

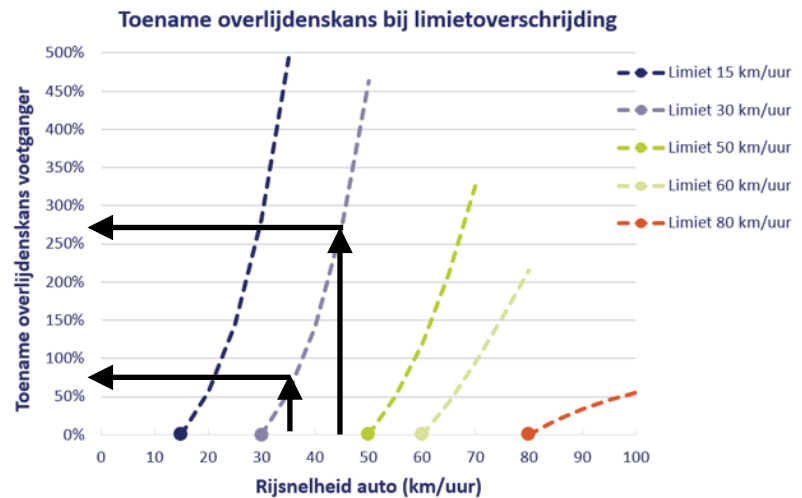
De Van der Kooijweg, aan de andere kant van het viaduct over de A4, wordt de route naar de sportvelden voor gemotoriseerd verkeer. Parallel aan deze weg ligt een vrijliggend fietspad.

[illegible]

www.walraad.nl

Verkeersveiligheid Van Rijnweg

Als kwetsbare verkeersdeelnemers en gemotoriseerd verkeer gemengd worden, dan geldt bij een snelheid onder 30km/uur dat de kans op overleven van een botsing groot is, al is ernstig letsel bij 30km/uur nog altijd goed mogelijk. Bij snelheden boven de 30km/uur neemt de kans op dodelijk ongeval sterk toe. Van het viaduct af richting de fietsstraat en op de fietsstraat rijdt het gemotoriseerd verkeer tussen de 35 en 45 km/uur. 15% rijdt nog weer sneller op de fietsstraat, waar 30 km/uur is toegestaan. De kans op overlijden bij een aanrijding neemt daardoor met 75 tot 275% toe voor een voetganger. Een fietser is, net als een voetganger, een kwetsbare verkeersdeelnemer.



afbeelding 9. Bij een botsing van een personenauto met een voetganger: toename overlijdensrisico voetganger ten opzichte van het risico bij de geldende snelheidslimiet (bron: [14]).

Bron: Voetgangers. SWOV-factsheet, juli 2020. SWOV, Den Haag.

Landelijk beleid- Duurzaam Veilig

De essentie van Duurzaam Veilig is dat ongevallen zoveel mogelijk uitgesloten zijn en als dat niet mogelijk is, de gevolgen van een ongeval in elk geval beperkt zijn. De huidige situatie sluit ongevallen niet uit en ook de ernst van ongevallen wordt niet beperkt. Door fietsers en voetgangers een eigen route te geven en zodoende te scheiden van gemotoriseerd verkeer, worden ongevallen wel op voorhand uitgesloten. Bijkomend effect is verkeersveiligheid verbeterd op de hele Van Rijnweg en in mindere mate op de straten erna (zoals Mgr. Bekkerslaan).

Beleid van gemeente Rijswijk

In het mobiliteitsprogramma van gemeente Rijswijk heeft als doelen bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Immers, als mensen zich willen verplaatsen dan moet dat wel veilig en gemakkelijk kunnen. Het mobiliteitsprogramma geeft ook aan dat inwoners desgevraagd aangeven dat verkeersveiligheid in hun eigen straat het allerbelangrijkst is. In lijn met het landelijk beleid wil ook gemeente Rijswijk naar nul verkeersslachtoffers per jaar. Elk slachtoffer, dat voorkomen kan worden, is er één teveel.

