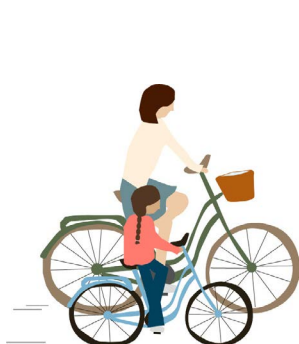


Ongevallenanalyse fietsers en bromfietsers

Augustus 2023



Rijswijk



Ongevallenanalyse fietsers en bromfietzers

Datum

Augustus 2023

Auteur

K. Doornebosch

Contact

verkeersbeleid@rijswijk.nl

Gemeente Rijswijk

Bogaardplein 15

2284 DP Rijswijk

Postbus 5305, 2280 HH Rijswijk

Rijswijk



Inhoudsopgave

Inleiding	6
Samenvatting infographic	7
01 Ongevallen in beeld	9
Fiets en bromfietsongevallen	9
Jongeren op de fiets en bromfiets	9
Ouderen op de fiets en bromfiets	9
Vergelijking Rijswijk met Metropoolregio Rotterdam Den Haag	9
Conclusie	9
02 Locaties met hoge concentratie ongevallen	11
(Brom)fietsongevallen op kruispunten	11
Wegen met hoogste aantal (brom)fietsongevallen	11
(Brom)fietsongevallen binnen wijken	11
Conclusie	11
03 Snelheidsanalyse	13
50 km/u-wegen	13
30 km/u-zones	13
Risico's snelheidsovertredingen	13
Fysieke inrichting	13
Conclusie	13
04 Gedrag	15
Verplaatsingsgedrag	15
Riskant rijgedrag	15
Conclusie	16
05 Aandachtspunten	17
Aandachtspunten	17
Optimaliseren uitvoeringsagenda verkeersveiligheid	17
Bronvermelding	18
Bijlage	19

Inleiding

In Rijswijk doen we onderzoek naar de ongevallen die plaatsvinden in de gemeente. Daarnaast blijven we de verkeersveiligheid constant monitoren. We constateren dat het aantal ongevallen blijft stijgen. In Rijswijk is de kans om als fietser of bromfietser slachtoffer te worden van een ongeval groter dan in de meeste andere gemeentes in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Iedere dag zijn er mensen die niet veilig op hun bestemming aankomen door een ongeval. Uit verkeersveiligheidsanalyses blijkt dat in het bijzonder het aantal fiets- en bromfietsongevallen de afgelopen jaren sterk toeneemt. Daarbij raken steeds meer fietsers en bromfietzers gewond. Ook zien we dat jongeren steeds vaker betrokken raken bij een verkeersongeval. Deze doelgroep maakt juist veel gebruik van de fiets en bromfiets.

Niet alleen in Rijswijk tonen de modellen en onderzoeken aan dat het aantal ongevallen toeneemt. Ook regionaal is een stijging in het aantal fiets- en bromfietsongevallen te zien, waarbij jongeren en ouderen vaak het slachtoffer zijn. Eind 2022 werden de ongevallencijfers van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag gepresenteerd. De cijfers geven wederom een forse stijging van het aantal ongevallen met fietsers, bromfietzers en jongeren weer. Ook verschenen via de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) op 1 april 2023 nieuwe cijfers van het aantal verkeersdoden in Nederland. Het aantal verkeersdoden neemt landelijk fors toe. Vier op de tien slachtoffers is fietser en bijna de helft van alle slachtoffers is 60 jaar of ouder. Er is regioanle en nationale urgentie om de verkeersveiligheid te verbeteren en het aantal ongevallen te laten afnemen. Met extra focus op fietsers, bromfietzers, ouderen en jongeren.

Om tot een risico gestuurde aanpak voor Rijswijk te komen is een verdiepende analyse naar fiets en bromfietsongevallen nodig. Hoe kan het dat het aantal fiets- en bromfietsongevallen zo fors is toegenomen? Waar vinden de ongevallen plaats? Wie is betrokken? Waardoor gebeurt een ongeval? Welke invloed hebben weginrichting en gedrag? In deze analyse brengen we dat in kaart met data uit de periode 2018-2021. Dit is de meest actuele (afgesloten) data die tot onze beschikking is.

Alleen samen maken we Rijswijk veiliger.

FIETSERS EN BROMFIETSERS IN RIJSWIJK

Ongevallen

2018-2021

1.791

ongevallen in totaal in Rijswijk in de periode 2018-2021.



564

ongevallen met fietsers en bromfietsers. Dit gebeurt vooral in 50 km-zones.



654

fietsers en bromfietsers raakten betrokken.

32%

van de ongevallen was minstens één **fiets** of **bromfiets** betrokken

36%

van de betrokkenen is tussen de **12-24 jaar**.

55%

van de fietsers en bromfietsers raakten **gewond**.

Risikant rijgedrag

speelt een grote rol bij ongevallen en zorgt ook voor irritaties op de weg.



2 fietsblackspots

Schaapweg x Sir Winston Churchilllaan x Mgr. Bekkerslaan
Sir Winston Churchilllaan x Prinses Margrietsingel

29%

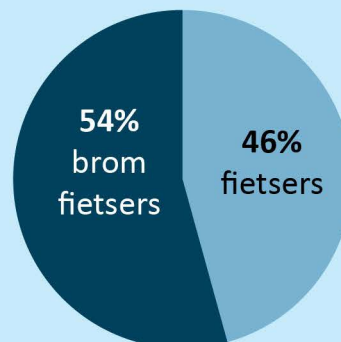
letsel in **2014**

60%

letsel in **2021**

Het aantal fietsers en bromfietsers dat gewond raakt bij een ongeval stijgt ieder jaar. In 2021 is er een stijging van 31% ten opzichte van 2014. Niet alleen in Rijswijk, maar in de hele regio is een stijging van letselongevallen te zien. In 2014 raakten in de hele Metropoolregio nog 37% van de fietsers en bromfietsers gewond en in 2021 was dit 57%.

Ongevallen zijn voor **90%** menselijk gedrag



68

fiets- en bromfietsongevallen in **2014**

161

fiets- en bromfietsongevallen in **2021**

Het aantal ongevallen met fietsers en bromfietsers is bijna met 2,5 keer verdubbeld ten opzichte van 2014. Ook in de Metropoolregio nemen fiets- en bromfietsongevallen toe.



Onder bromfietsers zijn vooral jongeren tussen de **16-20 jaar** betrokken.



Verplaatsingen

Analyseatlas 2020



28%

verplaatst zich **binnen** Rijswijk met de **fiets of bromfiets**.

25%

gaat met de **fiets of bromfiets** naar **Den-Haag**.

+ 65%

fietsers tussen Delft en Rijswijk sinds 2010.

Het aantal fietsers in Rijswijk neemt sterk toe door onder andere een kwaliteitsimpuls aan de fietspaden.

33%

gaat met de **fiets of bromfiets** naar **Delft**.

26%

gaat met de **fiets of bromfiets** naar **Leidschendam-Voorburg**.

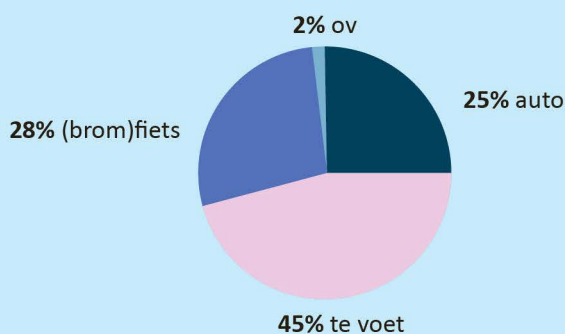
46%

neemt de **auto** naar Den-Haag.



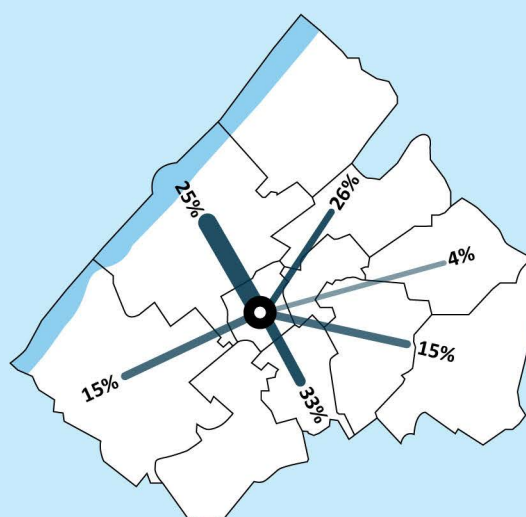
Vervoerwijze binnen Rijswijk

Toch kiest een kwart van de inwoners voor de auto om zich binnen Rijswijk te verplaatsen, terwijl de gemeente een kleine omvang van vier bij vier kilometer heeft. Dit is opvallend voor een stedelijk gebied als Rijswijk.



