zijn bijvoorbeeld vergevingsgezinde trottoirbanden aangebracht. Gezien de situatie en de aard van de ongevallen is qua de infrastructuur weinig verbetering mogelijk. Door in te gaan op de actiepunten voor verkeerseducatie en -campagnes wordt geprobeerd het verkeersgedrag te verbeteren, zodat onderlinge en enkelvoudige ongevallen verminderen.

Vanuit de digitale inventarisatie ten behoeve van het Verkeersonderzoek Wassenaar komt diverse keren naar voren dat het voor fietsers lastig is om de Groot Haesebroekseweg over te steken, voornamelijk tijdens de spitsuren. Op korte termijn wordt een aantal oversteeklocaties voor fietsers geaccentueerd met belijning en bebording. De belangrijkste zijn de oversteken waar de Groot Haesebroekseweg de Schouwweg en de Jagerlaan kruist. De kosten voor deze maatregelen bedragen circa € 10.000,- en vallen onder het budget dat beschikbaar is gesteld voor het Fietsveiligheidsplan.



Figuur 8 Maatregelen oversteeklocaties

3: Verlengde Kerkeboslaan ten hoogte van nr. 36

De Verlengde Kerkeboslaan is onderdeel van metropolitane fietsroute Via44. Ter hoogte van huisnummer 36 zijn drie ongevallen geregistreerd tussen 2014 en 2019, waarvan één met letsel. Ook op andere stukken van de Verlengde Kerkeboslaan zijn ongevallen geregistreerd. De weg is zodanig ingericht met rood asfalt dat geattendeerd wordt op fietsers. Vermoedelijk

zijn de ongevallen ontstaan door conflicten met gemotoriseerd verkeer uit uitritten of door inhaalgedrag. Door tijdig groen bij uitritten te snoeien, wordt het overzicht voor zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer verbeterd.

4: Rotonde Lange Kerkdam – Prinsenweg – van Oldenbarneveltweg

Op deze rotonde zijn drie ongevallen geregistreerd, waarvan één met letsel. Deze rotonde is zodanig ingericht dat fietsers voorrang hebben op het gemotoriseerd verkeer. Het fietspad over de rotonde wordt gescheiden van de rijbaan door groenstroken. Om meer aandacht te vragen voor de voorrangsituatie kan bebording worden geplaatst met eventueel de aanduiding 'fietsers hebben voorrang'. De kosten voor deze maatregelen vallen onder het budget dat beschikbaar is gesteld voor het Fietsveiligheidsplan.



Figuur 9 Attentie voor fietsers

Vanuit de digitale inventarisatie werd aangegeven dat de zuid-west tak van de rotonde een gevaarlijk punt is in het donker. De bundel van de straatverlichting schijnt niet op het fietspad, waardoor fietsers niet opvallen. Bekeken wordt of door het aanpassen van de huidige straatlantaarn of door het plaatsen van een extra lantaarnpaal een extra lichtbundel op het fietspad gericht kan worden.

5: Fietspad N44 – parallelweg Rijksstraatweg – Zijdeweg

Op deze locatie zijn tussen 2014 en 2019 drie ongevallen geregistreerd, waarvan twee met letsel. Het fietspad vanaf de Zijdeweg kruist de inrit naar het parkeerterrein van een hotel. Fietsers vanaf dit fietspad hebben voorrang op het gemotoriseerd verkeer. Om de aanwezigheid van fietsers te benadrukken worden de fietsstroken die reeds aanwezig zijn in rode klinkers uitgevoerd. Vooruitlopend op vaststelling is deze maatregel reeds uitgevoerd. De kosten voor het aanbrengen van de fietsstroken bedroeg circa €4.000,- en vallen onder het budget dat beschikbaar is gesteld voor het Fietsveiligheidsplan.



