



Actieplan Verkeersveiligheid 2023 - 2026

gemeente Katwijk



Inhoudsopgave

Samenvatting	4
Aanleiding.....	7
Hoofdstuk 1: De huidige situatie	9
Hoofdstuk 2: Top 10 knelpuntlocaties	17
Hoofdstuk 3: Algemene aandachtsgebieden.....	25
Hoofdstuk 4: Gedragsbeïnvloeding	27
Hoofdstuk 5: Anders organiseren.....	31

Bijlagen

Bijlage 1: Routekaart	36
Bijlage 2: Netwerkkarten KAM	37
Bijlage 3: Ongevalseconcentratiekaart	39
Bijlage 4: Snelheidsovertredingen	40
Bijlage 5: Uitleg Cross-methode voor prioritering ongevalslocaties	41
Bijlage 6: Knelpunten al belegd	43
Bijlage 7: Top 10-analyse, oplossingsrichtingen en afweging.....	43
Bijlage 8: Samenvatting knelpunten en maatregelen	64
Bijlage 9: Jaaractiviteiten VVN in 2022.....	65

**verder met 'Samen op weg naar een verkeersveiliger
Katwijk' Verkeersveiligheidsbeleid 2019**

Datum: 31-10-2023
Projectnummer: Z3142700D3142700
Auteur: Debora Zijdenbos

Samenvatting

Dit Actieplan Verkeersveiligheid 2023-2026 benoemt maatregelen om voor de komende jaren verder invulling te geven aan het verkeersveiligheidsplan Samen op weg naar een verkeersveilig Katwijk uit 2019. De aanpak richt zich op een top 10 aan knelpuntlocaties in Katwijk die nog niet belegd zijn en drie bredere aandachtsgebieden. Deze zijn opgesteld met input van stakeholders (lokale VVN en Fietzersbond, wijkraden en wijkagenten). Hiermee blijft de gemeente Katwijk inzetten op een verkeersveilig Katwijk.

Voor de top 10 geselecteerde locaties is niet alleen het aantal verkeersslachtoffers doorslaggevend. We hanteren een zogenaamde risico-gestuurde methode, waarbij ook snelheid(sovertredingen) en 'menging' van verkeer een belangrijke rol speelt. Snel verkeer ten opzichte van langzaam verkeer vormt een risico, bij een verschil in snelheid en omvang. De voetganger en fietser zijn als kwetsbare verkeersdeelnemers dan ook vaak slachtoffer. Aangezien deze gemeente het lopen en fietsen wil stimuleren, krijgen deze groepen de prioriteit in dit actieplan.

Bij de aan te pakken knelpunten speelt subjectieve veiligheid ook een rol: het gevoel van onveiligheid dat bij sommige locaties ervaren wordt, zonder dat de data duiden op veel ongevallen. Hoe dit door verkeersdeelnemers en stakeholders wordt ervaren, is bekeken tijdens schouwen in het tweede kwartaal van 2023. Deze schouwingen hebben bijgedragen aan de analyse van de geselecteerde locaties, oplossingsrichtingen en voorgestelde voorkeursmaatregelen. Deze maatregelen behelzen fysieke aanpassingen op korte termijn, onderzoeken voor grotere ingrepen, meeliften (werk met werk maken) met een latere herinrichting en organisatorische afspraken. Zo volgt uit een knelpunt om de obstakelvrije zichthoek bij voet- en fietsoversteken voor te schrijven.

Naast de aanpak van de top 10 knelpuntlocaties vraagt dit actieplan bredere aandacht voor gedragsbeïnvloeding. Verkeersgedrag met een hoge alertheid en gepaste snelheid is met name rond scholen en speeltuinen noodzakelijk. Een ongeval is immers een moment van onoplettendheid en/of verkeerd inschattingsvermogen. De oproep is dan ook om

rekening te houden met elkaar en eigen verantwoordelijkheid te nemen. Meer (regionale) campagnes en doelgroepgerichte acties moeten oproepen tot breder verantwoordelijk verkeersgedrag. De gemeente blijft de lokale VVN en Fietzersbond steunen in de gedragsbeïnvloedingsacties voor kwetsbare doelgroepen als kinderen en tieners. Naast het anticiperen op het gedrag van kinderen (zoals de campagne Onze scholen zijn weer begonnen) vraagt ook het breng- en haalgedrag rond scholen om aandacht. Door de inzet van programma's als Walking4school en Cycling4school krijgen scholen die zich actief willen inzetten voor een veiligere schoolomgeving de benodigde begeleiding.

Naast schoolzones zijn er meer bijzondere situaties waar maatwerk nodig is. Om de bedoeling daarvan duidelijk te maken, kunnen gezamenlijke spelregels opgesteld en gecommuniceerd worden. Ook voor nieuwe inrichtingsvormen als GOW30 (gebiedsontsluitingweg met 30 km/u) kan het tijdelijk uitleggen van de bedoeling helpen, totdat de toepassing van de nieuwe CROW-richtlijnen standaard bekend is.

Voor een passende aanpak is gerichte data over het verkeersgedrag en (snelheids)overtredingen nodig. Aansluiting op de ANWB-databank toont meer informatie dan de snelheidsdisplays en tellussen nu doen. Een ergernis wat ook meer inzicht vraagt, is het verkeersgedrag van de pakketbezorgers. Aangezien we online blijven bestellen, doet de gemeente onderzoek naar de logistieke mogelijkheden om de bezorging veiliger en verantwoordelijker te verzorgen. Een onderbelicht risico waar we dagelijks mee te maken hebben, zijn de afsluitingen en omleidingen bij werkzaamheden in de openbare ruimte. In de praktijk gaat dit nog niet altijd volgens de CROW-voorschriften en krijgen de voetgangers en fietsers nog geen prioriteit. De gemeente wijst hier vanuit haar voorbeeldfunctie bedrijven en aannemers op en maakt binnen haar organisatie goede afspraken.

Voor het anders organiseren spelen ook de standaard voor vergevingsgezinde infrastructuur en vormgeving van eenduidige, geloofwaardige voet- en fietsoversteken als brede aandachtsgebieden (vanuit de Katwijkse Veilig Verkeer Nederland en de Fietzersbond) een rol.

Top 10 knelpuntlocaties Katwijk

- 1 Fietsoversteken over bredere N206 afrit en Ambachtsweg bij Hoorneslaan
- 2 Kruisingsvormen en fietsruimte passen niet bij doorgaande 30km/u Boulevard (GOW30)
- 3 Gelijkwaardige kruising GOW30-wegen bij Bosplein
- 4 Verschillende vormgeving fietsruimte Kon. Julianalaan (Zeeweg-brug)
- 5 Geen voorrang en afsnijden groot gelijkwaardig plateau Rijnstraat-Turfmarkt
- 6 Smalle fietsruimte naast snel (groot) verkeer op Valkenburgseweg
- 7 Oplichtend knipperbord in plaats van verkeerslicht bij zebrapad Oegstgeesterweg
- 8 Kruisen Voorhousterweg met Bankijkerweg en Vinkenweg bij hoge snelheden
- 9 Smalle fietsruimte Buitensluis en Noordduinseweg
- 10 Bedoeling en zichtbaarheid keien en bomen Hoofdstraat

Drie brede aandachtsgebieden Katwijk

- A Vergevingsgezinde (fiets)infrastructuur
- B Eenduidige geloofwaardige oversteken
- C Rekening houden met elkaar en eigen verantwoordelijkheid



Aanleiding

In 2019 is na een participatietraject het verkeersveiligheidsplan Samen op weg naar een verkeersveiligere Katwijk vastgesteld. Sinds die tijd zien we dat we in Katwijk bewustere keuzes maken als het gaat om de manier van reizen, sneller fietsen door elektrische fietsen en hebben we door technologische mogelijkheden nieuwe manieren van communiceren, maar ook meer afleiding in het verkeer. Veranderd verkeersgedrag en de daarbij horende knelpunten in de verkeersveiligheid zijn reden voor dit Actieplan Verkeersveiligheid 2023.

Dit actieplan geeft inzicht in de aanpak van de actuele top 10 knelpunten wat betreft de Katwijkse verkeersveiligheid, zoals door het college aan de raad is toegezegd. Net als in de Katwijkse Agenda Mobiliteit krijgen fietsen en wandelen prioriteit boven autorijden. Dit sluit aan op de ambities uit het Coalitieakkoord, maar is ook noodzakelijk, omdat deze kwetsbare verkeersdeelnemers het grootste aandeel verkeersslachtoffers betreft (88%, bron: VIA – BLIQ).

Los van een tijdelijke daling in 2020 blijft er een stijgende lijn te zien in het aantal Katwijkse verkeersongevallen (ca. 300 per jaar) en met name -slachtoffers (jaarlijks ca. 150 geregistreerde gewonde). Dit heeft een impact op onze samenleving en onze mobiliteitskeuze. Het is de ambitie van de gemeente Katwijk om lopen en fietsen te stimuleren, maar dan moet deze duurzame manier van verplaatsen veiliger worden. Dit actieplan heeft tot doel Katwijk verkeersveiliger te maken door het aantal en de ernst van de verkeersslachtoffers te verlagen en het verkeersveiligheidsgevoel te vergroten.

Het actieplan heeft betrekking op de periode 2023 t/m 2026. Het vervolgproces vanuit het onderzoek 'fietsen in de voorrang op rotondes' is als uitvloeisel van het vorige verkeersveiligheidsplan geen onderdeel van dit actieplan. De aanpak veilige schoolomgevingen en het verkeersmeldpunt blijven wel onderdeel van dit plan.

Dit actieplan benoemt allereerst fysieke ingrepen aan de infrastructuur om de verkeerssituatie te verduidelijken. Het gaat hierbij om relatief kleine ingrepen, die vanuit aanvullend verkeersveiligheidsbudget binnen een paar jaar uitgevoerd kunnen

worden. Grotere reconstructies van wegen en kruispunten horen thuis binnen het Meerjaren Uitvoeringsprogramma van de Katwijkse Agenda Mobiliteit (MUP-KAM). Onderzoek naar de haalbaarheid van aanvullende maatregelen vanuit dit actieplan, kunnen vervolgens leiden tot het prioriteren van deze maatregelen binnen het MUP-KAM.

Voor de top 10 knelpuntlocaties lopen er op dit moment al enkele acties ter verbetering (ontbrekende borden met extra 'fietsnietjes' Rijnstraat en bochtverbreding bij versteviging Bankijkerweg naar Voorhousterweg). Wat verder op relatief korte termijn aan acties uitgevoerd kan worden, is het plaatsen van borden en belijning zonder juridische status. Deze quick wins moeten zorgen voor extra aandacht van verkeersdeelnemers op afwijkende situaties. Door eenduidige vormgeving moet de verkeersdeelnemer de bedoeling van de verkeerssituatie herkennen. Het snappen, kunnen en willen tonen van het gewenste gedrag zijn essentieel voor het slagen van de fysieke aanpassing.

Wanneer een fysieke aanpassing een beperking legt op het verkeer, is een verkeersbesluit nodig. Zo'n juridisch traject kost tijd, dus de borden en belijning voor dergelijke besluiten volgen in 2024/2025.

Leeswijzer

Dit actieplan start in hoofdstuk 1 met een terugblik op de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan uit 2019, geldend beleid rondom verkeersveiligheid en de huidige situatie in Katwijk, objectief en subjectief. Vervolgens komt in hoofdstuk 2 de top 10 aan knelpuntlocaties voor 2023-2026 aan bod en de beoogde maatregelen. Hoofdstuk 3 gaat over algemene aandachtsgebieden voor Katwijk, in aanvulling op de top 10. Acties rondom gedragsbeïnvloeding volgen in hoofdstuk 4 en de organisatorische stappen voor een eenduidige, veilige vormgeving en gebruik van de infrastructuur staan in hoofdstuk 5.





Hoofdstuk 1

De huidige situatie

1.1 Wat is er al gedaan?

Katwijk staat niet stil. Sinds het verkeersveiligheidsplan uit 2019 is er veel ondernomen rondom fietsveiligheid, het verwijderen van obstakels, het veiliger maken van de verkeerssituatie rondom onze scholen en de aanpak van en meldingen rondom infrastructuur. Hieronder een overzicht van acties rondom de verschillende thema's uit het plan van 2019.

Thema 1: Aanpak fietsveiligheid

Er is nader onderzoek verricht vanuit de aanbeveling om het langzaam verkeer binnen de bebouwde kom voorrang te geven. Besluitvorming hierover volgt buiten dit actieplan.

Thema 2: 'Troep van de Stoep', obstakelaanpak

Voor een betere doorgang op het trottoir en beperking van eenzijdige ongevallen, zijn waar mogelijk paaltjes en andere hinderlijke objecten door de gemeente verwijderd. Bij herinrichtingen zijn we kritisch op het (terug)plaatsen van dergelijke objecten. Bij noodzakelijke palen ter bescherming van bijvoorbeeld bruggen, vindt maatwerk plaats in overleg met de nood- en hulpdiensten.

Thema 3: Aanpak veiligheid schoolomgeving

Van het extra budget voor verkeersveiligheid is de schoolzone-aanduiding grotendeels aangebracht. Van de 24 scholen binnen de gemeente Katwijk behaalden er 3 (Mr. J.J.L. van der Bruggenschool, Sjaloomschool en de Ds. R.PA. Rutgerschool) het certificaat 'School op Seef'¹. Ook deden drie scholen mee met de pilot Walking4School met een verkeerseducatieve actie als scholenprijsvraag (zie pagina 12). Een structurele integrale aanpak voor iedere school is vanwege capaciteitsgebrek uitgebleven. Met steun van o.a. de gemeente voert VVN Katwijk wel jaarlijks acties uit voor gedragsbeïnvloeding rond deze doelgroep (zie bijlage 8).