Fietsen buiten Rijswijk

Naar Delft wordt het vaakst voor de fiets gekozen door inwoners van Rijswijk. Daarna volgen Leidschendam-Voorburgh en Den Haag. De meeste verplaatsingen gaan naar Den Haag. Dit is te zien aan de dikkere lijn. Bij een kwart van de verplaatsingen naar Den Haag wordt voor de fiets gekozen. Dat is veel lager dan het aantal mensen dat voor de auto kiest, terwijl Den-Haag relatief dichtbij is.



1. Ongevallen in beeld

In dit hoofdstuk zijn de fiets- en bromfietsongevallen in Rijswijk en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in kaart gebracht. Data zijn afkomstig van Viastat, een platform dat verkeersdata verzameld voor gemeentes.

Fiets en bromfietsongevallen

In de periode 2018-2021 hebben 1.791 ongevallen plaatsgevonden in Rijswijk. Bij een derde van deze ongevallen was minstens één (brom)fietsers betrokken. In 2014 was dat nog een vierde. Niet alleen het aantal ongevallen met (brom)fietsers stijgt. Ook stijgt het aantal gewonden in deze doelgroep. De afgelopen vier jaar raakte ruim de helft gewond bij een ongeval. In 2021 was dit wel 60%. Dat zijn veel hogere percentages dan in 2014. Toen raakte 34% van de fietsers en bromfietsers gewond.

Hoe kan het dat er ook steeds meer mensen gewond raken op de fiets en bromfiets? Een van de oorzaken is dat we steeds sneller kunnen én gaan. Nieuwe auto's trekken bijvoorbeeld veel sneller op en elektrische auto's zijn heel stil. En met de elektrische fiets haal je met gemak 30 of soms wel 50 kilometer per uur. Daarbij wordt het steeds drukker op de weg en het fietspad. We hebben vaak haast: we willen we zo snel mogelijk van A naar B. Maar ook worden onze auto's steeds groter en nemen ze meer ruimte in. Dat betekent meer risico voor 'kwetsbare verkeersdeelnemers': meer kans op letsel of op een dodelijke afloop.

Toekomst trends: *Diverse trends en ontwikkelingen zijn van invloed op de verkeersveiligheid. De stad blijft groeien, wat zorgt voor een toename van de drukte op het fietspad en de weg. De populariteit van snellere fietsen, zoals de elektrische fiets en speed pedelec, neemt toe. Er komen nieuwe (deel-)voertuigen bij, zoals de goederenbakfiets en elektrische step, waardoor de maat- en snelheidsverschillen op het fietspad toenemen. Deze ontwikkelingen kunnen invloed hebben op de verkeersveiligheid. Daarom is het zaak om deze ontwikkelingen goed te monitoren en indien nodig maatregelen te nemen en/of beleid op te stellen.*

Jongeren op de fiets en bromfiets

Uit de cijfers blijkt dat ruim een derde van de fiets- en bromfietssslachtoffers jongeren tussen de 12 en 24 jaar zijn. Dit is opvallend, omdat deze bevolkingsgroep in Rijswijk relatief klein is. Aan de andere kant maakt juist deze doelgroep veel gebruik van de fiets en bromfiets. Bromfietsers zijn vaker betrokken bij ongevallen dan fietsers. Al wordt het gat tussen fietsers en bromfietsers in de loop der jaren wel steeds kleiner. Onder bromfietsers gaat het vooral om jongeren tussen de 16 en 20 jaar. Onder fietsers is er geen eenduidige leeftijdsgroep die betrokken raakt.

Ouderen op de fiets en bromfiets

Naast jongeren vormt op landelijk niveau de leeftijdsgroep 70+ een groot deel van de slachtoffers.

We zien dit in de cijfers van Rijswijk niet terugkomen. Uit participatietrajecten blijkt dat de tevredenheid over ons fietsnetwerk laag is. Vaak moeten oversteken, wachten bij verkeerslichten, weinig opstelruimte en smalle en oncomfortabele fietspaden worden regelmatig als reden hiervoor benoemd. Het vermoeden bestaat dat ouderen daardoor eerder stoppen met fietsen.

Vergelijking Rijswijk met Metropoolregio Rotterdam Den Haag

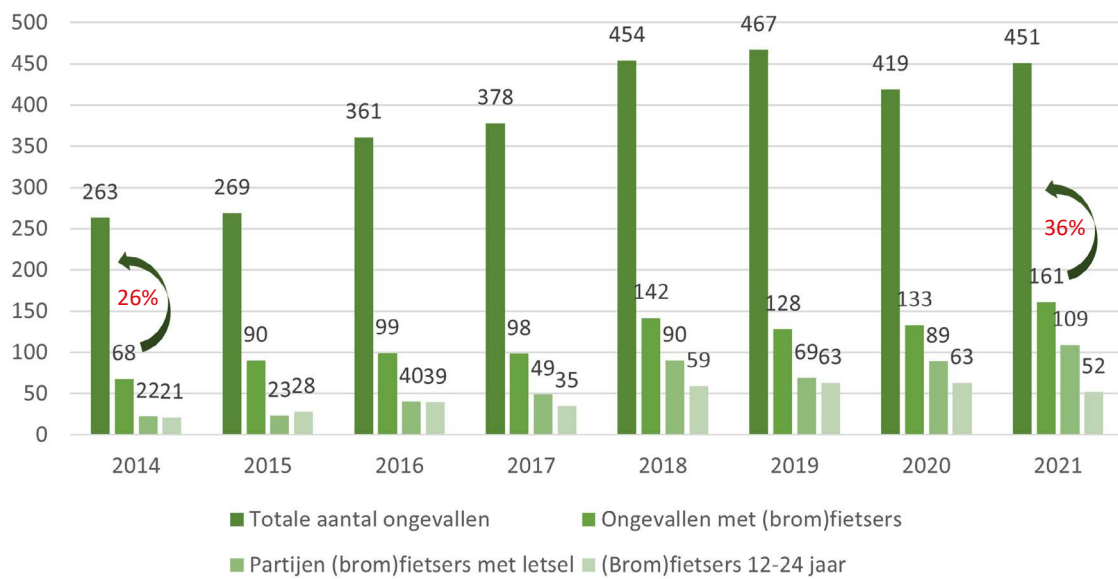
Ook binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag blijft het aantal ongevallen met fietsers en bromfietsers toenemen. En ook hier neemt het aantal gewonde fietsers en bromfietsers sterk toe. Echter is de kans om als fietser of bromfietser betrokken te raken bij een ongeval groter in Rijswijk. De trendlijn in Rijswijk stijgt snel. In 2021 zijn er voor iedere 10.000 inwoners in Rijswijk 36% meer fiets- en bromfietssslachtoffers dan in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Net als in Rijswijk zijn bromfietsers in de Metropoolregio vaker betrokken bij een ongeval. Al gaan bromfietsers en fietsers in 2021 bijna gelijk op. Als wordt gekeken naar de leeftijd van bromfietsers die betrokken raken bij ongevallen in de Metropoolregio, geeft dat een ander beeld dan in Rijswijk. In de Metropoolregio lopen de leeftijden uiteen van 16 t/m 59 jaar. De leeftijdsgroep 18-24 jaar is wel het grootst en neemt sterk toe tussen 2014 en 2021. In Rijswijk gaat het voornamelijk om bromfietsers van 12 t/m 24 jaar.