Figuur 10 Fietsstroken Rijksstraatweg

6: Rotonde Hofcampweg – Starrenburglaan – Johan de Wittstraat

Uit de ongevallenanalyse is ook een aantal locaties naar voren gekomen waar twee ongevallen geregistreerd zijn. Op en rond de rotonde Hofcampweg – Starrenburglaan – Johan de Wittstraat is een cluster te zien van meerdere geregistreerde ongevallen. In het verleden zijn zogenaamde 'broodjes' aangebracht op de rotonde om fietsers te beschermen tegen afslaande auto's. Vanwege de beperkte ruimte is het niet mogelijk om een bredere scheiding tussen rijbaan en fietspad aan te brengen. In de praktijk brengen dergelijke obstakels echter ook een ander soort gevaar met zich mee, namelijk kans op enkelvoudige fietsongevallen.



Figuur 11 Maatregel rotonde Hofcampweg – Starrenburglaan – Johan de Wittstraat

Om het gevaar voor enkelvoudige ongevallen te beperken, worden bij de vier aantakkingen de eerste twee blokken weggehaald. Hierdoor hebben fietsers meer ruimte om de rotonde op te fietsen, maar worden ze nog steeds afgescheiden van de rijbaan en automobilisten. De kosten voor deze maatregelen vallen onder het budget dat beschikbaar is gesteld voor het Fietsveiligheidsplan.

7: Kruispunt Johan de Wittstraat – Van Zuylen van Nijveltstraat

Gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer moeten zich voor hetzelfde verkeerslicht opstellen om van de Johan de Wittstraat naar de Van Zuylen van Nijveltstraat af te slaan. Fietsers stellen zich rechts van het gemotoriseerd verkeer op, waardoor zij in de zogenaamde 'dode hoek' kunnen verdwijnen. Recent is hierdoor een ongeval gebeurd. Eerder is aangegeven dat een Opgeblazen Fietsopstelstook (OFOS) aangelegd wordt. Dit is een opstelstrook waardoor fietsers zich kunnen opstellen vóór het gemotoriseerd verkeer, waardoor fietsers beter zichtbaar zijn. Dit is vergelijkbaar met de situatie op het kruispunt Oostdorperweg – Van Zuylen van Nijveltstraat (zie figuur 11).



Figuur 12 Voorbeeld OFOS

Daarnaast wordt voor voetgangers die de Johan de Wittlaan willen oversteken de oversteekplaats beter gefaciliteerd. De totale kosten voor het aanbrengen van een OFOS en het faciliteren van een voetgangersoversteek bedragen €25.000,-.



Figuur 13 Oversteekplaats voetgangers



Figuur 14 Opgeblazen fietsopstelstrook

8: Fietspad Stoeplaan

Het fietspad langs de Stoeplaan wordt verdeeld door een historische boom midden op het fietspad. Deze boom is onderdeel van de groene hoofdstructuur (Groen- en Watervisie) en kan niet zomaar gekapt worden. Daarnaast ligt het fietspad dicht tegen de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer aan, waardoor dit een onprettig gevoel geeft aan fietsers. Dit komt ook terug in de digitale inventarisatie van het Verkeersonderzoek Wassenaar. In het Verkeersonderzoek Wassenaar wordt de Stoeplaan meegenomen in de schouw en bekeken of de gehele situatie (inclusief autorijbaan) verbeterd kan worden.



Op korte termijn wordt de inleiding van de boom verbeterd worden, zodat de zichtbaarheid voor fietsers beter wordt. Daarnaast worden reflectoren geplaatst tussen het fietspad en de rijbaan, waardoor voor zowel fietsers als automobilisten de scheiding beter opvalt (zeker in de herfst) en mogelijk meer afstand wordt gehouden door beiden. De kosten voor deze maatregelen bedragen circa € 3.000,- en vallen onder het budget dat beschikbaar is gesteld voor het Fietsveiligheidsplan.

Figuur 15 Boom in wegdek

Indien de maatregelen niet voldoende werken, wordt vervolgens bekeken in hoeverre het mogelijk is om de boom te kappen, zodat het geen obstakel meer vormt voor fietsers.