Thema 4: Aanpak snelheid in 30 km/uur-gebieden

Er is belijning aangebracht op het wegdek bij het binnenrijden van woongebieden om de 30km/u-zone te benadrukken. Campagnes om weggebruikers te attenderen op de maximumsnelheid in woonstraten (erftoegangswegen) konden niet worden uitgerold vanwege capaciteitsgebrek.

Thema 5: Aanpak infrastructurele knelpunten

Van de top 10 infrastructurele knelpunten in 2019, vonden er tot de zomer van 2023 op alle locaties afgezien van Hoorneslaan maatregelen plaats voor verbetering van de verkeersveiligheid. Bij de aanpak zijn ook kleinschalige verbeteringen, zoals de band van Boulevard afschuiven, toegepast. Zie de tabel op de volgende pagina voor de maatregelen.

¹ <https://www.schoolopseef.nl>

1	Oegstgeesterweg	Heringericht met gelijkwaardige plateaus
2	Bosplein	Heringericht met gelijkwaardig plateau
3	Brouwerstraat	In 2023 heringericht
4	Zeeweg	Oversteeklocaties bij bushaltes aangepast
5	Sandtlaan	Al 50km/u rijbaan met fietspaden conform richtlijnen
6	Hoorneslaan	Tot 2023 geen aanpassingen aan parallelweg/fietspad
7	Boulevard	Fietspadband is schuin afgesneden
8	Biltlaan	Tweerichtingsfietspad oostzijde aangelegd
9	N206	Provinciale weg deels heringericht
10	Hoofdstraat	Sinds 2019 heringericht als 30km/u erftoegangsweg

Thema 6: centraal meldpunt infrastructuur, scherper ontwerpen en helder communiceren.

Het meldingssysteem Fixi registreert sinds 2019 alle verkeersgerelateerde vragen en antwoorden. Hierin wordt geen onderscheid gemaakt in meldingen voor specifiek verkeersveiligheid, maar het systeem geeft wel een algemeen beeld van de verkeersveiligheid in de gemeente Katwijk. Ook bij het lokale VVN-participatiepunt² en afdeling van de Fietsersbond³ komen meldingen binnen, die meegaan in advisering aan de gemeente en bij scholenbijeenkomsten (jaarverslag 2022 VVN Katwijk). Daarbij geven de Fietsersbond en VVN tips voor een veiligere deelname aan het verkeer⁴ en voeren ze daarvoor acties uit. De mobiliteitsdeskundigen bespreken verkeersmaatregelen met de hulpdiensten in het zogeheten Brede VerkeersOverleg (BVO). Voor het scherper ontwerpen en helderder communiceren is geen concrete afspraak vastgelegd.

Activiteiten lokale belangenverenigingen: VVN Katwijk en de lokale Fietsersbond

VVN maakt tijdens de jaarlijkse campagne 'De scholen zijn weer begonnen' met banners aan alle weggebruikers duidelijk dat iedereen veilig over straat hoort te gaan. VVN Katwijk organiseerde in 2022 diverse acties per doelgroep:

- Scootmobielcursus voor 25 senioren
- Opfriscursus voor 70 senioren
- Theorie en praktijk van het verkeer voor Oekraïense vluchtelingen
- 5x theorielessen voor statushouders
- Theoriecursus voor chauffeurs van De Wilbert

Van alle basisschoolleerlingen deden er 800 mee aan het praktisch en theoretisch verkeersexamen, 800 volgden 'dode hoeklessen' en 250 volgden een voorlichting over fietsverlichting, in samenwerking met twee voetbalverenigingen en een korfbalvereniging. De gemeente Katwijk vergoedt de kosten hiervoor, samen met Holland Rijnland en provincie Zuid-Holland. De Katwijkse afdeling van de Fietsersbond organiseert jaarlijks in oktober samen met de politie een fietsverlichtingsactie¹.

² <https://participatiepunt.vvn.nl/>

³ <http://zuid-holland.fietsersbond.nl/>

WALKING4SCHOOL

BASISSCHOLEN KATWIJK/RIJNSBURG

MARNIXSCHOOL IN KATWIJK

ORANJE NASSAUSCHOOL IN RIJNSBURG

WILLEM VAN VEENSCHOOL IN KATWIJK

'weg is leuk, ik loop langs heel veel winkels'

'hele drukke weg onderweg, niet altijd duidelijk wat ik moet doen. Ik fiets daarom soms om'

RESULTATEN LOOP OF FIETS

DEELNAME

Landelijk **33%** **33%** **1%** **30%** **3%**

Katwijk (3 scholen gemiddeld)

34% **41%** **4%** **21%** **0%**

Oranje-Nassau **200** leerlingen

22% **59%** **3%** **16%** **0%**

Willem van Veen **200** leerlingen

35% **35%** **6%** **24%** **0%**

Marnix **260** leerlingen

45% **28%** **4%** **23%** **0%**



WALKING4SCHOOL



660 leerlingen, **26** groepen, **35** leerkrachten, **1** project van **3** maanden met **3** scholen, **1** gemeente en **1** ministerie, **223** mails, **3** actieweeken, **3** schoolschouwen, **10** Walking4SchoolScans, **16** schoolstraathekken, **60** posters, **1000** ouderflyers, **400** stickervellen, **12** dropflags, **6** foamboards, **6** banners en héél véél stickertjes op **30** deurposters

Katwijk is een echte loopgemeente! Van deze drie basisscholen is de Oranje Nassauschool de grootste loopschool: maar liefst **6** op de 10 kinderen komt te voet. De Willem van Veenschool heeft de meeste steppers: **6%** stept. En de Marnixschool is een echte fietsschool: **45%** fietst.

Wat vinden de kinderen zelf?

Kinderen die zelf fietsen, stappen of lopen, zien andere dingen dan kinderen die gebracht worden. Dat bleek uit de een-op-een-gesprekjes die we met de bovenbouw kinderen voerden. De meeste kinderen vinden het leuker om zelf te gaan en niet gebracht te worden. Die vrijheid en zelfontplooiing gun je elk kind. Wij, volwassenen, zouden ze een veilige en aantrekkelijke route naar school moeten bieden, zodat ze lekker zelf én veilig door de stad kunnen bewegen. Ook later naar het voortgezet onderwijs.

RESULTATEN ACTIEWEEK WALKING4SCHOOL

De kids van de Oranje Nassauschool pakten in de actieweek **4** keer zo vaak de step: wel **12%** van de kinderen stepte. De Willem van Veenschool zag het autoverkeer met maar liefst driekwart afnemen: van **24%** naar **6%**. En de Marnixschool greep de actiedag aan om vanwege een fietscircuit op het schoolplein kinderen met de fiets te laten komen. Dat werkte: **58%** van de kinderen kwam die dag met de fiets.

'leuke weg naar school want ik kom vriendjes tegen en daar kan ik dan mee praten'

WAT GAAT ER GEBEUREN

Hoe leuk en effectief was de straatafsluiting bij de Willem van Veenschool en de Oranje Nassauschool: school, ouders en kinderen willen het **hele jaar een Schoolstraat!** En de Marnixschool wil graag een fysieke oplossing zodat **auto's niet meer** aan de schoolkant op de stoep kunnen parkeren en een betere opstelplek voor ouders bij de zebraoversteek aan de achterzijde van de school. Daar gaat de gemeente met de scholen aan werken.

Met de actieweek zijn **548** autoriteiten bespaard. Per jaar zouden dit zo'n **28.000** autoriteiten minder zijn. Met gemiddeld 2 km afstand naar school zijn zo'n **56.000** autokilometers per jaar voorkomen. Dit is bijna **anderhalf** keer de omtrek van de aarde (40.000 km). En dat met slechts **3** basisscholen. Er zijn in 1 week **406** fietsritten extra gemaakt, ofwel **21.112** fietstochten op jaarbasis. Dit komt neer op ongeveer de halve aardbol af fietsen. In Katwijk wordt al veel gelopen, maar de lopers en steppers in de actieweek zijn goed voor **144** tochten extra. Per jaar zijn dit zo'n **7.500** extra wandel/steptochten. Met bijna 15.000 kilometer totaal hebben we het hier over 1.500.000 verbrande calorieën.

BRONNEN

- > https://www.crow.nl/downloads/pdf/portals/mobiliteit-en-ge-drag/toelichting/factsheet-schoonmobilititeit_web.aspx?text=pdf
- > https://ecf.com/sites/ecf.com/files/ECF_CO2_WEB.pdf
- SOAB's schoolverkeersdatabase (sinds 1994)
- > Evaluatierapport Cycling4School pilot provincie Gelderland en gemeente Apeldoorn (SOAB, Breda, januari 2021)
- www.cycling4school.nl/resultaten
- > <https://allecijfers.nl/basisscholen-overzicht/katwijk/>

Katwijk

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

HOLLAND RIJNLAND

SOAB

Meer weten over Walking4School en de pilot? Check www.walking4school.nl

Tekst: SOAB Adviseurs. Design: BoldGraphicDesign.nl



1.2 Lokaal, regionaal en landelijk beleid

De voorgestelde maatregelen van dit actieplan passen binnen het vastgestelde beleid en kader stellende afspraken.

Duurzaam Veilig

Verkeersveiligheid eindigt niet bij de gemeentegrens. Om duidelijkheid te scheppen binnen heel Nederland, is door het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek, SWOV, de landelijke Duurzaam Veilig-visie opgesteld. Gemeente Katwijk heeft zich hieraan gecommitteerd en volgt daarbij de richtlijnen van het landelijke CROW-kennisinstituut voor eenduidige herkenbare vormgeving van de infrastructuur. Duurzaam Veilig (3)⁴ uit 2018 is ook in dit actieplan leidend.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Landelijk geven de ministeries I&W en J&V met maatregelen in het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025⁵ invulling aan risico-gestuurd verkeersveiligheidsbeleid via vijf thema's:

1. Veilige infrastructuur
2. Langzaam verkeer
3. Veilige voertuigen en rijkhulpsystemen
4. Veilig gedrag
5. Rijden onder invloed

Het provinciaal verkeersveiligheidsbeleid is beschreven in het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2021-2030⁶.

Gemeentelijke visie op mobiliteit

De Katwijkse Agenda Mobiliteit (KAM) uit 2019⁷ borgt het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Uitgangspunten uit de KAM voor de verkeersveiligheid zijn:

- Zo veel mogelijk reduceren van verkeersongevallen (conform de doelstelling 'Maak een punt van nul', een initiatief van het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV) Zuid-Holland);
- Inrichting van de infrastructuur volgens CROW richtlijnen en conform Duurzaam Veilig;
- Gedrag (educatie en voorlichting) en handhaving (in voorliggend actieplan);
- Een standaardtoets op verkeersveiligheid voor alle te nemen maatregelen in de openbare ruimte.

Netwerkaarten (bijlage 2) schetsen het kader voor infrastructurele aanpassingen waarin fietsers en voetgangers prioriteit krijgen, gevolgd door de bereikbaarheid van bedrijventerreinen voor het wegverkeer.

De gemeente Katwijk volgt hierin het STOMP-ordeningsprincipe⁸, waarin de duurzame vormen van mobiliteit voor gaan.

1. Stappen (aantrekkelijke looproute en voorzieningen op loopafstand)
2. Trappen (comfortabele fietsroutes en voorzieningen op fietsafstand)
3. Openbaar vervoer (aansluiting gebieden en -functies op ov)
4. Mobility as a Service (aanbod mobiliteitsdiensten)

Om maatregelen te laten aansluiten bij de beleving en het gedrag van verkeersdeelnemers, houden we rekening met huidige trends en ontwikkelingen. De gemeente heeft geen invloed op nieuwe vervoerswijzen of persoonlijke overtuigingen, maar kan wel rekening houden met wat er voor de gemiddelde Katwijker en in de Nederlandse samenleving speelt. Hierbij kan gedacht worden aan:

- Snelheid & positie e-bike (waaronder de fatbike) en e-scooters
- 30 km/u op doorgaande wegen (GOW30)
- Deelmobiliteit zonder eigenaarschap
- Overnemen rijtaken door technologie
- Toenemende inclusiviteit en toegankelijkheid
- Afgeleid en onder invloed onderweg
- Verwachtingen naar de overheid
- Minder rekening houden met elkaar

4 <https://swov.nl/nl/publicatie/dv3-visie-duurzaam-veilig-wegverkeer-2018-2030>

5 <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/04/15/bijlage-1-landelijk-actieplan-verkeersveiligheid-2022-2025>

6 <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/wegverkeer/verkeersveiligheid/>

7 https://www.katwijk.nl/fileadmin/user_upload/20190712_Verkeersveiligheidsplan_Samen_naar_een_verkeersveiligere_Katwijk.pdf

8 <https://www.goudappel.nl/themas/nieuwe-mobiliteit/stomp-ordeningsprincipe>

1.3 Hoe veilig is het in Katwijk

Objectieve verkeersveiligheid

Hieronder staan de cijfers van de geregistreerde ongevallen van 2014-2022 (zie bijlage 3 voor een ongevallenconcentratiekaart). Deze data geven een beeld de objectieve verkeersonveiligheid in gemeente Katwijk. Verderop in dit onderdeel gaan we in op de subjectieve veiligheid, het gevoel van veiligheid.