Conclusie

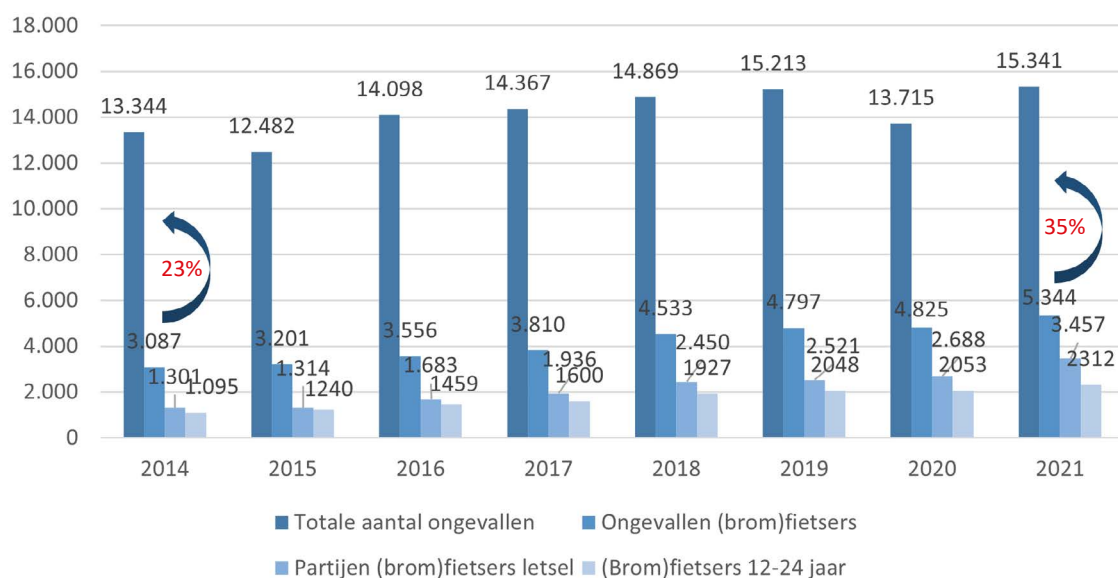
- Bij één derde van de ongevallen is een bromfietser of fietser betrokken.
- In Rijswijk vonden in 2021 per 10.000 inwoners 36% meer ongevallen plaats met fietsers en bromfietsers dan in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.
- Over de hele periode raakte gemiddeld 55% van de fietsers en bromfietsers die bij een ongeluk betrokken waren gewond. En in 2021 lag dit op 60%. Het aantal ongevallen met gewonde (brom)fietsers is bijna verdubbeld ten opzichte van 2014.
- Ruim één derde van de slachtoffers zijn jongeren van 12 t/m 24 jaar.
- Bromfietsers raken in Rijswijk vaker betrokken bij ongevallen dan fietsers. Betrokkenen zijn voornamelijk jongeren tussen de 16 en 20 jaar.
- De trend in Rijswijk stijgt sneller dan in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.
- Ook binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag stijgt het aantal fietsers en bromfietsers dat betrokken raakt bij een ongeval sterk. Het is een regionale negatieve trend.
- Landelijk vormt de leeftijdsgroep 70+ een groot deel van de slachtoffers. We zien dit in de cijfers van Rijswijk niet terugkomen, terwijl we weten dat de tevredenheid over ons fietsnetwerk laag is. Het vermoeden bestaat dat fietsers al op jongere leeftijd stoppen met fietsen.

Ongevallen met (brom)fietsers 2014-2021 Rijswijk



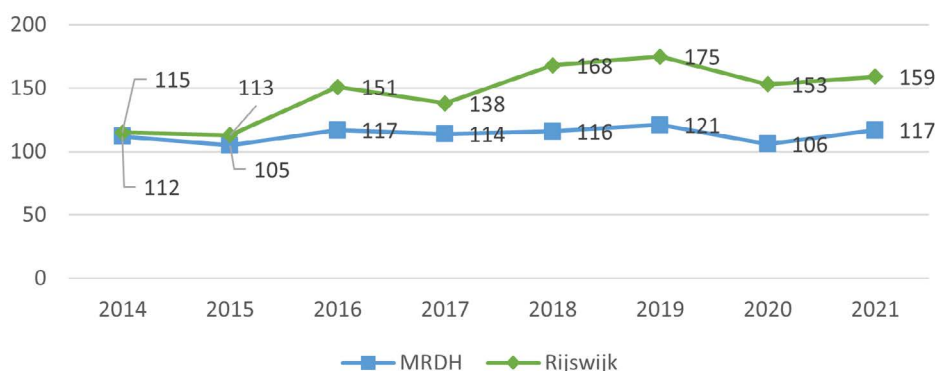
Afbeelding 1

Ongevallen met (brom)fietsers 2014-2021 MRDH



Afbeelding 2

Fiets- en bromfietsongevallen MRDH vs. Rijswijk per 10.000 inwoners



Afbeelding 3

2. Locaties met hoge concentratie ongevallen

In dit hoofdstuk zijn wegen en kruispunten met een hoge concentratie ongevallen met fietsers en bromfiets in kaart gebracht. Informatie over ongevallen is verzameld met data afkomstig van Viastat.

(Brom)fietsongevallen op kruispunten

Het aantal ongevallen stijgt. In veel gevallen gaat het om een conflict tussen een automobilist en fietser of bromfietser. Vaak is gedrag de oorzaak. Automobilisten verlenen (brom)fietsers in veel gevallen geen voorrang. Bestuurders letten niet goed op of overtreden (bewust) de verkeersregels. Ook zijn er met enige regelmaat conflicten op het fietspad tussen fietsers en bromfietsers. Is de oorzaak hiervan te smalle en drukke fietspaden of is het wederom een kwestie van gedrag?

Afbeelding 4 toont kruisingen in Rijswijk waar de meeste fietsers en bromfietsers betrokken raken bij een ongeval. Bij vier kruisingen is actie vereist. Twee van deze locaties zijn blackspots. Blackspots zijn locaties waar in drie jaar tijd meer dan 6 mensen gewond zijn geraakt en hebben de hoogste prioriteit om maatregelen treffen. Opvallend genoeg staan er ook twee kruisingen met verkeerslichten in het overzicht. Op deze kruisingen krijgen fietsers gelijktijdig groen met autoverkeer. Het rechts afslaand autoverkeer moet dan voorrang verlenen aan recht doorgaand langzaam verkeer. Dit gaat niet altijd goed. Ook rijdt er wel eens iemand door rood. Al deze kruisingen maken deel uit van schoolroutes en doorgaande fietsroutes. Veel kwetsbare verkeersdeelnemers als kinderen maken gebruik van deze oversteekplekken.

Op sommige ongevalslocaties zijn al infrastructurele maatregelen getroffen. We blijven deze kruisingen monitoren om te kijken of de maatregelen zorgen voor de gewenste afname van het aantal ongevallen. Deze locaties staan vermeld in bijlage B.

Wegen met hoogste aantal (brom)fietsongevallen

De meeste ongevallen vinden plaats op de Sir Winston Churchilllaan, Steenvoordelaan, Schaapweg, Huis te

Landelaan en ventweg van de Haagweg (fietsstraat). Hier vallen ook de meeste gewonden. Op deze wegen liggen doorgaande fietsroutes. Opvallend is dat de meeste ongevallen plaatsvinden op wegen waar een maximumsnelheid van 50 km/u geldt. Zie afbeelding 5.

(Brom)fietsongevallen binnen wijken

Natuurlijk vinden er ook difuus verspreid over heel Rijswijk ongevallen plaats. Daarnaast ontvangt de gemeente uit heel Rijswijk meldingen van situaties die als onveilig worden ervaren. Dit strekt zich uit van Oud-Rijswijk tot RijswijkBuiten. In afbeelding 6 zijn de ongevallen per wijk in kaart gebracht. De (doorgaande) wegen waar de meeste ongevallen plaatsvinden uit afbeelding 5 zijn hier niet in meegeteld om een goed beeld van de spreiding in Rijswijk weer te geven. In de periode 2018-2021 was RijswijkBuiten nog grotendeels in aanbouw. Nu het aantal inwoners stijgt, zien we ook het aantal ongevallen stijgen.

Conclusie

- De meeste ongevallen vinden plaats op wegen waar een maximumsnelheid van 50 km/u geldt.
- In veel van de gevallen gaat het om een conflict tussen een automobilist en fietser of bromfietser.
- De kruising Schaapweg met Sir Winston Churchilllaan en Mgr. Bekkerslaan is een blackspot. Er zijn maatregelen nodig voor de zichtbaarheid van fietsers en snelheid waarmee automobilisten de rotonde oprijden.
- De kruising Sir Winston Churchilllaan en Prinses Margrietsingel is een blackspot. Er zijn maatregelen nodig om conflicten tussen automobilisten en fietsers bij gelijktijdig groenlicht tegen te gaan.
- Op de kruising Dr. H. Colijnlaan en Huis te Landelaan zijn maatregelen nodig om conflicten tussen doorgaand fietsverkeer en afslaand autoverkeer tegen te gaan. De zichtbaarheid van fietsers is hierbij belangrijk.
- Op de kruising Schaapweg en Sammersweg is geen eenduidige oorzaak voor de ongevallen. Deze locatie wordt gemonitord.