Beschouwing van de maatregel

Het achterliggende principe van Duurzaam Veilig is dat verkeer rijdt over wegen die daar ook voor toegerust zijn, wegen die gebouwd zijn om hoge intensiteiten veilig af te wikkelen. In de huidige situatie sluiten de vorm en functie van de Van Rijnweg en huidige gebruik niet goed op

elkaar aan. De Van Rijnweg is niet ontworpen voor de huidige intensiteiten gemotoriseerd verkeer.

Maatregel - met alle zorgvuldigheid

Het ligt voor de hand dat fietsers en voetgangers een directe verbinding krijgen op de van Rijnweg. Gemotoriseerd verkeer rijdt dan over goed toegeruste hoofdwegen, waar ze minder risico lopen en ook minder risico veroorzaken voor anderen.

De maatregel kan met zorgvuldigheid genomen worden, denk aan:

- Door het viaduct over de A4 af te sluiten met paaltjes wordt de situatie zelfhandhavend. Om de paaltjes rijden mag geen optie zijn. De paaltjes moeten conform richtlijnen voorzien zijn van inleidende markering en verlichting. Dit om dag en nacht goed zichtbaar te zijn.
- Daarnaast viel op dat er rondom de kruispunten van de Van Rijnweg met de Van der Kooijweg en Laan van Sion punten er verbeterpunten zijn vanuit verkeersveiligheid. Zo kan de fietsstraat en 30km/u zone op kruispunt Van der Kooijweg- Van Rijnweg beginnen, net voor het kruispunt met de Weidedreef. Dit is het punt waar kwetsbare verkeersdeelnemers en gemotoriseerd verkeer gemengd worden. Het belang van deze laatste maatregel blijkt uit de goedgebruikte olifantenpaadjes. Ook hebben autobestuurders in de ochtendspits slecht zicht op dit kruispunt door laagstaande zon.
- Door direct voorbij de laatste zijstraat op de Van Rijnweg, de Madelief, het bord 'doodlopende straat' te plaatsen met onderbord 'uitgezonderd (brom)fiets'. Ook op de Van der Kooijweg kan een bord 'doodlopende straat' geplaatst worden na de laatste zijstraat.
- Door het bord '(brom-)fietspad' kan ondersteund worden met hetzelfde bord in wegmarkering op de weg. Dit verduidelijkt de situatie.
- Door goede communicatie voorafgaand aan de afsluiting in de media en langs de weg. Juist in de eerste periode van de maatregel, waarin routeplanners hun netwerk actualiseren, is deze communicatie belangrijk.

Mochten er onverhoopt nog zorgen over de maatregel zijn, dan kan na een jaar de maatregel worden geëvalueerd met een voor-na meting.

Over Walraad

Adriaan Walraad is door de gemeente Rijswijk gevraagd om verkeersveiligheid op de Van Rijnweg (een fietsstraat met 30km/u regime) in beschouwing te nemen, in relatie tot de maatregel om een (brom-)fietspad in te stellen op het viaduct. Op maandag 11 september 2023 is de spits geschouwd.

De kennis van Adriaan Walraad is op verschillende manieren geborgd. Allereerst is er een degelijke basis een dubbele academische titel: civiele techniek en bedrijfskunde. Daarnaast is Adriaan Walraad gerechtsdeskundige en gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor met meer dan 25 jaar praktijkervaring. Dat levert een uniek profiel op.

Adriaan Walraad was drijvende kracht achter het handboek verkeersveiligheid van CROW en achter de topopleiding mobiliteit van Windesheim in Almere. Adriaan Walraad is geregistreerd bij LRGD en bij LDM als deskundige verkeer, vervoer, mobiliteit en RO. Daarnaast is Adriaan Walraad onderdeel van de flexibele schil van StAB, Stichting Advisering Bestuursrechtspraak.