Tijdsperiode	Verkeersongevallen	Gewonden	Mogelijke gewonden	Doden
2014	258	106	-	0
2015	221	89	-	2
2016	241	101	-	1
2017	301	142	-	4
2018	308	163	2	1
2019	312	176	0	0
2020	256	142	3	0
2021	286	151	3	1
2022	281	160	5	0
Totaal	1.443	792	13	2

Bron: © 2023 VIA, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdsperiode

Opmerking: In de Corona-jaren 2020 & 2021 liggen de gemiddelde aantallen lager dan verwacht als gevolg van de maatregelen om de verspreiding te beperken.

Een analyse geeft de belangrijkste inzichten

(bron: VIA – BLIQ):

- **Geen verandering in het aantal verkeersdoden, wel stijgend aantal slachtoffers sinds 2020**

Landelijk was er in 2022 een toename van het aantal verkeersdoden. In Katwijk was dat niet het geval, al blijft het aantal verkeersslachtoffers sinds 2020 wel stijgen. Sinds 2014 is er een stijging te zien van het aantal verkeersongevallen.

laag. Bijna de helft van alle slachtoffers is fietser (met een stijging van 28% naar 46%), exclusief de e-bike. De grote toename van het aantal e- bikes op straat is ook zichtbaar in het aandeel onder de verkeersslachtoffers. Over de gehele meetperiode gezien is hun aandeel in ongelukken bijna verdubbeld (van 7% naar 13%) en stijgend.

- **Toename aandeel kwetsbare vervoerswijzen, vooral de fiets**

Onder de verkeersslachtoffers behoort 88% (periode 2018 t/m 2022) tot de categorie kwetsbare verkeersdeelnemers (voetganger, (e-)fietser, snor/bromfietser, gebruiker scootmobiel), tegenover 78% in de periode 2014 t/m 2017. Hierin spelen onder andere de verbeteringen in veiligheidsconstructie van auto's en de introductie van de helmplicht een rol. Die laatste heeft bijgedragen aan bijna een halvering van het aandeel snor/bromfietzers (van 42% in 2019 naar 23% in 2023). De voetganger is procentueel de grootste stijger (van 1% naar 5%), maar in aantallen nog relatief

- **Minder jonge en meer oudere slachtoffers**

Het aandeel jongeren (12 t/m 24 jaar) onder de verkeersslachtoffers is gedaald van 27% naar 25%. De piek naar leeftijd zit nog wel in de categorie 16 t/m 20-jarigen. Het aantal slachtoffers onder senioren daarentegen is flink gestegen, met pieken bij de 60- en 70-jarigen. Het grote aandeel fietsrecreanten dat op de e-bike stapt, verklaart het hoge aandeel senioren in de ongevallenstatistieken: 80% van de gewonde e-bikers is 70+.

- **Geen black spots, maar wel verkeersongevallenlocaties**

Katwijk kent tot de zomer van 2023 geen black spots. Black spots zijn locaties waar in een periode van vijf jaar tien geregistreerde ongevallen hebben plaatsgevonden of zes letselongevallen in drie jaar. Wel kent de gemeente lastige fietsoversteken en verkeersongevallenconcentraties (zie de kaart in bijlage 3).

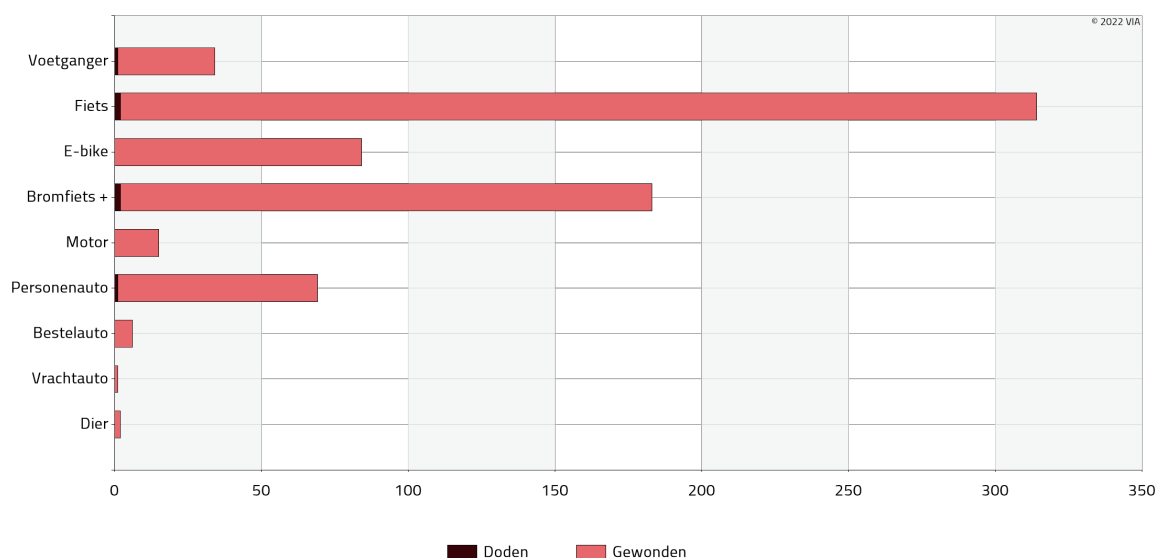
Ook snelheidsovertredingen zijn cijfermatig te onderbouwen, en daarom een onderdeel van de verkeerskundige analyse van dit actieplan (zie ook bijlage 5).

- **Gemeten snelheidsovertredingen**

Snelheidsovertredingen vormen een risico, omdat de kans op en de ernst van een ongeval groter is door een niet aansluitend verwachtingspatroon van andere verkeersdeelnemers en een langere remweg bij hoge snelheid. Structurele snelheidsovertredingen zijn daarmee een risicofactor voor de analyse van onveilige wegen en kruisingen binnen de ongevalscijfers (zie bijlage 5). Hierin is de V85 (gereden snelheid van 85% van het verkeer) ten opzichte van de geldende maximumsnelheid genomen.

Verkeersslachtoffers versus Vervoerswijze

Gemeente Katwijk: 2017 t/m 2021



Subjectieve verkeersveiligheid

Locaties waar weggebruikers een gevoel van verkeersonveiligheid ervaren, kennen meestal weinig (zware) verkeersongevallen. Wanneer je je in het verkeer onveilig voelt, let je namelijk extra op en rem je af. Door de hogere oplettendheid en lagere snelheid, is de kans op en ernst van een verkeersongeval kleiner. Dit betekent dat locaties zonder geregistreerde ongevallen bij een aanpak van de (volgens de data) gevaarlijkste kruisingen of trajecten niet aan bod komen.

De gemeente heeft ook aandacht voor de zogenaamde subjectieve verkeersveiligheid. Iedereen zou veilig aan het verkeer deel moeten kunnen nemen. Als bepaalde locaties gemeden worden door een gevoel van onveiligheid, is dat niet wenselijk. Om de subjectieve verkeersveiligheid te kunnen bepalen, zijn input vanuit de media, meldingen, klachten en vragen bij de gemeente en stakeholders meegenomen in het opstellen van de top 10 die in het volgende hoofdstuk aan de orde komen.

- **Aandacht in de media en politiek**

Aandacht in de lokale media kan een breder beeld vanuit de maatschappij weerspiegelen. In de lokale media is afgelopen jaren vooral aandacht besteed aan de fietsoversteken van Hoorneslaan met N206 en Bosplein.

- **Signalen vanuit de buurt via stakeholders**

De gemeente raadpleegt regelmatig stakeholders om te horen wat er leeft in Katwijk. Georganiseerde stakeholders ontvangen via hun eigen kanalen klachten en verzoeken. Voor dit actieplan is aan de wijkraden, wijkagenten, lokale Fietzersbond en VVN gevraagd om knelpunten aan te dragen, die – naast de data – een basis hebben gevormd voor de top 10. Hierbij moet worden opgemerkt dat door een brede vertegenwoordiging zeer lokale, persoonlijke knelpunten die door anderen niet onderkend werden, de toplist niet hebben gehaald.

- **Meldingen van knelpunten**

Burgers en andere belanghebbenden kunnen verkeersmeldingen doen via het systeem Fixi. Dit kan naast verkeersonveiligheid ook over parkeren, bereikbaarheid en leefbaarheid gaan. In het systeem is geen selectie van enkel de verkeersonveiligheidsmeldingen mogelijk. Klachten en verzoeken komen bij de gemeente Katwijk ook binnen via andere kanalen (brieven, politieke vragen). De mobiliteitsdeskundigen van Katwijk verzamelen alle signalen, om een breder beeld te krijgen. Hun ervaringen met terugkomende meldingen vanuit de verschillende bronnen, vormt ook input voor de selectie van de top 10.



Hoofdstuk 2

Top 10 knelpuntlocaties

Voor de totstandkoming van een breed gedragen top 10 voor onveilige verkeerslocaties in Katwijk zijn de volgende stakeholders betrokken:

- Wijkraden
- Wijkagenten
- Lokale Fietsersbond
- Veilig Verkeer Nederland (VVN) Katwijk

De opbrengst van het vorige verkeersveiligheidsplan uit 2019 inclusief top 10⁹ is meegenomen in het proces om voor de jaren 2023-2026 tot een top 10 te komen.

Om alle (aangedragen) knelpunten te kunnen prioriteren, is een analyse van ongevalsconcentraties gebruikt¹⁰. Na filtering van de locaties waar al een plan voor beschikbaar was (zie bijlage 6), ontstond een top 10 aan te pakken locaties¹¹. Voor iedere locatie uit de top 10 zijn er vanuit de analyse en bijdrages van stakeholders oplossingsrichtingen opgesteld en afgewogen. Daar zijn de voorkeursmaatregelen uitgekomen¹². Hieronder staan de knelpunten en voorkeursmaatregelen per locatie beschreven.



1. Fietsoversteken over bredere N206 afrit en Ambachtsweg bij Hoorneslaan

In de afgelopen tijd is het aantal aanrijdingen van (brom)fietsers op deze locatie sterker toegenomen dan uit de ongevalscijfers van voorgaande jaren blijkt. Het geen voorrang verlenen heeft door het hanteren van hogere snelheden een ernstigere afloop. Dit geldt voor zowel de (brom)fietsers die Ambachtsweg oversteken als voor gemotoriseerd verkeer vanaf de N206.

Met name bij het oversteken van twee rijstroken, kan er afdekzicht ontstaan. De provincie Zuid-Holland stemt daarom in om dit waar mogelijk terug te brengen. De bredere afrit is juist aangelegd vanwege opstoppingen op de N206, maar een extra rechts-afslagvak op Ambachtsweg naar de N206-oprit is mogelijk niet meer noodzakelijk. Het modelmatig simuleren hiervan vraagt veel tijd. Voor de gevraagde verkeerslichten is het achterhalen van die technische haalbaarheid gezien de investering noodzakelijk.

Tijdens het wachten op de simulatie en het haalbaarheidsonderzoek kan het dichtzetten van de tweede rijstrook naar de oprit wel al proefondervindelijk plaatsvinden. Dit geeft waarschijnlijk verkeersopstoppingen, maar bij langzaam rijdend verkeer is de kans op en ernst van ongevallen kleiner. Mocht dit niet werken, dan betekent dit mogelijk de afsluiting van fietsoversteken. Om de fiets te prioriteren, heeft het versmallen van de Ambachtsweg en/of verschuiving van de fietsoversteek over de afrit de voorkeur.

Maatregel

Tijdens haalbaarheidsonderzoeken naar verkeerslichten, het afsluiten of verschuiven van fietsoversteken, wordt het rechts-afslagvak op Ambachtsweg naar de N206-oprit (proefondervindelijk) afgesloten.

⁹ Zie thema 5 in het eerste hoofdstuk bij Wat is er al gedaan.

¹⁰ Zie bijlage 5 voor uitleg CROSS-methode.

¹¹ Zie bijlage 8 voor de uitgebreide lijst met uitleg.

¹² Voor het proces: zie bijlage 7.

2. Kruisingsvormen en fietsruimte passen niet bij doorgaande 30km/u Boulevard (GOW30)

Doorgaand verkeer op de Boulevard rijdt doorgaans harder dan 30km/u en geeft geen voorrang aan verkeer van rechts vanuit de (woon)straten. Daarbij is de verhoogde fietsruimte te smal en worden snellere fietsers (nu vooral racefietsers) niet op de naastliggende rijbaan verwacht. De hogere snelheid bij menging met fietsers geeft meer (risico op) ongevallen en een onveilig gevoel.

Volgens de nieuwste inzichten past voorrang van een GOW30 op de woonstraten beter bij de verwachtingen. Daarom krijgen de Te Brittenstraat en Seinpoststraat inritconstructies. De gelijkwaardigheid bij de aansluitingen met de GOW30 Kon. Wilhelminastraat en (nog te herinrichten) Vuurbaakplein krijgen door borden en belijning extra attentie. Om de gereden snelheid niet te verhogen, hoort de rijstrook voor het verkeer versmald te worden door de fietsruimte te verbreden. De huidige suggestiestrook aan de landzijde is minimaal en niet herkenbaar. Aangezien het asfalt binnen een paar jaar vervangen moet worden, volgt nu alleen de aanduiding met fietssymbool.