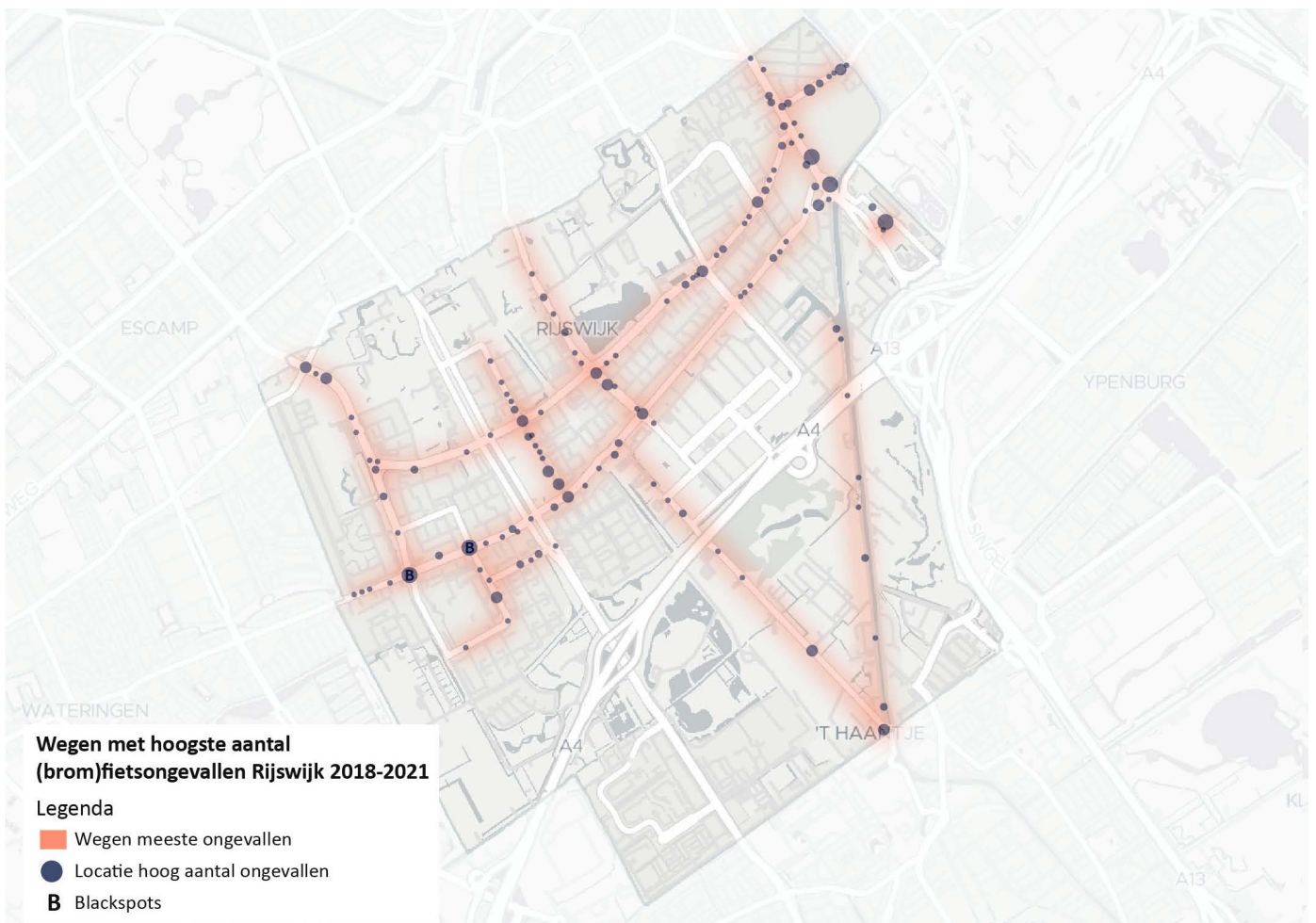
Ongevallen met fietsers en bromfietsers op kruispunten 2018-2021

Schaapweg x S. W. Churchilllaan x Mgr. Bekkerslaan <i>Blackspot</i>	11 8	Voornamelijk aanrijdingen tussen overstekende (brom)fietsers in twee richtingen en auto's. (Brom)fietsers hebben hier voorrang, maar worden te laat gezien of er wordt geen voorrang verleend.
S. W. Churchilllaan x Prinses Margrietsingel <i>Blackspot</i>	10 7	Voornamelijk aanrijdingen tussen (brom)fietsers en auto's. Er wordt in veel gevallen geen voorrang verleend aan (brom)fietsers bij gelijktijdig groen. Opvallend is dat het ook een aantal keer om een aanrijding tussen (brom)fietsers onderling gaat.
Dr. H. Colijnlaan x Huis te Landelaan	4 3	Voornamelijk aanrijdingen tussen (brom)fietsers en auto's. Eén keer gaat het om een eenzijdig ongeval.
Schaapweg x Sammersweg	4 2	Uiteenlopend type ongevallen. Eenzijdig, aanrijding tussen (brom)fietsers onderling en tussen (brom)fietsers en auto's.