9: Fietspad Katwijkseweg

Dit fietspad wordt in de volkmond ook wel 'Bomenlaantje' genoemd. Deze route zorgt voor onduidelijkheid en sluit op sommige punten niet goed aan naar bestemmingen. Deze verbinding is een belangrijke schakel naar het attractiepark Duinrell en kan zowel voor fietsers als voor voetgangers verbeterd worden. Vanwege de verbindende functie is dit fietspad opgegeven ten behoeve van het Regionale Fietsnetwerkplan van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Gezamenlijk met de MRDH wordt bekeken hoe deze verkeerssituatie verbeterd kan worden en eventuele subsidiemogelijkheden verkend. Een verbetering van de route komt ook de verkeersveiligheid te goede, bijvoorbeeld bij oversteeklocaties.

10: Fietspad Jagerslaan



Deze smalle laan wordt uitdrukkelijk betrokken bij het Verkeersonderzoek Wassenaar. Het vrijliggende fietspad is vrij smal voor tweerichtingen. Vanwege het saneren van fietspaaltjes is op een enkele plek de wegverharding slecht. Deze punten worden aangepakt, zodat op korte termijn gevaarlijke obstakel worden voorkomen. Voor de langere termijn is de Jagerslaan onderdeel van het Verkeersonderzoek Wassenaar. Ook vanuit de digitale inventarisatie komt naar voren dat bewoners het fietspad Jagerslaan smal vinden en lastig vinden om de drukke rijbaan over te steken. Dit geldt vooral op de Jagerslaan Zuid.

Figuur 16 Slechte wegverharding Jagerslaan

De kosten voor deze maatregelen vallen onder het budget dat beschikbaar is gesteld voor het Fietsveiligheidsplan. De werkzaamheden worden meegenomen als werk-met-werk tijdens asfaltonderhoud.

11: Prinsenweg

De fietsstrook aan beide zijden van de Prinsenweg is erg smal, waardoor fietsers dicht langs het gemotoriseerd verkeer rijden en vlak langs geparkeerde auto's. Vanuit de digitale inventarisatie van het Verkeersonderzoek Wassenaar wordt dit ook door een aantal bewoners aangegeven. De Prinsenweg komt binnenkort in aanmerking voor groot onderhoud. Een verhoogd fietspad met vergevingsverzinde banden zou hier meer veiligheid voor fietsers bieden.

12: Rozenplein

Deze rotonde wordt als gevaarlijk ervaren, echter er zijn geen ongevallen geregistreerd. Het Rozenplein is ook opgenomen in het Verkeersonderzoek Wassenaar. Uit de digitale inventarisatie komt ook naar voren dat de rotonde onveilig wordt ervaren door het vele verkeer en de grote strook fietsers. Eerder is hier een test geweest met verkeersregelaars om het verkeer beter te laten circuleren. Dit is echter geen structurele oplossing. Op korte termijn met kleinschalige maatregelen qua infrastructuur is de verwachting dat weinig winst is te behalen.

13: Kruispunt Backershagenlaan/Papegaaienlaan

Fietsers moeten in sommige gevallen meerdere keren oversteken, waardoor meerdere conflictpunten kunnen ontstaan. In het verleden is dit kruispunt gereconstrueerd en is aan een zijde van de Backershagenlaan het fietspad aangepast naar voetpad en de overzijde aangepast naar een tweerichtingsfietspad. Daarnaast is de oversteek verlegd, zodat fietsers niet meer in de bocht over hoeven te steken. Bewoners die de digitale inventarisatie hebben ingevuld geven aan de het voor fietser en voetgangers gevaarlijk is om over te steken. De Backershagenlaan en Papegaaienlaan worden in een grote geheel meegenomen in het verkeersonderzoek Wassenaar. Op korte termijn wordt de oversteek geaccentueerd met bebording en belijning.