Onderzoek moet uitwijzen hoe de inpassing van brede (gekleurde) fietsstroken hierin mee kan. Ook een volwaardige fietsstrook aan Zeezijde, zou smallere stroken geven. Bij de verhoogde fietsruimte is dat niet nodig, maar deze is wel te smal voor de vele fietsers met onderling snelheidsverschil. Aangezien fietsers op een 30km/u weg passen, komt er een suggestiestrook waar één snelle fietser op past naast een onverplicht fietspad voor de standaard fietser. Deze unieke verdeling vraagt intensieve communicatie en een evaluatie daarvan, voordat de definitieve inrichting bij de onderhoudswerkzaamheden plaatsvinden.



2

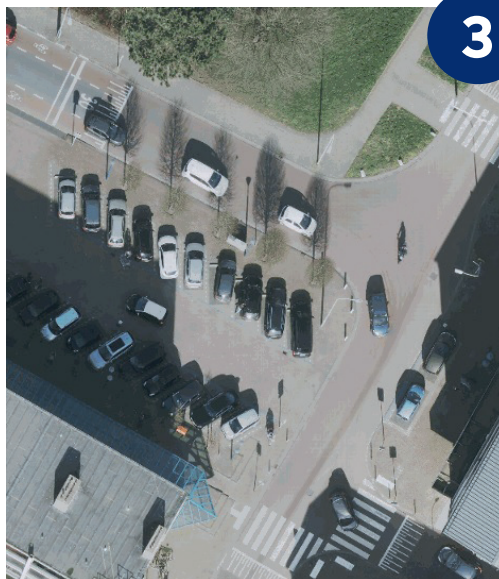
Maatregel

Vooruitlopend op opvallende bredere fietsstroken bij de aanleg van nieuw asfalt, volgen nu fietssymbolen op de suggestiestroken, een smalle strook voor de snelle fietsers naast het verhoogde (onverplichte) fietspad, borden & belijning bij de GOW30 aansluitingen en inritconstructies naar de woonstraten.

3. Gelijkwaardige kruising GOW30-wegen bij Bosplein

In tegenstelling tot de vorige twee knelpunten is dit een subjectief knelpunt waar door de stakeholders en media aandacht voor gevraagd wordt. De snelheid waarmee verkeer aan komt rijden en opstoppingen op de rijbaan bij o.a. het parkeerterrein, maken de situatie voor kwetsbare verkeersdeelnemers lastiger in te schatten.

Aangezien de kruising met parkeerterrein een aantal jaren geleden al is aangepakt en er pas mogelijkheden zijn voor structurele verbeteringen bij verdere ontwikkeling, volgen vanuit dit actieplan alleen kleinschalige maatregelen.



Maatregel

Een laad- en losstrook op de huidige twee losse parkeerplaatsen beperkt het blokkeren van de rijbaan. Daarbij helpt het communiceren van het gewenste gebruik van de kruising mee in de benodigde gedragsverandering, totdat de verkeerssituatie verandert.

4. Verschillende vormgeving fietsruimte Kon. Julianalaan (Zeeweg-brug)

Vanuit de stakeholders zijn meerdere kleine knelpunten aangedragen die een risico vormen voor dit fietstraject. Met meer opstelruimte voor auto's naar de inrit van de Stadhoudersdreef en overstekende fietsers naar Industrieweg, blijft het fietspad vrij voor doorgaande fietsers. Door haaiantanden te plaatsen op de aansluitende fietspaden, sluit de situatie aan op het verwachte verkeersgedrag.

Maatregel

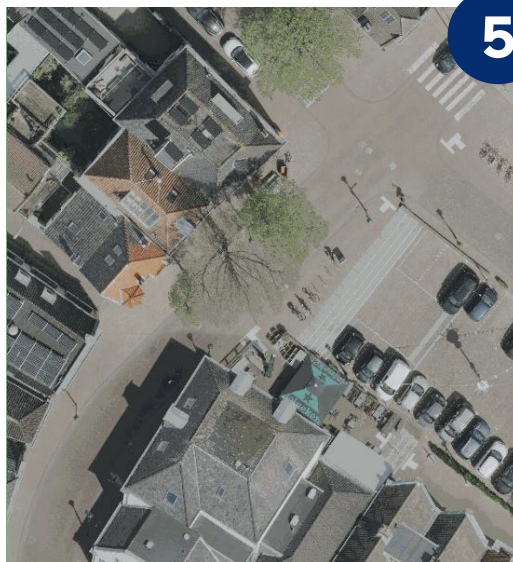
Het vergroten van opstelruimtes en voorrang geven voor het doorgaande fietspad.



5. Geen voorrang en afsnijden groot gelijkwaardig plateau Rijnstraat-Turfmarkt

Met de herinrichting heeft de Rijnstraat gelijkwaardige kruisingen op plateaus gekregen. Voor de pleinuitstraling is het plateau bij de Turfmarkt veel groter gemaakt met subtiële vormgeving. Het voorrang verlenen aan (fietsers) van rechts ligt voor verkeer vanaf het zuiden minder in de lijn der verwachting. Extra belijning en bebording moet de aandacht vestigen op gewenst gedrag.

Daarnaast snijden fietsers vanaf het westen de bocht naar de supermarkt af om de kruising te vermijden. De stakeholders en direct aanwonenden die hier aandacht voor vragen, stelden obstakels voor. Aangezien rond het plein en bij de supermarkt een tekort aan fietsenstalling is, worden hier fietsnietjes geplaatst.



Maatregel

Door borden, belijning en fietsnietjes sturen op het bedoelde gebruik van de kruising.

6. Smalle fietsruimte naast snel (groot) verkeer op Valkenburgseweg

De stakeholders onderkennen de risico's die de menging van fietsers met snel/groot verkeer brengt op dit traject. Net als op aangrenzende wegen, moet hier nog een herinrichting plaatsvinden. Het actieplan vraagt daarom dit op te nemen in de MUP-KAM. Dit om bredere fietsstroken en een smallere 30km/u-rijstrook te realiseren als GOW30-maatregelen.

Maatregel

Opnemen van bredere fietsstroken bij de herinrichting naar GOW30 in de MUP-KAM.



7. Oplichtend knipperbord in plaats van verkeerslicht bij zebrapad Oegstgeesterweg



Het huidige verkeerslicht bij het zebrapad is juridisch tegenstrijdig en is niet logisch direct naast de gelijkwaardige kruising met Oranjelaan en Tramstraat. In deze doorgaande, maar ook 30km/u-woonstraat, past beter een opvallend bord om te waarschuwen voor de overstekers naar o.a. de school.



Maatregel

Het verkeerslicht wordt vervangen door een opvallend zebrapadbord dat oplicht als op het knopje wordt gedrukt, iets wat de kwetsbare overstekers al gewend zijn voor het oversteken.

8. Kruisen Voorhouterweg met Bankijkerweg en Vinkenweg bij hoge snelheden

De aansluiting van de 30km/u Voorhouterweg op Bankijkerweg is aangepast, maar met de hoge snelheden en zichtbelemmeringen blijft het oversteken voor fietsers lastig.

Bij de fietsoversteek vanaf de parallelweg is geen rekening gehouden met lagere fietsers (o.a. Fietsmaatje). De containers die het zicht blokkeren op het snel rijdende verkeer van Bankijkerweg, moeten daarvoor verplaatst worden.

Ook naar Vinkenweg is het zicht op verkeer van rechts dat voorrang heeft, beperkt. Als aanvulling op de belijning moet een bord dit benadrukken. Naast deze kleine maatregelen is het onderzoeken van aanvullende snelheidsremmende maatregelen voor een andere uitstraling van deze weg wenselijk.



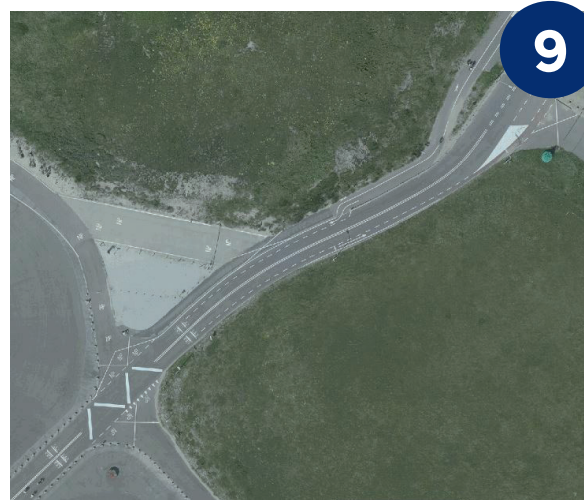
Maatregel

Zichthoek vrijmaken, 'rechts gaat voor' bord plaatsen en onderzoeken hoe de snelheid verlaagd kan worden om het kruisen van de Voorhouterweg veiliger te maken.

9. Smalle fietsruimte Buitensluis en Noordduinseweg

Deze verbinding tussen de Boulevard en Duinfietspad is als omleidingsroute in het verleden ingericht met afwijkende obstakels in de weg en daarnaast. De meerdere wegbeheerders hier hebben ook geleid tot veel/tegenstrijdige bewegwijzering. Gezien het toegenomen fietsgebruik en de parkeerregulering zijn de obstakels, waar tegenaan gereden kan worden, onwenselijk.

Door de rijbaan aan de fietser te geven, ontstaat een comfortabele fietsroute. Om parkeerders een uitwijkroute te geven als de Boulevard vol is, heeft het de voorkeur om verkeer richting het parkeerterrein als gast op een fietsstraat toe te staan. Vanaf het parkeerterrein is er een aansluiting op de doorgaande route, zodat eenrichtingsverkeer naar het parkeerterrein voor auto's geen probleem mag zijn. Over de uitvoering hiervan moet net als de bebording afstemming met de andere wegbeheerders plaatsvinden.



Maatregel

Herinrichten als fietsstraat waar de auto naar het parkeerterrein als gast mag meerijden.

10. Bedoeling en zichtbaarheid keien en bomen Hoofdstraat

Gezien terugkomende vragen over de bedoeling van de keien op de Hoofdstraat, is dit subjectieve knelpunt toegevoegd aan de lijst. Door het opstellen en aangeven van specifieke spelregels, wil de gemeente het bedoelde gebruik uitleggen. Reflectie van deze en andere obstakels op de weg kunnen naast herkenbaarheid ook de zichtbaarheid bij nat/donker weer verbeteren.

Maatregel

Verduidelijken hoe obstakels te passeren in deze 30km/u straat.





Hoofdstuk 4

Algemene aandachts- gebieden

Bij de selectie van knelpunten vroegen de lokale Fietsersbond en VVN ook aandacht voor algemene niet-locatiegebonden thema's. Ook bleek uit de bevindingen uit het participatietraject voor het verkeersveiligheidsplan 2019 (gedrag, obstakels en onduidelijkheid na herinrichting) dat nog niet alle punten afdoende waren opgepakt. De specifieke knelpunten die vanuit de stakeholders werden genoemd, zijn:

1. Palen op fietspaden
2. Opvallende detaillering oversteeklocaties
3. Communiceren bedoeld gebruik

Aangezien deze knelpunten een breder signaal vertegenwoordigen, zijn benoemde punten vertaald naar drie algemenere aandachtsgebieden:

1. Vergevingsgezinde (fiets)infrastructuur

Palen op fietspaden worden vanuit de obstakelaanpak 'Troep van de stoep' verwijderd of waar nodig zichtbaar ingeleid, als onderdeel van een 'vergevingsgezinde infrastructuur'. Dit dringt het toenemende aantal eenzijdige ongevallen terug. Naast belijning voor en/of reflectie op (meebuigende) palen past de gemeente Katwijk ook schuine trottoirbanden en half-verharding in bermten toe waar nodig.

2. Eenduidige geloofwaardige oversteken

De stakeholders vroegen om opvallendere oversteken in Katwijk. De kern van het probleem is het gebrek aan herkenbaarheid. Een verschil in voorrang en vormgeving van oversteken geeft verwarring voor weggebruikers. Theoretisch zijn er verklaringen voor, maar in de praktijk let niet iedereen op de plaatselijke verkeersregels. Onduidelijkheid over wat er verwacht wordt, maakt dat er geen of verkeerd automatisch gedrag getoond wordt. Zo hebben fietsers en automobilisten van buiten Katwijk niet altijd door dat de voorrang op onze rotondes afwijkt van de standaard. Fietsers die voorrang krijgen, kunnen daaraan wennen en ook toepassen op plekken waar geen voorrang geldt. Zeker bij een hoge snelheid (e-bike) en lage oplettendheid (recreant verwacht voorrang) is de kans op en de ernst van een aanrijding groter. Eenduidige vormgeving en extra attentie bij afwijkingen, verbetert de verkeersveiligheid. De stakeholders

denken graag mee bij de inrichtingskeuzes. Aangezien de gemeente de CROW-richtlijnen hoort te volgen voor uniformiteit, is maatwerk niet altijd mogelijk.