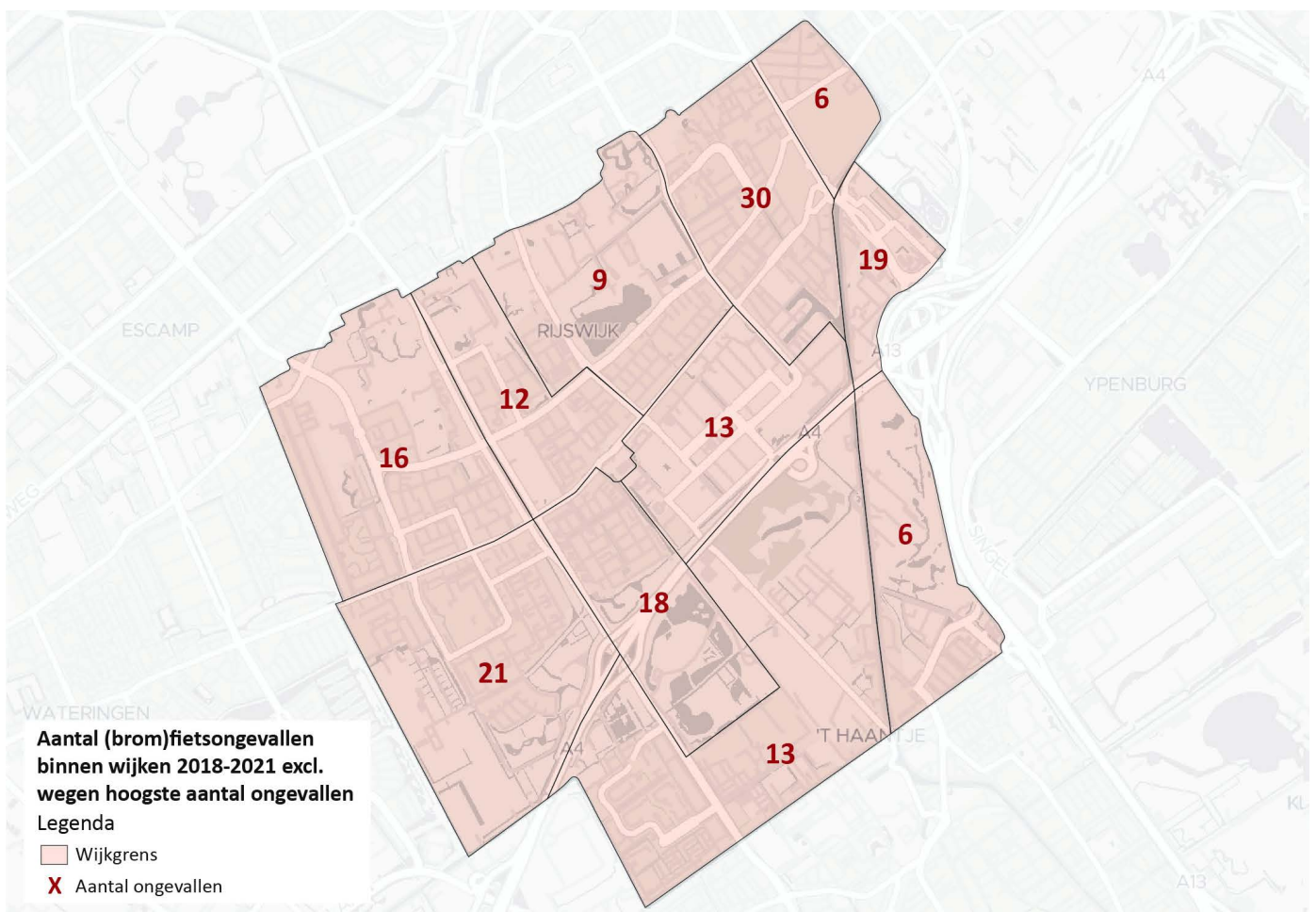
Zwart = Aantal ongevallen

Rood = Aantal gewonden

Afbeelding 4



Afbeelding 5



Afbeelding 6

3. Snelheidsanalyse

Uit snelheidsmetingen van 2021 blijkt dat op verschillende locaties in Rijswijk de snelheidslimiet wordt overschreden door automobilisten. Om dat in kaart te brengen wordt de V85 onderzocht met behulp van Viastat en TomTom data. Zowel 50 km/u-wegen als 30 km/u-zones zijn onderzocht. De V85 geeft de snelheid aan waar 85% van de automobilisten onder zit.

50 km/u-wegen

Op verschillende stroomwegen of delen van stroomwegen in Rijswijk wordt de snelheidslimiet fors overschreden. Trajecten waar de V85 hoger dan of gelijk aan 54 km/u is, zijn in de kaart van afbeelding 7 opgenomen. Locaties die extra opvallen in de analyse zijn:

- Lange Kleiweg
- Sir Winston Churchillaan
- Huis te Landelaan

Op bovengenoemde locaties in Rijswijk gebeuren ook veel ongevallen. De Sir Winston Churchillaan en Huis te Landelaan staan in de top vijf van wegen in Rijswijk waar de meeste ongevallen plaatsvinden met (brom)fietsers.

30 km/u-zones

Ook in 30 km/u-zones, in woonstraten, vinden snelheidsovertredingen plaats. Trajecten waar de V85 hoger dan of gelijk aan 35 kilometer per uur is, zijn in afbeelding 8 opgenomen. Een locatie die extra opvalt in de analyse is de Steenvoordelaan. De Steenvoordelaan staat in de top vijf van wegen in Rijswijk waar de meeste ongevallen plaatsvinden met (brom)fietsers.

Een 30 km/u-zone is in principe zo ingericht dat weggebruikers weten dat ze in een 30 km/u-zone rijden. Daarnaast is het door het type verharding, de wegbreedte en andere snelheidsremmende maatregelen, zoals drempels, onaantrekkelijk voor automobilisten om harder te rijden. Helaas zijn nog niet alle 30 km/u-zones in de praktijk zo ingericht. Een 30 km/u-zone is een plek waar kinderen buitenspelen en fietsers en bromfietsers kwetsbaarder zijn. Fietsers en bromfietsers delen de rijbaan vaak met de auto en hebben geen eigen fietspad, zoals de richtlijnen voorschrijven bij een 50 km/u-weg. Het verkeer mengt zich met elkaar. Het overschrijden van de snelheidslimiet van 30 kilometer per uur heeft grote impact op de kans om (ernstig) gewond te raken.

Risico's snelheidsovertreding

Er kleven veel risico's aan het overtreden van de snelheid. Niet alleen wordt de remweg langer bij een hogere snelheid, maar ook de impact op een andere verkeersdeelnemer is groter bij een hogere snelheid.

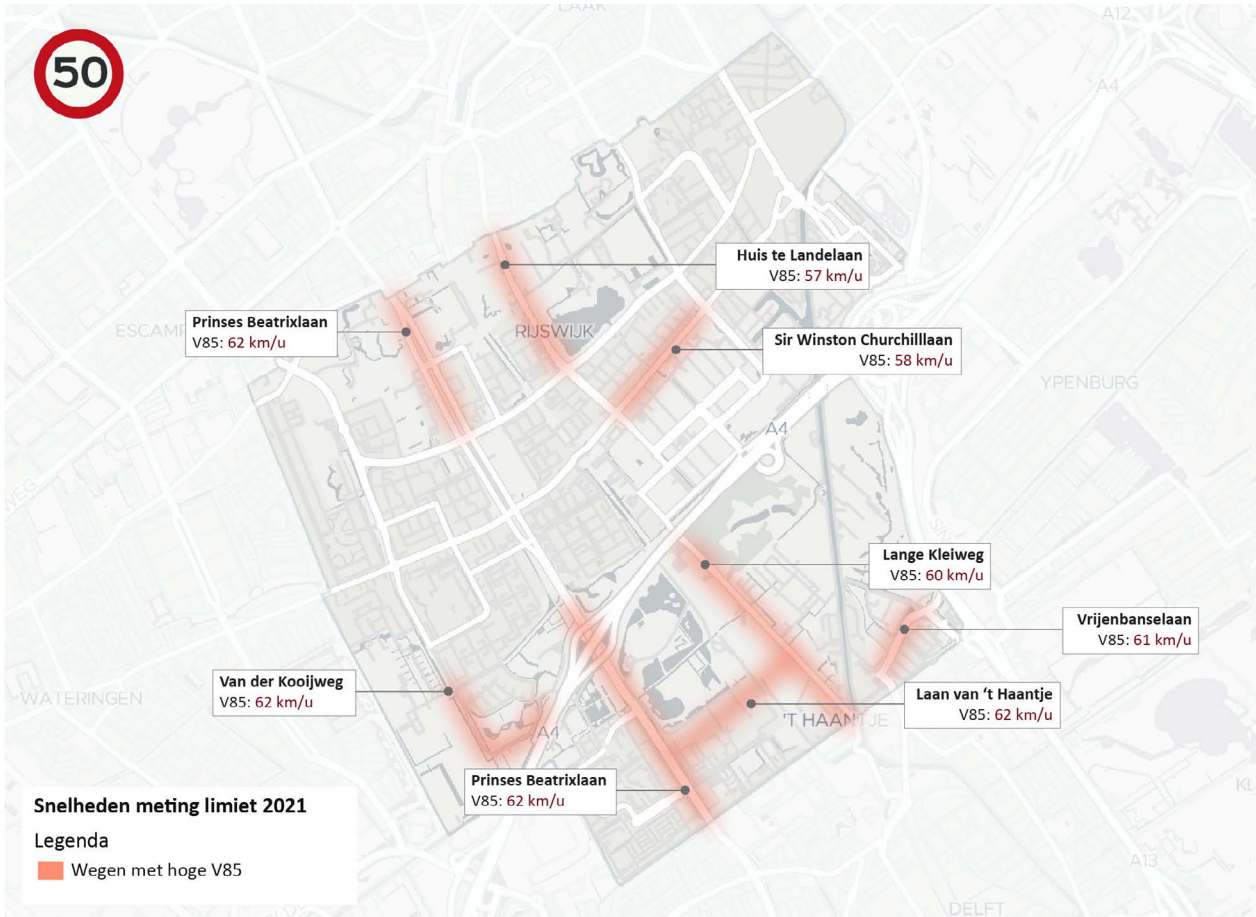
Ongeveer 1 op 3 dodelijke verkeersongevallen wordt veroorzaakt door een te hoge snelheid. Uit onderzoek van het ROVZH¹ blijkt dat er jaarlijks in Nederland zo'n 10 voetgangers en fietsers overlijden door overtredingen van 10 tot 15 kilometer per uur boven de snelheidslimiet van 30 en 50 kilometer per uur. Ook nog eens zo'n 200 mensen raken zwaar gewond. Hoe hoger de snelheid hoe groter de impact. Een voetganger die met een snelheid van 50 kilometer per uur door een auto wordt geraakt heeft een veel grotere kans te overlijden dan bij 30 kilometer per uur. Bij een snelheid van 30 kilometer per uur is de kans op overlijden 10% en bij 50 kilometer per uur is dat 85%.