Figuur 17 Maatregel kruispunt Backershagenlaan/Papegaaienlaan

14: Wiegmanweg

Dit is een brede weg met smalle fietsstroken aan weerszijden. Deze weg is een belangrijke uitvalsweg in Wassenaar met verschillende soorten verkeer en wisselende snelheden. Ter hoogte van de Albert Heijn wordt een adviesnelheid van 30 km/h aangegeven. Het risico voor fietsers is groter

vanwege het haaks parkeren aan één zijde. Om hier op gedegen wijze de verkeersveiligheid voor fietser te verbeteren, is een grootschalige reconstructie nodig. Dit past niet binnen dit Fietsveiligheidsplan. Op het moment dat de Wiegmanweg in aanmerking komt voor groot onderhoud, kan de situatie voor fietsers worden verbeterd. Aandachtspunten zijn dan de beschikbare ruimte voor fietsers en de parkeersituatie. De voorkeur gaat uit naar langsparkeren, zodat automobilisten beter zicht hebben op de weg. Door de fietsstroken te verbreden conform CROW-eisen, oogt de rijloper smaller. Hierdoor zullen automobilisten hun snelheid aanpassen en is er letterlijk meer ruimte voor de fietser gecreeërd.

15: Schouwweg

Het tegelverhard fietspad is smal en verkeert in slechte toestand. Als de Schouwweg in aanmerking komt voor groot onderhoud, wordt bekeken hoe het fietspad verbeterd kan worden. Voordat het groot onderhoud plaats gaat vinden, wordt wel bekeken hoe de toegankelijkheid en veiligheid tijdelijk verbeterd kan worden. Denk aan het geregeld opruimen van bladeren, waardoor het fietspad goed begaanbaar blijft. Vanuit de digitale inventarisatie komt ook naar voren het autoverkeer te hard rijdt en niet aan de maximale snelheid (30 km/h) houdt.

16: Admiraal Helfrichlaan – Backershagenlaan

Vanuit de digitale inventarisatie komt naar voren dat het oversteken voor fietsers hier lastig is als er veel autoverkeer rijdt. Het is voor fietsers moeilijk om een juist moment en voldoende ruimte te vinden om over te steken. Met bebording en belijning wordt de oversteekplaats geaccentueerd. De kosten voor deze maatregelen vallen onder het budget dat beschikbaar is gesteld voor het Fietsveiligheidsplan.

17: N44 – Raadhuislaan

De digitale inventarisatie geeft weer dat een aantal bewoners dit punt onveilig vindt voor fietsers en voetganger. Verkeer vanaf de N44 heeft een hoge snelheid en verkeer vanuit de Raadhuislaan heeft weinig zicht op het fietspad. Dit verkeersgedrag wordt als onveilig ervaren. In het verleden zijn eerdere op- en afritten naar de N44 afgesloten vanwege verkeersonveilig situaties en verkeersongevallen. Er zijn op dit moment geen plannen om op- en afritten af te sluiten.

Bijlage A | Fietsstadverkiezing 2020

In wassenaar...

is fietsen ontspannend	3,85
zijn verkeerslichten voor fietsers zeer goed afgesteld	3,55
komen fietsers en voetgangers niet met elkaar in conflict	4,02
komen fietsers en auto's niet met elkaar in conflict	3,3
zijn fietspaden en fietsstroken breed genoeg	3,44
is fietsdiefstal zeldzaam	3,63
zijn fietsroutes aangenaam glad	3,38
wordt de fietser bij werkzaamheden soepel omgeleid	3,06
voel je je als fietser veilig	3,85
is snel doorfietsen gemakkelijk	4,02
bereik ik mijn bestemming zonder veel omfietsen	4,37
zijn brommers en scooters op het fietspad niet hinderlijk	3
zijn fietsroutes goed verlicht	3,82
leidt regenwater op de fietspaden tot geen plassen	3,34
worden in de winter de fietspaden zeer goed gestrooid en vrijgehouden	3,37
wordt voor fietsers veel gedaan	3,56
zijn fietsparkeerplekken ruimschoots beschikbaar	3,07
is de bewegwijzering voor fietsers zeer goed	3,76
kunnen kinderen veilig naar school fietsen	3,44
voelen jongeren en ouderen zich op de fiets veilig	3,77
zijn fietspaden schoon	3,53
fiets je prettig op met auto's gedeelde wegen	2,75
zijn er op de fietsroute weinig hindernissen	3,95
wordt fietsen flink gepromoot	2,96
schrijven de media positief over fietsen	2,57
word ik gelukkig van fietsen	3,81
Aantal	66