3. Rekening houden met elkaar en eigen verantwoordelijkheid

De stakeholders geven aan dat de huidige manier van communiceren niet aansluit bij de verwachtingen. Zo legt een geel bord 'Let op gewijzigde verkeerssituatie' niet uit wat er nu anders van de verkeersdeelnemers verwacht wordt. Het herkennen (door eenduidige vormgeving), begrijpen (door uitleggen regels) en toepassen (door inzicht vanuit acties) van het gewenste gedrag, bepaalt hoe veilig de infrastructuur is. Aangezien fouten maken menselijk is, is de sleutel tot het behalen van de bredere doelstelling van 'Nul verkeersslachtoffers op de teller' het anticiperen op de fouten (onoplettendheid en verkeerde aannames) van andere verkeersdeelnemers. In het defensief rijden let je extra op en verlaag je je snelheid om marge te creëren, zodat jij kan schakelen als de ander dat niet doet.



Afbeelding A

A: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/fiets/vraag-en-antwoord/wat-zijn-de-regels-voor-fietsverlichting-en-reflectie-op-een-fiets>



Hoofdstuk 5

Gedrags- beïnvloeding

Naast de aandachtspunten in het vorige hoofdstuk, hebben de betrokken stakeholders meegedacht over de invloed van gedragsbeïnvloeding voor veiligere verkeerssituaties. Naast de signalen vanuit de lokale Fietsersbond, VVN, wijkraden en wijkagenten, zijn ook de inzichten gebruikt van de lokale en regionale ambtenaar die de contacten met de scholen onderhouden. Voor een verkeersveiligere situatie moet de verkeersdeelnemer het gewenste gebruik van de (aangepaste) infrastructuur herkennen en het bedoelde gedrag kunnen en willen vertonen. Het beïnvloeden van het verkeersgedrag is daarom een essentieel onderdeel van dit actieplan.

4.1 Passend verkeersgedrag

Om aandacht te vragen voor passend verkeersgedrag, worden de volgende acties uitgerold:

Ondersteunen van stakeholders

Binnen de gemeente Katwijk zijn er diverse acties die aandacht geven aan gedragsbeïnvloeding. Zo voert VVN met steun van de gemeente jaarlijks meerdere gedragsbeïnvloedingsacties uit, waaronder het organiseren van het fietsexamen (theorie en praktijk) en een dodehoekactie voor de basisscholen .

De gemeente wil lokale organisaties die zich inzetten voor de verkeersveiligheid zoals VVN, Fietsersbond, basisscholen en scholen in het voortgezet onderwijs, daarin steunen. Hiervoor vindt periodiek afstemming plaats over lopende zaken/verzoeken/acties tussen de mobiliteitsdeskundigen van de gemeente, soms met de wethouder verkeer, en de vertegenwoordigers van de lokale Fietsersbond en VVN. In de verdere uitrol van dit actieplan krijgt de afstemming met lokale organisaties meer prioriteit. De waardering voor de inzet van het (vrijwilligers)werk om samen de verkeersveiligheid te verbeteren is groot.

De gemeente wil meer aandacht vragen voor de verkeersveiligheid, door bekendheid te geven aan de acties van de lokale Fietsersbond, VVN en Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland.

Aan de slag in Katwijk

Werk aan de winkel dus, en ook in Katwijk. VVN Katwijk heeft in 2022 alles uit de kast gehaald om de verkeersveiligheid te bevorderen. Nóg meer dan in 2021, met nóg meer deelnemers. U leest het in dit jaarverslag. Daarbij weet het bestuur zich gesteund door vele vrijwilligers. We bedanken verder de gemeente Katwijk, Holland Rijnland en de Provincie Zuid-Holland voor de vergoeding van de kosten die verbonden zijn aan de activiteiten. Verder bedanken we de politie, diverse transportondernemingen, verzekeraars, opticiens en audiciens, evenals de basisscholen, het Welzijnskwartier, Marente en het landelijke Veilig Verkeer Nederland. Samen sterk!

Op weg naar een verkeersveilig 2023.

Het bestuur van VVN Katwijk

Meer campagnes

Dezelfde VVN en Fietsersbond voeren ook gedragscampagnes uit, o.a. met financiële steun vanuit de gemeente. Die zijn bijvoorbeeld gericht op gebruikers van scootmobielen of e-bikes. Het ROV Zuid-Holland biedt daarnaast educatieve programma's en campagnes aan. Voor een verbetering van de verkeersveiligheid is meer aandacht voor gedragsbeïnvloeding nodig. Katwijk volgt daarin het regionale aanbod en initiatieven tot de aanpak van o.a. de fatbike. Naast bovengenoemde acties voor specifieke doelgroepen, is het van belang om het bredere publiek te attenderen op de verkeersonveiligheid.

Actie

De zichtbaarheid van campagnes buiten op straat vergroten, door meer en vaker posters ten behoeve van gedragsverandering op te hangen. De Fietsersbond en VVN ondersteunen in het opzetten van extra acties voor het veilig gebruik van e-bikes.

Snelheid inzichtelijk

Een snelheidsdisplay is een effectieve manier om weggebruikers te confronteren met hun snelheid en hen te stimuleren tot gewenst gedrag. Een welbekende smiley of groene display belooft de weggebruiker, zichtbaar voor iedereen. Er circuleren vier snelheidsdisplays binnen de gemeente die de gereden snelheid aangeven. Om de weggebruiker te blijven attenderen op zijn/haar snelheid, wisselt de locatie, voor het verrassingseffect. Naast de directe terugkoppeling aan de passant, verzamelt deze smiley ook data van de gereden snelheden. De displays geven door roulatie, net als de tellussen, over een periode inzicht in de snelheidsovertredingen. Data over een langere periode op meerdere locaties ontbreken op dit moment nog.

Actie

De verouderde snelheidsdisplay 's preventief vervangen, wat tot het einde van hun levensduur tijdelijk extra inzet geeft op andere plekken. Voor inzicht in de gereden snelheid over meerdere jaren en locaties aansluiten op de ANWB-database (Veilig Rijden Autoverzekering¹³). De anonieme data van overtredingen (zie uitleg hieronder) van de gebruikers brengen potentiële onveilige locaties in kaart.

4.2 Aandacht voor schoolgaande kinderen

Eerdergenoemde maatregelen zijn gericht op het bereiken van een brede doelgroep, waarbij herhaling in verschillende vormen de sleutel tot gedragsverandering is. Binnen de gedragsbeïnvloeding is er speciale aandacht voor de meest kwetsbare groep in het verkeer: schoolgaande kinderen.

Om aandacht te vragen voor schoolgaande kinderen, worden de volgende acties uitgerold:

Schoolprogramma

De gemeente wil het lopen en fietsen naar school stimuleren voor een veilige schoolomgeving en gezonde start. De lagere snelheid, verminderde

uitstoot/lawaai en minder ruimte die fietsers innemen tijdens het rijden en parkeren dan de auto, zorgen voor een veiligere verkeerssituatie.

Van de 24 scholen binnen deze gemeente, hebben er zes deelgenomen aan programma's om het haal- en brenggedrag te veranderen. Vanwege de beperkte afstand tot de lokale basisscholen lopen relatief veel Katwijkse kinderen naar school. Dit aantal kan nog wel uitgebreid worden, zeker bij de buurtscholen. Voor de middelbare school is de fiets vaak het passende vervoersmiddel. Wanneer kinderen in de jaren daarvoor weinig fietskilometers hebben gemaakt, geeft de onervarenheid extra risico bij de nieuwe schoolroute.

¹³ ANWB Veilig Rijden Autoverzekering (<https://www.anwb.nl/verzekeringen/autoverzekering/veilig-rijden>)

De gemeente wil scholen ondersteunen in het stimuleren van kinderen en ouders om te lopen of fietsen naar school. Volgens het ROV is er bij de helft van de vijftien scholen die zich voor verkeerseducatie zouden inzetten, nog wel twijfel over de uitvoerbaarheid daarvan. Het aanbieden van

programma's waarbij de uitvoering wordt uitbesteed aan een extern bureau, helpt scholen over de drempel. Aangezien de verkeerssituatie en behoefte per school verschillen, wordt in de uitrol van dit actieplan per school die wil deelnemen, gekeken naar een passend programma..

Actie

De gemeente stelt extra budget beschikbaar om scholen te ondersteunen die wel willen maar niet mee kunnen doen met de huidige programma's. De inzet is om komende twee jaar de helft van de scholen te helpen die nog niet deelnamen. Afhankelijk van de lokale verkeerssituatie en mogelijke inzet van leraren en ouders, wordt een passend programma gezocht (Walking4school of Cycling4school). Er is ook ruimte voor kleinschalige verbeteringen in de infrastructuur rond de school. In de prioritering voor verdere uitrol is de potentiële winst in veilig haal- & brenggedrag doorslaggevend.

Uitleg van de bedoeling in het verkeer

Vanuit de stakeholders is het gebrek aan duidelijkheid over de bedoeling in het verkeer als aandachtspunt aangekaart. Dit speelt met name wanneer een verkeerssituatie is aangepast. Door de bedoeling van de nieuwe verkeerssituatie te communiceren, kunnen de gebruikers hierop inspelen. De stakeholders willen meedenken in een boodschap die aansluit bij de behoefte van de doelgroep.

Hierbij blijft het uitgangspunt om het aantal verkeersborden te beperken de norm. Als uitzondering kan bij afwijkende vormgeving het bedoelde gebruik door borden en/of belijning worden aangegeven. Bij een nieuwe verkeerssituatie kan het in de gewenningsfase gaan om tijdelijke aanduiding. Waar mogelijk leggen bestaande (verkeers)borden en -belijning de boodschap van het bedoelde gebruik uit. Kan hier niet in worden voorzien, dan kan worden uitgeweken naar creatieve aanvullingen:

Bij nieuwe of afwijkende vormgeving (tijdelijk) borden plaatsen, zoals:

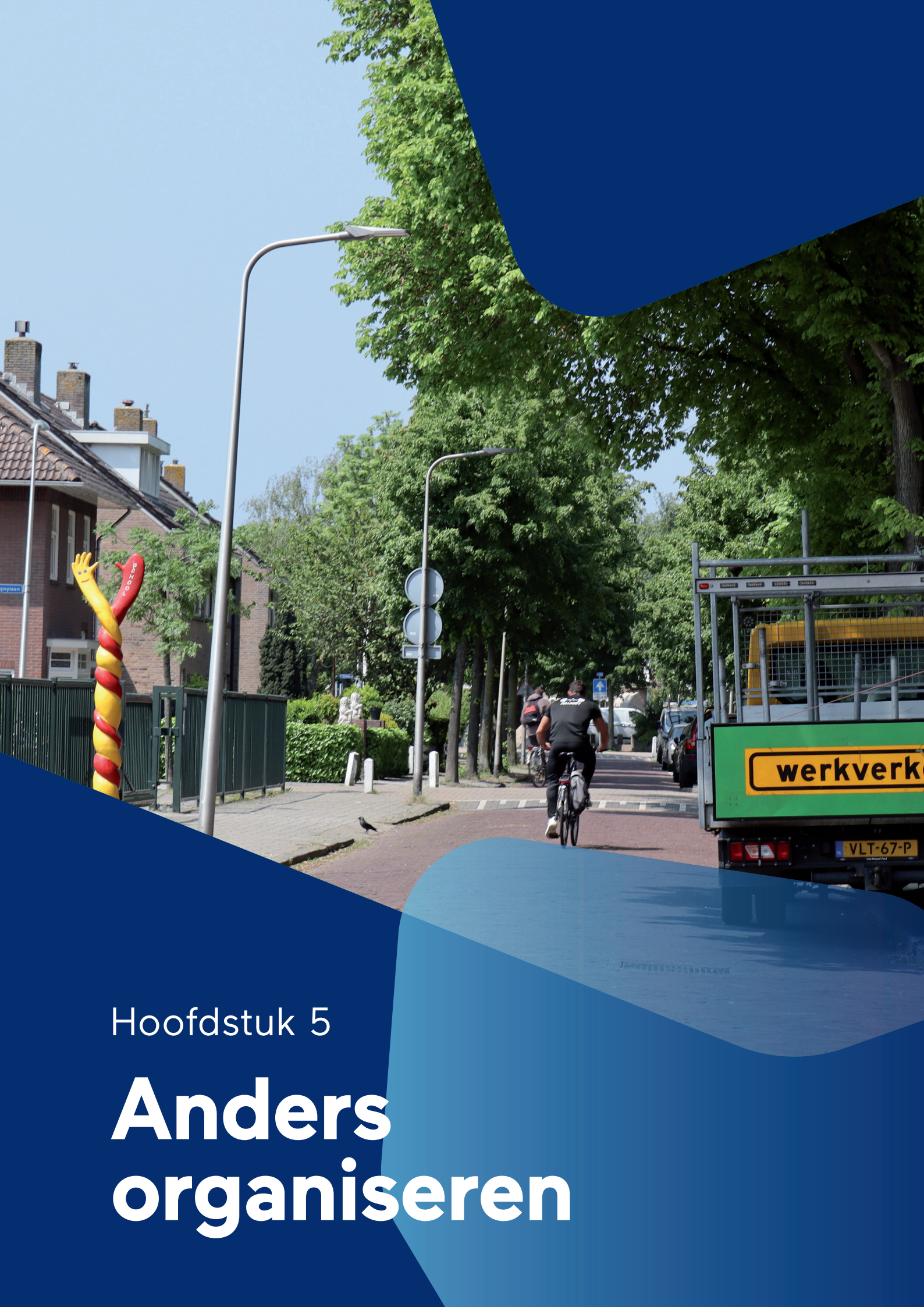
- Bord 'Fietsstraat auto te gast' na de herinrichting van de Voorstraat;
- Bord 'rechts gaat voor' op de gelijkwaardige kruisingen van Boulevard met Kon. Wilhelminastraat en Vuurbaakplein, Rijnstraat bij Turfmarkt, Voorhouterweg bij Vinkenweg;
- 15km/u-sticker op erfborden Rijnmond om de snelheidslimiet te benadrukken;
- 'SLOW'-bord bij het recreatieve fietspad op Boulevard en fietssymbool met helm op de naastliggende (fiets)suggestiestrook voor onderscheid in de snelheid van fietsers.