Fysieke inrichting

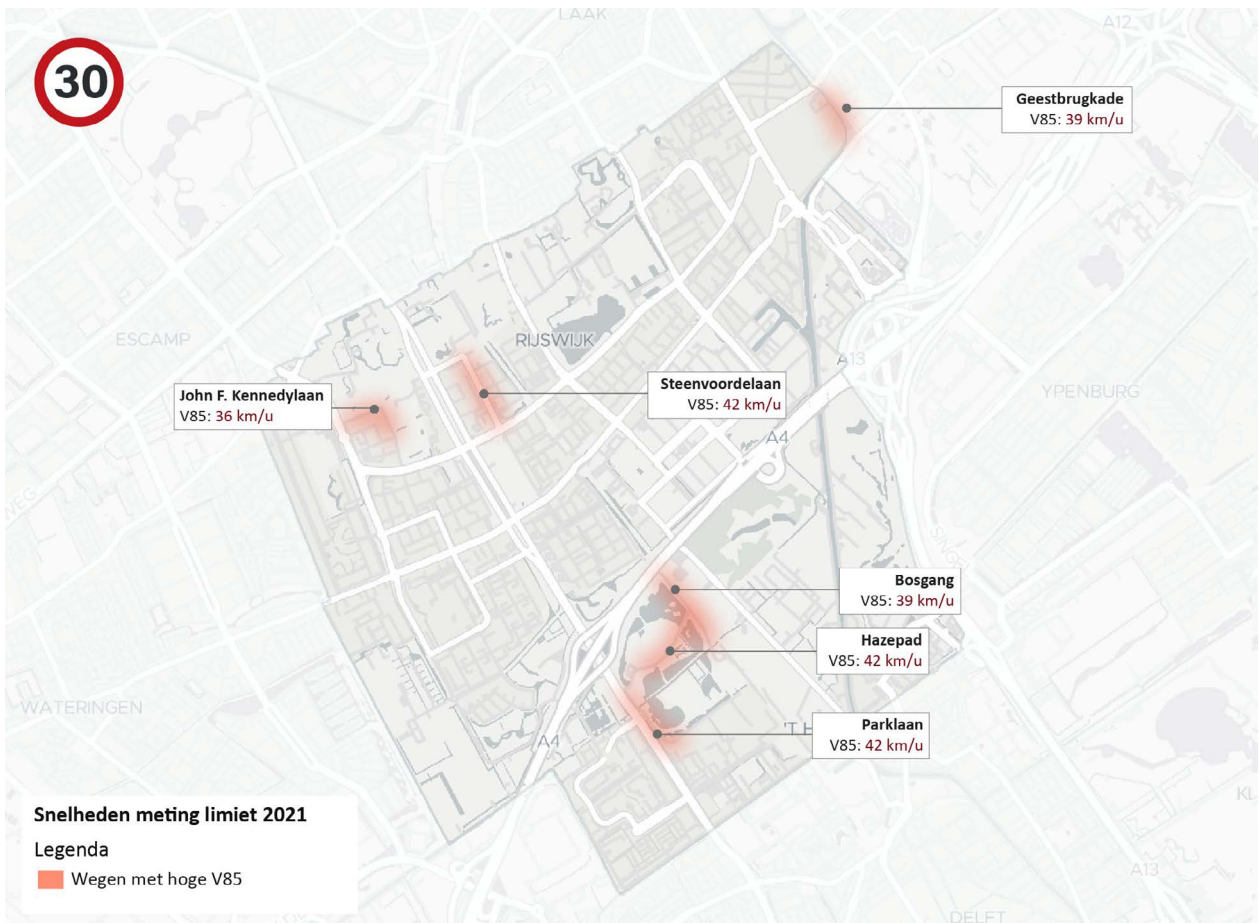
Er kunnen verschillende aanleidingen zijn voor hardrijden en daarom kunnen er ook verschillende maatregelen genomen worden. Vaak wordt eerst naar de weginrichting gekeken. Lange rechtstanden, ontbreken van drempels, brede rijbanen, meerdere rijstroken in één richting of weinig begrenzing (weids gevoel) kunnen een automobilist stimuleren om met een hogere snelheid te rijden dan is toegestaan. Er zijn dan ook automobilisten die door de omgeving en inrichting van de weg niet door hebben dat zij te hard rijden. Toch hebben fysieke aanpassingen niet altijd het gewenste resultaat. Er zijn helaas altijd weggebruikers die bewust de snelheidslimiet overtreden. Bovendien kunnen niet op alle plekken in Rijswijk snelheidsremmende maatregelen toepassen in verband met hoofdroutes van hulpdiensten en buslijnen. Bijvoorbeeld het plaatsen van een hoge drempel of versmallen van de rijbanen hindert hulpdiensten en bussen. Een andere manier om weggebruikers te bereiken is met campagnes, acties en meer handhaving.

Conclusie

- Er zijn maatregelen nodig om de snelheid van automobilisten omlaag te brengen. Hoe hoger de snelheid, des te groter de kans om als betrokkenen (ernstig) letsel op te lopen of om te overlijden.
- Er zijn 8 locaties in Rijswijk op 50 km/u-wegen waar de snelheid flink wordt overschreden door de meeste automobilisten. Sir Winston Churchillaan, Huis te Landelaan en Lange Kleiweg hebben de hoogste prioriteit, omdat hier ook veel ongevallen plaatsvinden.
- Er zijn ook nog eens 6 locaties in 30 km/u-zones waar de snelheid flink wordt overschreden. De Steenvoordelaan heeft de hoogste prioriteit, omdat hier ook veel ongevallen met (brom)fietsers plaatsvinden.
- Eerst wordt gekeken naar de weginrichting. Helaas hebben fysieke aanpassingen niet altijd het gewenste resultaat. Een andere manier om weggebruikers te bereiken is met campagnes en acties.



Afbeelding 7



Afbeelding 8

4. Gedrag

Hoe kan het percentage (brom)fietsers dat betrokken en gewond raakt bij een ongeval zo is gestegen de afgelopen jaren? Dit valt deels te verklaren door weggedrag. In ruim 90% van de ongevallen is menselijk gedrag één van de oorzaken, en in ruim de helft is menselijk gedrag de enige oorzaak van het ongeval.² Anderzijds wordt het steeds drukker op het fietspad en de weg. Dit kan leiden tot meer conflicten.

Verplaatsingsgedrag

In Rijswijk wordt veel gebruik gemaakt van de auto. Rijswijkers pakken vaker de auto dan dat zij fietsen of lopen in vergelijking tot omliggende gemeentes. Dit blijkt uit de Analyseatlas Rijswijk³ uit 2020, een verzameling analyses opgesteld ten behoeve van het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040. Vooral voor ritten buiten Rijswijk, maar ook voor korte afstanden binnen Rijswijk wordt de auto regelmatig gebruikt. 25% van de inwoners verplaatst zich binnen Rijswijk met de auto. En dat terwijl de gemeente een kleine omvang van vier bij vier kilometer heeft. Dit is opvallend voor een stedelijk gebied als Rijswijk.

Het is dan ook terug te zien in veel straatprofielen. De auto krijgt veel ruimte ten opzichte van fietsers en voetgangers. Een groot deel van Rijswijk is gebouwd in de jaren '50 en '60. Een tijd waarin de auto dominant was in het denken en doen. Dit resulteert onder andere in brede autowegen. Rijswijk is goed bereikbaar met de auto en je kunt bijna altijd in de buurt parkeren. Maar dat heeft ook een keerzijde. Het zorgt ervoor dat inwoners, werknemers en bezoekers, ook voor korte afstanden, vaak de auto gebruiken. Onze wegen worden steeds drukker. Het lijkt aantrekkelijk om met de auto te gaan, het autobezit stijgt en er komen steeds meer mensen in Rijswijk en de regio wonen. Daardoor komen de bereikbaarheid, de leefbaarheid en nog belangrijker, de verkeersveiligheid onder druk te staan.

Niet alleen wordt het drukker op de weg en het fietspad, onze auto's worden ook steeds groter en nemen meer ruimte in. Dat betekent meer risico voor 'kwetsbare verkeersdeelnemers' en meer kans op een ongeval met letsel of zelfs een dodelijke afloop. Dit zware en grote verkeer zorgt ervoor dat fietsers en bromfietsers, maar ook spelende kinderen en voetgangers steeds kwetsbaarder worden. Bij veruit de meeste ongevallen is een auto betrokken.

Daarbij kennen de auto, het OV en de fiets dezelfde structuur via de hoofdwegen. Hierdoor is het lastig om één van de vervoersmiddelen prioriteit te geven. Dit zou dan immers direct ten koste gaan van de reistijd en doorstroming van één van de andere modaliteiten.