Samenwerken aan een veilige regio voor alle verkeersdeelnemers

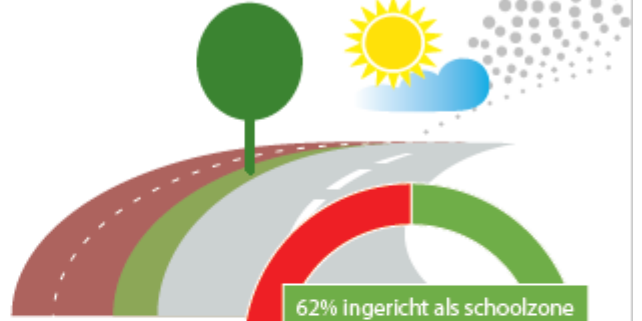
factsheet behorend bij de regionale uitvoeringsagenda verkeersveiligheid 2025



74% verharding voldoet

Fietsinfrastructuur (Basisnet)

- 56% (930 km) van fietspaden zijn breed genoeg
→ we streven naar 71%
- 74% (1980 km) van fietspaden is goed verhard
→ we streven naar 86%
- 76% (928 km) van fietspaden langs 50km-wegen zijn gescheiden
→ we streven naar 82%
- op 79% (299) rotondes binnen de bebouwde kom heeft de fietser voorrang
→ we streven naar 94%



62% ingericht als schoolzone

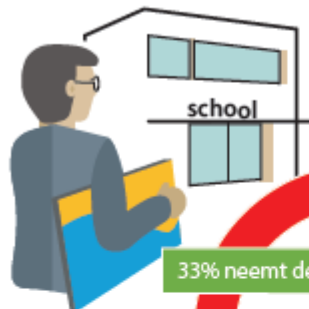
Weginrichting (conform Duurzaam Veilig)

- 62% (274) van de basisschoolomgevingen is als schoolzone ingericht
→ we streven naar 77%
- op 35% (745 km) van 50km-wegen ligt de gereden snelheid onder 50-km/u
→ we streven naar 49%
- weginrichting conform Duurzaam Veilig



Handhaving

- meer zichtbaarheid op straat en gerichte inzet
→ Verkeersveiligheid onderdeel van alle lokale handhavingssystemen
- Verkeersveiligheid op de agenda van de lokale driehoek



33% neemt deel aan School op Seef

Gedragbeïnvloeding (Educatie)

- 33% (286) van de 864 basisscholen neemt deel aan SCHOOL op SEEF
→ we streven naar 62%
- 16% (139) van de 864 basisscholen neemt deel aan Schoolbrengweek
→ we streven naar 44%
- 38% (93) van de 247 scholen in het voortgezet onderwijs neemt deel aan Totally Traffic
→ we streven naar 49%



Gedragbeïnvloeding (Voorlichting)

- aandacht voor jongeren en beroepscoeriers op snor- en bromfiets (16-17 jaar)
- aandacht voor onervaren bestuurders (18-24 jaar)
- aandacht voor kwetsbare senioren op (elektrische) fiets (60+-ers)
→ samen met ROV-ZH en maatschappelijke organisaties gedragsinterventie ontwikkelen en uitvoeren.

Niet alle indicatoren zijn beschikbaar zoals weginrichting en afleiding. De resultaten van het dashboard zijn afhankelijk van de kwaliteit van de gebruikte data-sets. Een data-set en de automatische verwerking ervan leidt helaas nooit tot een 100% nauwkeurig output. De data geeft een goede indicatie, maar het exacte aantal kan iets afwijken.



MRDH maakt
een punt van nul
verkeersslachtoffers