Afbeelding B

Naast of aanvullend op dergelijke borden en belijning (symbool + oneliner) kan het bedoelde gedrag op een speelse manier uitgelegd worden in spelregels. Voor maatwerk kunnen deze samen met de stakeholders en omgeving opgesteld worden. Bij de uitrol van dit actieplan zoeken we samen met de stakeholders naar de best passende manier voor het opstellen en tonen van die spelregels.

Hou rekening met elkaar en neem eigen verantwoordelijkheid, zodat we samen verkeersveilig op weg kunnen in Katwijk.



Hoofdstuk 5

Anders organiseren

Naast het fysiek aanpassen van een knelpunt (top 10) of aandacht vragen voor algemene thema's en gedragsbeïnvloeding, is er ook een aantal zaken dat we binnen de gemeentelijke organisatie anders kunnen organiseren ten behoeve van de verkeersveiligheid. Een voorbeeld hiervan is de obstakelaanpak 'Troep van de stoep' uit het vorige verkeersveiligheidsplan. Hiervoor zijn binnen de gemeentelijke organisatie afspraken gemaakt om palen en overige obstakels van het trottoir te verwijderen. Voor onderstaande thema's is een soortgelijke aanpak wenselijk. Dit hoofdstuk benoemt afspraken die we maken om het anders te organiseren.

Nieuwe situatie uitleggen

In hoofdstuk 4 is door stakeholders als aandachtspunt aangedragen dat de tijdelijke borden 'Situatie gewijzigd' onvoldoende aangeven wat er nu anders van verkeersdeelnemers verwacht wordt. Aangezien niet iedereen snapt wat de bedoeling is na een herinrichting, is de aanbeveling om communicatie daarover een onderdeel van het project te maken.



Voorbeeld uitleg nieuwe verkeerssituatie

Afbeelding C

Actie

Communiceren van het bedoelde gebruik onderdeel laten zijn van infrastructurele projecten. Om een herinrichting zo goed mogelijk te laten slagen, is het raadzaam stakeholders te betrekken in het ontwerpproces en te communiceren over het bedoeld gebruik.

Fietsbewegwijzering via veilige route

Binnen de gemeente Katwijk zijn door de komst van de nieuwe fietspaden langs de N206 en het Vlaggenduinp pad veiligere fietsroutes mogelijk. Vanuit de betrokken projecten zelf wordt de bredere bewegwijzering niet automatisch meegenomen. Aangezien de borden in verwijzing en afstand verbonden zijn, gaat de aanpassing verder dan een bord verplaatsen. De lokale Fietsersbond heeft aangegeven dat de verwijzing vanuit Leiden naar Boulevard nog naar Bosplein leidt. Hoe dan verder staat niet aangegeven, omdat Boslaan voor de komst van deze nieuwe fietspaden de logische route was. Gezien

de ervaren onveiligheid door drukte op Bosplein, kan nieuwe verwijzing de knelpunten ontlasten.

Actie

Onderzoeken wat de veiligste fietsroutes binnen Katwijk zijn en worden en deze laten opnemen in de fietsbewegwijzering.

Vormgeving GOW30

Vanuit de Duurzaam Veilig-visie is de status van wegen aangegeven in het wegcategoryeringsplan (zie netwerkkaarten KAM in bijlage 2). Een doorgaande weg hoort binnen de bebouwde kom buurten te verbinden met eigen ruimte voor de fietser en voetganger (gebiedsontsluitingsweg/GOW), terwijl in woonstraten het verblijven bij functies met menging van verkeer centraal staat (erftoegangsweg).

De gemeente volgt de CROW-richtlijnen voor de inrichting per wegcategorye zo veel mogelijk op. Aangezien er ook doorgaande wegen zijn die zowel buurten als aangrenzende bestemmingen verbinden, is de tussencategorye GOW30 ontstaan. Dat betekent dat de doorgaande elementen (voorrang, fietsvoorzieningen, zebrapaden) worden gecombineerd met meer verblijfskarakter (smallere rijbaan, snelheidsremmende maatregelen voor 30km/u en bestrating).

In de wegcategoryering hebben o.a. de Koningin Julianalaan ten zuiden van Zeeweg en de Boslaan ten oosten van Meeuwenlaan deze functie gekregen. Van deze wegen was bekend dat een volwaardige gebiedsontsluitingsweg met voldoende brede rijstroken en fietspaden niet inpasbaar is. Het alternatief van fietsstroken op de rijbaan vraagt voor veilig en comfortabel gebruik meer ruimte en een lagere snelheid van passerend verkeer. Aangezien deze wegen geen netwerkfunctie als 'inprikkers' vervullen, is een verlaging van de maximumsnelheid naar 30km/u te verdedigen.

Een weg die niet als GOW30 was gecategoryeerd, maar dat met nieuwe inzichten wel kan vervullen, is Meeuwenlaan (tussen rotonde Zeeweg en Boslaan). Met het vervallen van de optie van de verlengde Westbaan, vervult de Meeuwenlaan niet meer de functie van verdeler van het doorgaande verkeer in het netwerk. Met de komende onderhoudswerkzaamhe-

den blijken fietspaden daar niet inpasbaar (bomen, kabels en leidingen), dus krijgt Meeuwenlaan een GOW30-functie (lagere snelheid) met bredere fietsstroken in plaats van rijstroken.

Actie

Bij de aanpak van wegen die zowel buurten als aangrenzende bestemmingen verbinden, wordt de inrichting voor GOW30 toegepast.

Actie

Voor uniforme inrichting van de GOW30 dit meenemen in de update van het gemeentelijke inrichtingshandboek DALI, na afstemming met de hulpdiensten.

Eenduidige geloofwaardige voet- en fietsoversteken

Gemeente Katwijk heeft zich gecommitteerd aan de landelijke CROW-richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte. Een afwijking waar de stakeholders in de inventarisatie van knelpunten aandacht voor vroegen, zijn de verschillende vormen van voet- en fietsoversteken. Wat de CROW voorschrijft, wordt vanwege maatwerk (op die locatie volgens deskundigen niet veilig) of integrale afweging niet overal doorgevoerd.

Actie

In de uitrol van dit actieplan wordt de voorkeursinrichting van voet- en fietsoversteken met vastgestelde afwijkingen na afstemming met de stakeholders opgenomen in het inrichtingshandboek DALI.

Zichthoek voet- en fietsoversteken

Onderdeel van het voorschrijven van de inrichting van voet- en fietsoversteken is een voldoende zichthoek voor veilig gebruik. In zowel het ontwerp-proces als bij de controle na uitvoering en in de beheerfase, hoort het zicht op en vanaf de oversteek getoetst te worden. Daarbij is het van belang dat dit zicht voor/op iedereen gegarandeerd is. Dat geldt niet alleen voor de standaard voetganger of fietser, maar er moet ook rekening worden gehouden met kleinere personen of lagere voertuigen (bijvoorbeeld Fietsmaatjes). Bij onvoldoende zicht op de overstekende voetganger en fietser zal een parkeerplek moeten wijken, groen gesnoeid of straatmeubilair verplaatst moeten worden.

Actie

De voorgeschreven afstand tot en hoogte naast de oversteek wordt opgenomen in de DALI.

Centrale pakketbezorging

Sinds de Corona-lockdowns wordt er meer online besteld. Het rondrijden van bezorgbusjes door de woonstraten en het foutief parkeren bij de afleveradressen is niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid. Op nieuwe initiatieven zoals bezorging op de e-bike of bij een centraal punt zoals een winkel of pakketmuur, is nu geen sturing vanuit de overheid. Vanuit de gemeente is er geen zicht op de omvang, impact en mogelijkheden om pakketbezorging veiliger en waar mogelijk duurzamer te doen.

Actie

Onderzoeken wat de plaatselijke mogelijkheden zijn om de pakketbezorging veiliger te laten verlopen. Deze voorstellen na afstemming laten uitvoeren, evalueren en bij positief resultaat verder laten uitrollen door vastlegging in beleid.

Afweging bij tijdelijke verkeerssituaties

Bij werkzaamheden aan of rondom de rijbaan die de doorgang belemmeren, behoren tijdelijke verkeerskundige maatregelen genomen te worden (CROW 96b). Ook bij een blokkade voor een verbouwing of onderhoudswerkzaamheden is een veilige afzetting nodig. In de praktijk blijken onderhouds-/ werkvoertuigen de doorgang voor de fietser en voetganger meer te belemmeren dan de (auto)rijbaan.

De aanname dat fietsers en voetgangers (met lagere snelheid) 'er wel langs kunnen', past niet bij de gemeentelijke mobiliteitsvisie. Aangezien voetganger en fietser volgens het Coalitieakkoord en de KAM de prioriteit krijgen, behoort hier in de tijdelijke verkeerssituatie ook meer aandacht aan te worden besteed. Om de uitvoerders op straat ander gedrag te laten vertonen, is afstemming binnen en sturing vanuit de gemeente nodig.

Actie

Bij werkzaamheden in de openbare ruimte die tijdelijke verkeersmaatregelen vergen, wordt de coördinatie tussen werkzaamheden, de controle bij opdrachtverlening en toetsing van de uitvoering zo geregeld dat veilig gebruik voor bovenal de fietser en voetganger de nieuwe standaard is.

Vergevingsgezinde infrastructuur

Een deel van de ongevallen bij met name fietsers is eenzijdig, door het aanrijden tegen banden of palen. De hogere snelheid van de e-bike, in combinatie met lagere fietsbekwaamheid daarvan door jongeren en senioren, vragen om meer vergevingsgezinde infrastructuur. Door het gebruik van o.a. schuine banden is de impact bij een botsing minder groot. Ook de toepassing van flexibele palen of hogere attentie op de benodigde vaste paal (extra belijning of verlichting) kan klein leed voorkomen. Er is al meer aandacht voor deze vormen, maar door opname in de DALI wordt toepassing geborgd in het ontwerpproces.

Actie

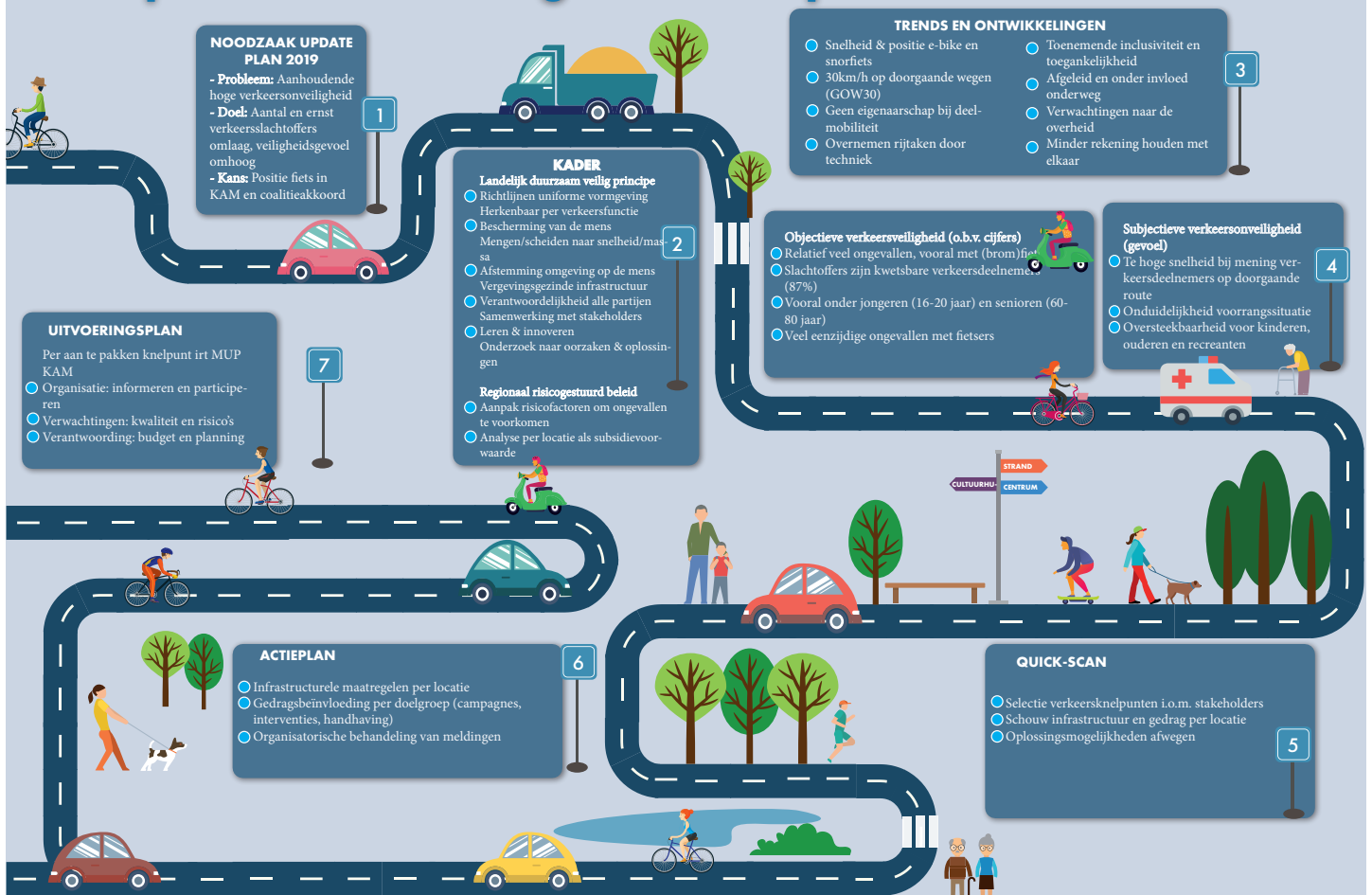
Bovenstaande maatregelen worden opgenomen in de DALI.