Op locaties waar (brom)fietsers het hoofdwegennet willen kruisen is vaak sprake van lange wachttijden voor fietsers en voetgangers bij de verkeerslichten. Dat komt door het vele autoverkeer. Langer groen geven aan (brom)fietsers gaat echter direct ten koste van de doorstroming van het autoverkeer. Het is moeilijk om het verkeer zo in te richten dat veiligheid en snelheid van het (brom)fietsverkeer evenals de doorstroming van het autoverkeer niet worden verhinderd. Toch is sinds 2010 het aantal fietsers tussen Rijswijk en Delft toegenomen met 65%. Dit komt mede door een flinke verbetering van de kwaliteit van fietspaden. Meer ruimte voor de fietsers in de stad wordt door veel inwoners belangrijk gevonden, blijkt uit de enquête voor het Mobiliteitsprogramma 2020.

Risikant rijgedrag

Ook ander soort individueel gedrag is van invloed op de verkeersveiligheid. Mensen hebben vaak haast of kijken niet goed. Mensen doen meerdere dingen tegelijk die afleiden zoals bellen, appen of muziek luisteren. Mensen rijden ook wel eens onder invloed van alcohol of drugs. En de afgelopen jaren vertonen mensen steeds meer asociaal verkeersgedrag zoals geen voorrang verlenen, door rood rijden, bumperkleven of de snelheidslimiet overtreden. Dit zijn allemaal vormen van 'riskant rijgedrag' en ze hebben een negatief effect op de verkeersveiligheid. Daarnaast lokt riskant rijgedrag volgens onderzoek van het Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid⁴ (SWOV) uit tot agressief rijgedrag. Bestuurders zijn eerder geneigd om boos te worden, met name automobilisten. De laatste jaren worden verkeersruzie's dan ook steeds vaker gemeld. Tussen 2014 en 2018 verdubbelde het aantal gemelde verkeersruzie's van 3.140 in 2014 naar 6.340 in 2018. Ook kreeg de politie vaker met geweld in het verkeer te maken. Uit een ander onderzoek in 2019 van EenVandaag⁵ waaraan 23.000 automobilisten deelnamen, blijkt dat 13% van de automobilisten betrokken is geweest bij een verkeersruzie. Door ruim de helft van deze ruzie's ontstond een gevaarlijke wegsituatie.

Mensen vinden het lastig om zich in het verkeer goed te gedragen en om zich aan de regels te houden. Dat blijkt uit het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid⁶ (PROV) dat in opdracht van het ROVZH is gedaan. Er zit vaak een kloof tussen wat men vindt en wat men doet. Zo zijn de meeste mensen (86%) van mening dat het gevaarlijk is om met alcohol op aan het verkeer deel te nemen, maar doet 35% dit wel eens. Bijna iedereen, 91% van de weggebruikers, vindt het gevaarlijk om de smartphone te gebruiken tijdens het fietsen.

Bij automobilisten ligt dit percentage zelfs op 99%. De smartphone wordt echter door 20% van de weggebruikers wel gebruikt in het verkeer. Gedrag is dan ook lastig te beïnvloeden. Toch blijven we hierop inzetten. Gedragsverandering is een kwestie van een lange adem.

Uit de analyse van hoofdstuk twee en drie blijkt ook dat er veelvuldig sprake is van riskant weggedrag.

Bijvoorbeeld door de snelheidslimiet te overtreden of geen voorrang te verlenen. Daarnaast krijgt de gemeente Rijswijk ook veel meldingen binnen van bewoners over dit soort rijgedrag. Bewoners voelen zich onveilig en dit gedrag zorgt voor overlast en irritatie.

Conclusie

- De verkeersveiligheid staat onder druk.
- Gedrag en respect voor elkaar op de weg is belangrijk om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- Riskant rijgedrag is vaak de oorzaak van een ongeval. Weggebruikers houden zich niet aan de verkeersregels of letten niet goed op. Het blijkt dat mensen het lastig vinden om zich in het verkeer goed te gedragen en om zich aan de regels te houden.
- Het aantal mensen dat zich niet aan de regels houdt lijkt ook toe te nemen.
- Het wordt steeds drukker op het fietspad en de weg. Dit kan leiden tot meer conflicten.
- Auto's worden ook steeds groter en nemen meer ruimte in. Dat betekent meer risico voor kwetsbare verkeersdeelnemers en meer kans op een ongeval met letsel of zelfs een dodelijke afloop.
- Als meer mensen zich met andere vervoerswijzen dan de auto verplaatsen, neemt de kans op ongevallen met letsel af. De auto is dominant in Rijswijk. Vooral voor ritten buiten Rijswijk, maar ook voor korte afstanden binnen Rijswijk wordt vaak de auto vaak gebruikt. In een modal shift, een verandering van vervoerswijze, naar de fiets ligt de kans voor verbetering van de verkeersveiligheid.

5. Aandachtspunten

Rijswijk is in ontwikkeling. Er komen meer mensen in de stad wonen en daardoor wordt ook het verkeer drukker. Daarnaast kunnen en gaan we steeds sneller met onze voertuigen. Maar ook worden onze voertuigen steeds groter. Deze ontwikkelingen en het gedrag van weggebruikers zijn van invloed op de verkeersveiligheid. Ook blijkt dat riskant rijgedrag (mede) de oorzaak is van veel ongevallen. Lang niet iedereen houdt zich aan de regels. Het aantal ongevallen, gewonden en overtredingen houden verband met elkaar. Uit de ongevallenanalyse fiets en bromfiets zijn verschillende aandachtspunten naar voren gekomen.

Aandachtspunten

Uit de ongevallenanalyse fiets en bromfiets zijn verschillende aandachtspunten naar voren gekomen:

1. Onveilige kruisingen en blackspots

Er zijn drie kruisingen in Rijswijk die om actie vragen door het hoge aantal ongevallen en gewonden. Dit zijn: 1) kruising Schaapweg – S. W. Churchilllaan – Mgr. Bekkerslaan, 2) kruising S. W. Churchilllaan – Prinses Margrietsingel, 3) kruising Dr. H Colijnlaan – Huis te Landelaan. Kruisingen nummer één en twee zijn blackspots.

2. Snelheidsovertredingen en ongevallen vinden voornamelijk op 50 km/u-wegen plaats

Voorop de S. W. Churchilllaan, Huis te Landelaan en Lange Kleiweg vinden snelheidsovertredingen en ongevallen plaats.

3. Snelheidsovertredingen op 30 km/u-wegen

Voorop de Steenvoordelaan vinden snelheidsovertredingen en ongevallen plaats.

4. Riskant rijgedrag is (mede) veroorzaker van veel ongevallen

Haast en afleiding zijn helaas vaak (mede) de oorzaak van een ongeval. Vooral asociaal gedrag van automobilisten blijkt de laatste jaren steeds vaker een probleem in het verkeer. Het gaat onder anderen om snelheidsovertredingen, door rood rijden, bumperkleven of geen voorrang verlenen. De forse stijging van het aantal ongevallen, gewonden en overtredingen houden verband met elkaar.

5. Jongeren van 12 t/m 24 jaar zijn vaak betrokken bij fiets- en bromfietsongevallen

Een doelgroep die ook veel gebruik maakt van dit vervoersmiddel. Maar ook onder deze doelgroep worden de verkeersregels overtreden. Bovendien heeft deze doelgroep minder ervaring in het verkeer, waardoor situaties verkeerd kunnen worden ingeschat. Maar ook het overtreden van de verkeersregels speelt een rol.

6. Een groot deel van de betrokken fietsers en bromfietsers raakt gewond

We kunnen én gaan steeds sneller. Nieuwe auto's

trekken bijvoorbeeld veel sneller en met de elektrische fiets haal je met gemak 30 of soms wel 50 kilometer per uur. Daarbij wordt het steeds drukker op de weg en het fietspad. En we hebben vaak haast. Maar ook worden onze auto's steeds groter en nemen ze meer ruimte in. Dit betekent meer risico voor 'kwetsbare verkeersdeelnemers': meer kans op letsel op een dodelijke afloop.

7. Veel verplaatsingen in Rijswijk worden gemaakt met de auto

Het wordt daardoor drukker op de weg en vooral nieuwe auto's steeds zijn groter, sneller en zwaarder. Dit zorgt ervoor dat fietsers, bromfietzers, maar bijvoorbeeld ook spelende kinderen steeds kwetsbaarder worden. Bij veruit de meeste ongevallen is een auto betrokken.