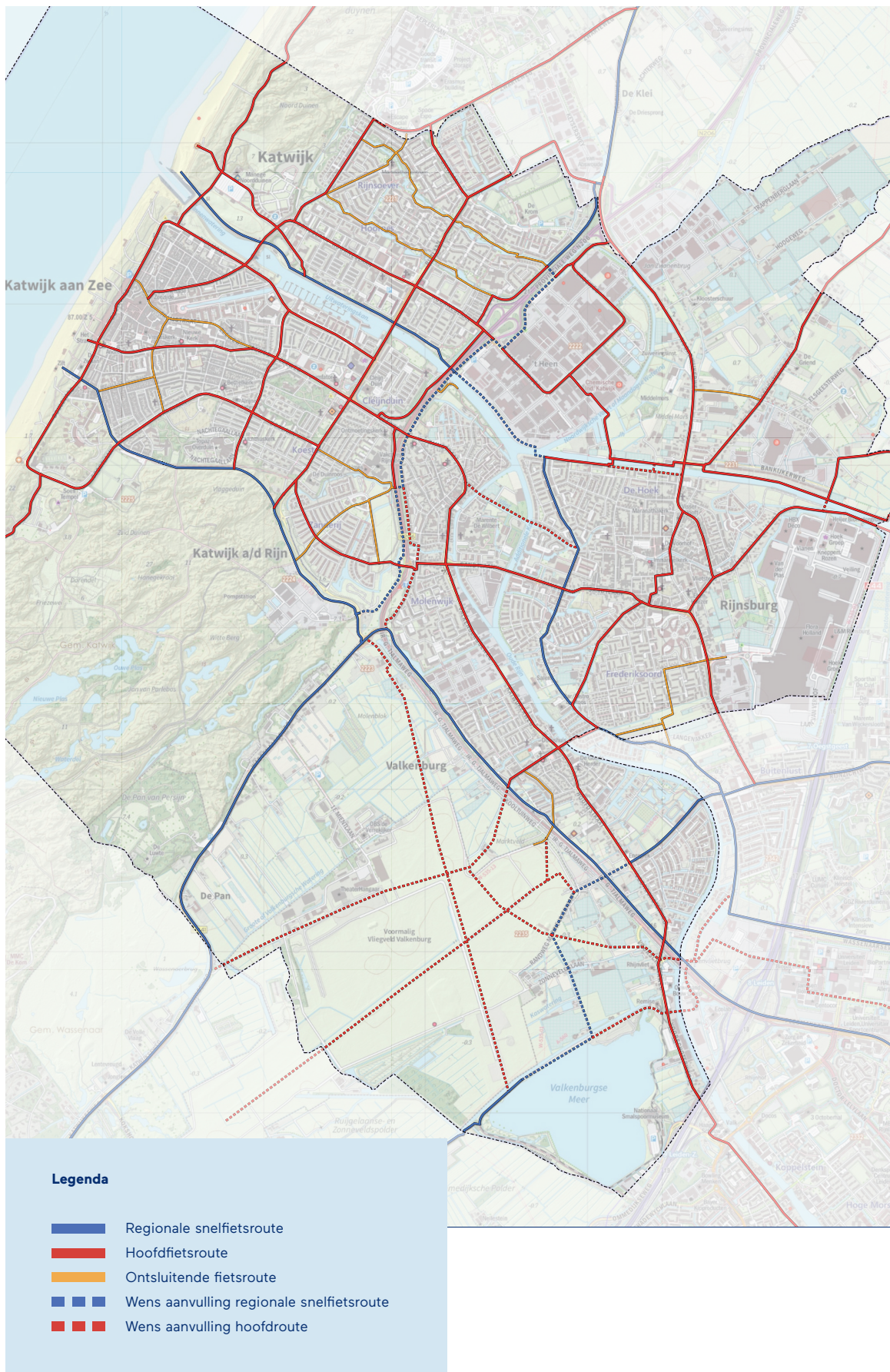
Bijlagen

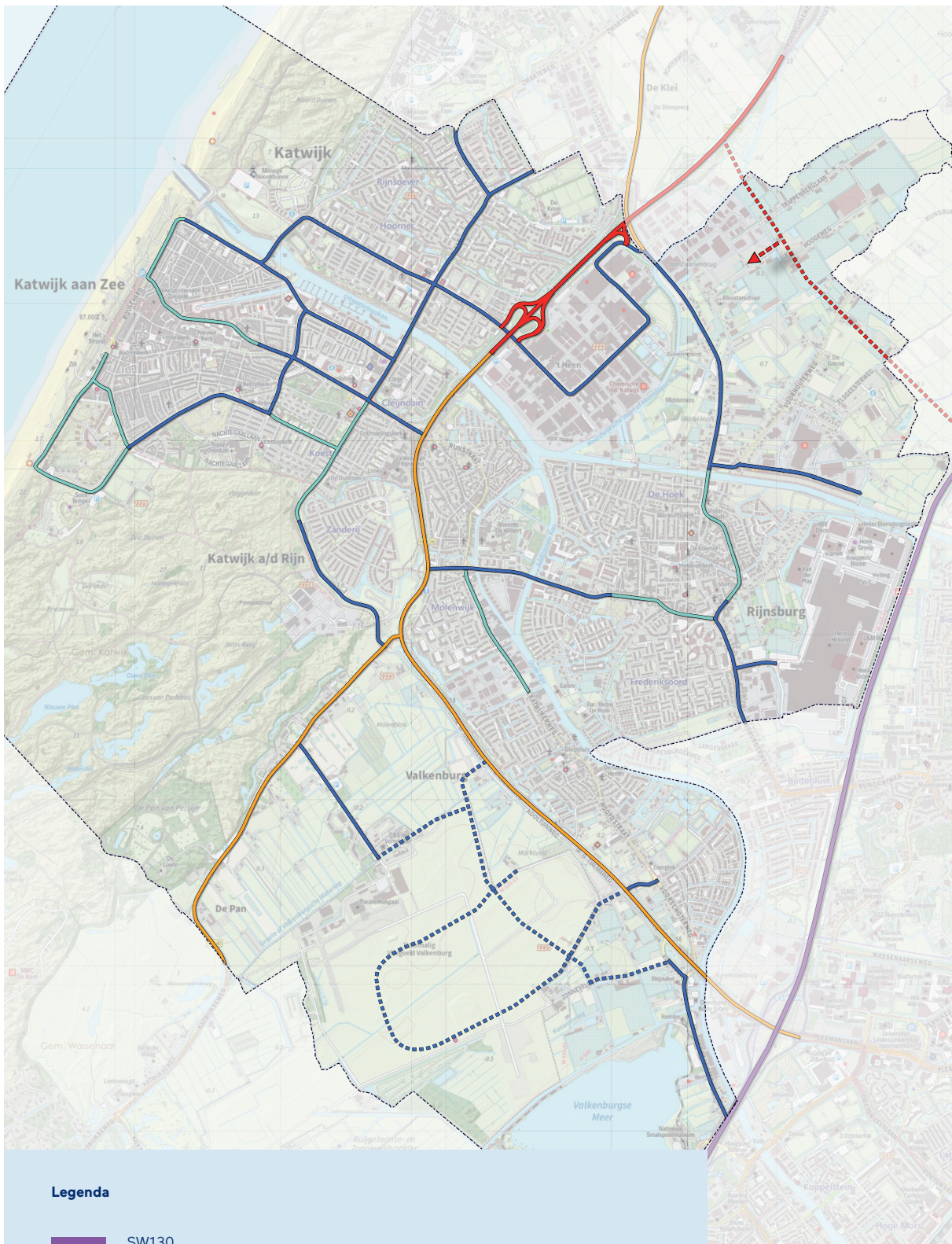
Bijlage 1: Routekaart

Actieplan verkeersveiligheid Katwijk 2023



Bijlage 2: Netwerkkarten KAM

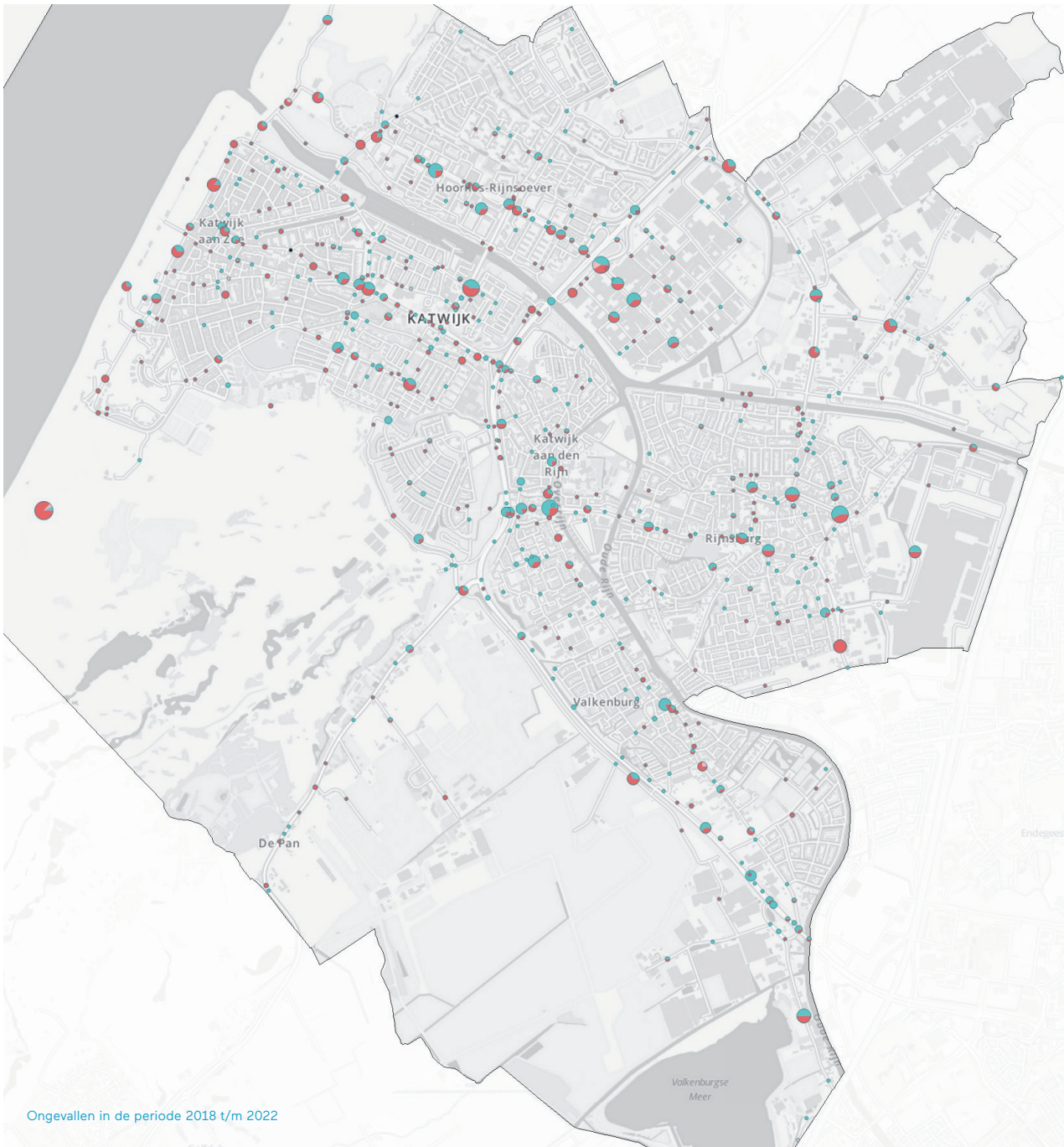




Legenda

- SW130
- Stroomweg 100 km/u
- Gebiedsontsluitingsweg buiten bebouwde kom 80 km/u
- Gebiedsontsluitingsweg binnen bebouwde kom 50 km/u
- Gebiedsontsluitingsweg binnen bebouwde kom 30 km/u
- Nieuwe stroomweg 100 km/u
- Nieuwe gebiedsontsluitingsweg binnen bebouwde kom 50 km/u

Bijlage 3: Ongevalsconcentratiekaart



Op deze kaart zijn de ongevallen die dicht bij elkaar liggen (<25 meter) samengenomen tot een concentratie. Hoe groter de bol op de kaart, hoe meer ongevallen er hebben plaatsgevonden.

Opmerking: locaties die op de gemeentegrens liggen tonen ook de ongevallen die aan de buurgemeente zijn toegekend.

Opmerking: de locatie van 23% van de verkeersongevallen is niet exact bekend en niet in deze kaart opgenomen.