Optimaliseren uitvoeringsagenda verkeersveiligheid

Om Rijswijk verkeersveiliger te maken is in 2020 het Actieplan Verkeersveiligheid met uitvoeringsagenda vastgesteld. Met de actiepunten uit dit plan zijn de afgelopen jaren al veel verbeteringen doorgevoerd. We zetten in via drie sporen: infrastructurele maatregelen, gedragsmaatregelen en handhaving. Zo zijn er bijvoorbeeld blackspots en andere knelpunten opgelost, schoolzones aangelegd en flitspalen geplaatst. We zetten in op verkeerseducatie voor jong en oud en het handhaven van verkeersovertredingen.

We gaan door met het uitrollen van de uitvoeringsagenda. Daarbij blijven we de verkeersveiligheid constant monitoren door middel van onderzoek en meldingen van bewoners. We blijven knelpunten in kaart brengen en sturen de uitvoeringsagenda bij waar nodig. Op dit moment is er urgentie om de maatregelen op de uitvoeringsagenda te optimaliseren en ons meer te focussen op kwetsbare doelgroepen fietsers, bromfietzers en jongeren.

In de Optimalisatie uitvoeringsagenda verkeersveiligheid 2020-2025 wordt verder uitgewerkt welke maatregelen we in gaan zetten om het aantal ongevallen en gewonden in Rijswijk af te laten nemen.

Bronvermelding

[1] ROVZH. (2022). Toolkit Snelheid. Infographic Snelheid.

Geraadpleegd van: <https://www.maakeenpuntvannul.nl/material-category/toolkit-snelheid/page/2/>

[2] Goudappel. (z.d.). Verkeersveiligheidsaanpak met aandacht voor menselijk gedrag.

Geraadpleegd van: <https://www.goudappel.nl/nl/themas/verkeersveiligheid/verkeersveiligheidsaanpak-met-aandacht-voor-menselijk-gedrag>

[3] Studio Bereikbaar. (2021). Analyseatlas Rijswijk.

[4] SWOV. (januari, 2021). Riskant verkeersgedrag, verkeersagressie en veelplegers.

Geraadpleegd van: <https://swov.nl/nl/factsheet/riskant-verkeersgedrag-verkeersagressie-en-veelplegers>

[5] J. Kester. (maart, 2019). Een op de acht automobilisten heeft wel eens een verkeersruzie.

Geraadpleegd van: <https://eenvandaag.avrotros.nl/item/een-op-de-acht-automobilisten-heeft-wel-eens-een-verkeersruzie/>

[6] ROVZH. (maart, 2022). PROV onderzoek: Verkeersregels en gedrag: een lastige combi.

Bijlagen

A: Statistieken

Aantal ongevallen met (brom)fietsers 2018-2021 Rijswijk

Totaal ongevallen 2018-2021	(brom)fietsongevallen 2018-2021	Percentage (brom)fietsers van totaal
1.791	564	32%

Ongevallen en letselongevallen met (brom)fietsers 2014-2021 Rijswijk

(brom)fiets 2018-2021	(brom)fietsers 2018 -2021 gewond	Percentage (brom)fietsers gewond
654	357	55%
(brom)fiets 2014-2017	(brom)fietsers 2014 -2017 gewond	Percentage (brom)fietsers gewond
395	136	34%

Totale aantal ongevallen 2014-2021 Rijswijk

Ongevallen partijen 2014	Ongevallen partijen 2015	Ongevallen partijen 2016	Ongevallen partijen 2017	Ongevallen partijen 2018	Ongevallen partijen 2019	Ongevallen partijen 2020	Ongevallen partijen 2021
263	269	361	378	454	467	419	451

Aantal ongevallen met (brom)fietsers 2014-2021 Rijswijk

(brom)fiets ers 2014	(brom)fiets ers 2015	(brom)fiets ers 2016	(brom)fiets ers 2017	(brom)fiets ers 2018	(brom)fiets ers 2019	(brom)fiets ers 2020	(brom)fiets ers 2021
68	90	99	98	142	128	133	161

Aantal (brom)fietsers (partijen) met letsel 2014-2021 Rijswijk

(brom)fietsers letsel 2014	(brom)fietsers letsel 2015	(brom)fietsers letsel 2016	(brom)fietsers letsel 2017	(brom)fietsers letsel 2018	(brom)fietsers letsel 2019	(brom)fietsers letsel 2020	(brom)fietsers letsel 2021
22	23	49	40	90	69	89	109

(Brom)fietsongevallen jonge verkeersdeelnemers 2014-2021 Rijswijk

12-24 jaar 2014	12-24 jaar 2015	12-24 jaar 2016	12-24 jaar 2017	12-24 jaar 2018	12-24 jaar 2019	12-24 jaar 2020	12-24 jaar 2021
21	28	39	35	59	63	63	52

(Brom)fietsongevallen met jonge verkeerdeelnemers 2018-2021 Rijswijk

(Brom)fietsers betrokken bij ongeval 2018-2021	Jonge verkeersdeelnemers 12-24 jaar op (brom)fiets	Percentage jonge verkeersdeelnemers 12-24
654	228	35%

Ongevallen (brom)fietzers 2014 vs. 2021 Rijswijk

	Ongevallen (brom)fietzers 2014	Letselongevallen (brom)fietzers 2021
Partijen bromfietzers	77	182
Bromfietzers met letsel	22	109
Percentage met letsel	29%	60%

Ongevallen (brom)fietzers 2014 vs. 2021 MRDH


	Ongevallen (brom)fietzers 2014	Letselongevallen (brom)fietzers 2021
Partijen bromfietzers	3.477	6.056
Bromfietzers met letsel	1.301	3.457
Percentage met letsel	37%	57%

Stijging ongevallen (brom)fietzers Rijswijk vs. MRDH

	Ongevallen (brom)fietzers 2014	Ongevallen (brom)fietzers 2021	Procentuele stijging
Rijswijk	68	161	237%
MRDH	3.087	5.344	173%

B: Ongevallen op kruispunten waar maatregelen zijn genomen

In hoofdstuk twee worden kruisingen met een hoog aantal ongevallen benoemd. Op sommige kruisingen die uit de statistieken naar voren komen zijn of worden al effectieve maatregelen genomen. En voor sommige locaties zijn de effecten van maatregelen nog niet te zichtbaar in de statistieken. We blijven deze kruisingen monitoren om te kijken of de maatregelen zorgen voor een afname van het aantal ongevallen.

Laan van Oversteen x Laan van Vredenoord <i>Blackspot</i>	14 7	Voornameijk aanrijdingen tussen overstekende fietsers en auto's vanaf de Laan van Vredenoord. Sterke daling in ongevallen na toepassen diverse maatregelen.
Lindelaan x Rembrandtkade	6 5	Voornameijk aanrijdingen tussen (brom)fietsers en afslaand autoverkeer. (Brom)fietsers zijn hier in de voorrang en worden te laat gezien of er wordt geen voorrang verleend. Deze kruising staat op de planning voor herinrichting. In het nieuwe ontwerp wordt de kruising overzichtelijker voor alle verkeersdeelnemers en wordt de snelheid getemperd.
Haagweg x Hoornbruglaan x Laan van Hoornwijk	5 3	Het gaat hier om aanrijdingen tussen bromfietsers en auto's. Er is een daling in ongevallen na toepassen van maatregelen.
Generaal Spoorlaan x Steenvoordelaan 	5 7	Voornameijk aanrijdingen tussen (brom)fietsers en auto's. Er wordt vermoedelijk in veel gevallen geen voorrang verleend aan (brom)fietsers bij gelijktijdig groen. Hier zijn maatregelen genomen. Op de kruising staat inmiddels een flitspaal die controleert op snelheid en roodlichtnegatie.
Schaapweg x van Vredenburgweg	4 1 1	Uiteenlopend type ongevallen. Aanrijding tussen (brom)fietsers onderling en tussen (brom)fietsers en auto's. Bij een afdekongeval in 2021 is een bromfietser overleden. Naar aanleiding van het dodelijk ongeval is de wegsituatie en kruising gewijzigd. Fietsers hoeven nu slechts één rijstrook per richting gefaseerd over te steken.

Zwart = aantal ongevallen

Rood = aantal gewonden

Rood = aantal doden