Legenda

- Ongevallen met doden
- Ongevallen met gewonden
- Ongevallen met mogelijke gewonden
- Ongevallen met enkel schade

Bijlage 4: Snelheidsovertredingen



NB Door de manier van dataverzameling (floating car data) voor de snelheidsovertredingen is de informatie niet helemaal zeker. Met name de licht gemeten snelheidsovertreding (lichtblauwe lijnen), wat bijna alle doorgaande wegen betreft, hoeven niet gelijk een risico te zijn.

De zware overtredingen vallen naast de provinciale N206 en N441 mee, maar Boulevard (zuid) is de uitschieter met een deel van Park- en Sportlaan naar de rotonde toe. Wat opvalt, is dat in het zuidelijke kustdeel ook op Drieplassenweg (recent heringericht) en Zeehosplein (voorzieningsgebied) overtredingen gemeten zijn. Opvallend is dat op alle takken van die grote rotonde te hard gereden wordt, maar dat daar geen ongevalsconcentraties zijn.

Waar ook overtredingen plaatsvinden zonder grote problemen zijn de rechte asfaltwegen (Koningin Julianalaan bij de brug, Hoorneslaan, Melkweg,

Westerbaan, Industrieweg richting Karel Doormanlaan en die weg zelf richting Zeeweg) in Katwijk. Ondanks dat de fietsers veilig gescheiden op het fietspad rijden, is er bij de oversteeklocaties wel extra aandacht nodig voor het langzame verkeer.

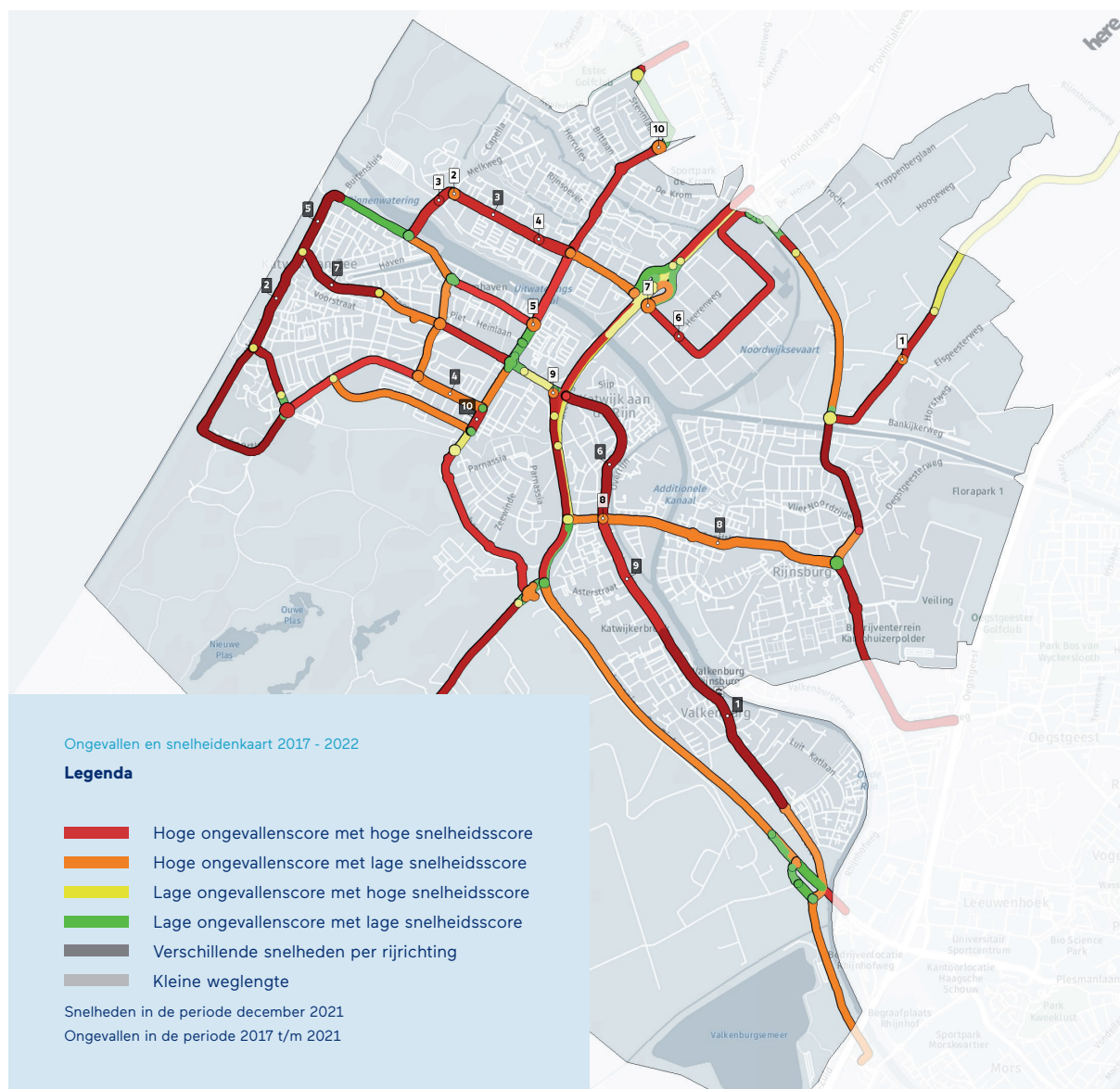
Potentiële knelpunten zijn ook de wegen waar fietsers de rijbaan moeten delen met het gemotoriseerde verkeer in combinatie met (zware) snelheidsovertredingen als op Sportlaan en Tramstraat. In Rijsburg is de snelheidsovertreding bij combinatie van auto's en fietsers op dezelfde rijbaan vooral op Brouwerstraat (in 2023 aangepast), Kleipettenlaan, doorgaande 30km/u-delen van Oegstgeesterweg en de oude linten verder van de kern (Rijnsburgerweg, Oegstgeesterweg en Voorhouterweg). In Valkenburg is de overtreding vooral op het zuidelijke deel van de 30km/u Hoofdstraat, waarbij de omleidingsroutes voor de N206 waarschijnlijk een rol speelden.

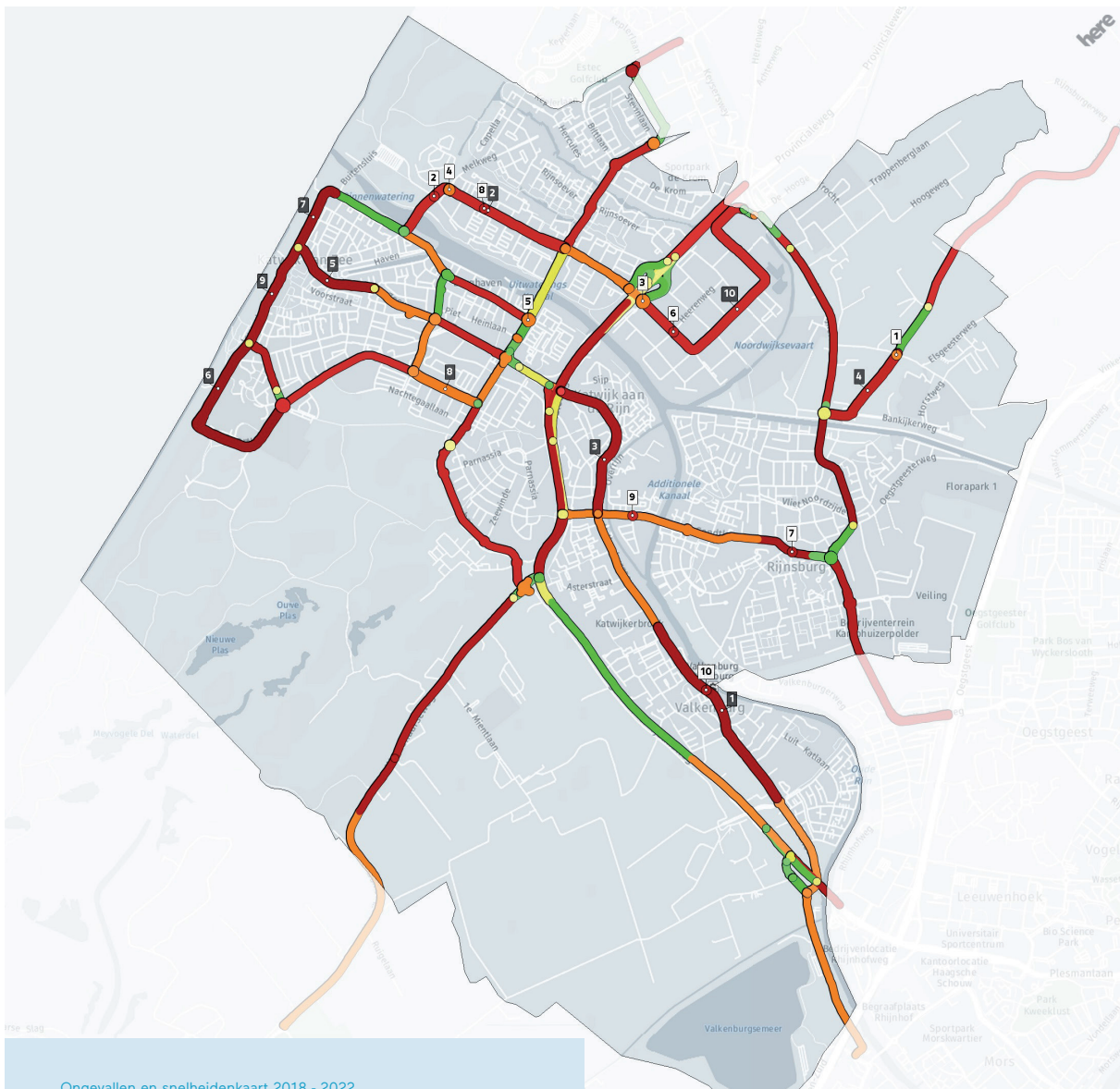
Bijlage 5: Uitleg Cross-methode voor prioritering ongevalslocaties

Om te bepalen wat de gevaarlijkste kruispunten en trajecten binnen de gemeente zijn, is hier in de BLIQ- verkeersveiligheidsrapportage een lijst voor opgesteld. Dit is op basis van de VIA-database, die door samenwerking tussen de wegbeheerders, regio, politie en Verbond van Verzekeraars wordt gevuld. De data van aantallen naar ernst (tabel in 2.3) en locatie (ongevallenconcentratiekaart in bijlage 3) zijn hiervoor weergegeven. Aangezien in de Cross-methode de ongevallen worden bemiddeld met gemeten snelheidscontroles (zie bijlage 4) en gewogen naar termijn (meest recente zwaarder), is dit al een analyse in plaats van de pure data.

Voorselectie Cross-methode

Deze analyse is het startpunt geweest voor de selectie van gevaarlijkste knelpunten die verder opgepakt zijn. Ter voorbereiding op die selectie is een verkeersveiligheidsanalyse aan de stakeholders verstuurd met de meest recente cijfers (tot en met 2021). Pas later in 2023 kwamen de cijfers over 2022 beschikbaar. Door de hogere weging van recente ongevallen is er al een verschil in de rangorde en nieuwe locaties te zien tussen beide kaarten. Deze onveilige kruispunten en trajecten vormden samen met kennis over de situatie sindsdien, de basis voor de rangorde binnen de aangedragen knelpunten vanuit de stakeholders.





Ongevallen en snelhedenkaart 2018 - 2022

Legenda

- █ Hoge ongevallenscore met hoge snelheidsscore
- █ Hoge ongevallenscore met lage snelheidsscore
- █ Lage ongevallenscore met hoge snelheidsscore
- █ Lage ongevallenscore met lage snelheidsscore
- █ Verschillende snelheden per rijrichting
- █ Kleine weglengte

Snelheden in de periode december 2022
 Ongevallen in de periode 2018 t/m 2022

Cross-methode= Om de risico's van locaties te prioriteren, bemiddelt de Cross- methode de data van geregistreerde ongevallen met de snelheidsovertredingen (gegevens politie). Om veranderingen in de situatie zo snel mogelijk te laten terugkomen in de data, krijgen recente ongevallen met een hoge snelheidsovertreding een hogere score.

Toelichting bij de kaart op pagina 41 en 42:
 Verkeersveiligheidskaart met CROSS-score voor het drukste wegennet en de ligging van de Top 10 van meest onveilige trajecten 1 en kruispunten. 1

Een interactieve versie van deze kaart is de vinden op www.bliq.report. Er is geen onderscheid gemaakt naar wegbeheerder.

De verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze kaart opgenomen.

Bijlage 6: Knelpunten al belegd

Naast de voorrang op rotondes binnen de bebouwde kom waar separate besluitvorming over plaatsvindt, zijn er knelpunten waar recentelijk een aanpassing is geweest of zicht is op een verbetering vanuit een project dat zich daarvoor inzet.

- Voorrangssituatie bij rotondes
- Brouwersstraat
- Hoorneslaan met Piersonstraat en Melkweg
- Molentuinweg
- Noordwijkerweg
- Zeeweg afrit N206
- Zeeweg-> fietsstraat Voorstraat

Bijlage 7: Top 10-analyse, oplossingsrichtingen en afweging

Hieronder zijn de procesmatige stappen per locatie benoemd, die geleid hebben tot de maatregelen benoemd in hoofdstuk 3. Vanuit de analyse van de knelpunten, zijn er door de betrokken mobiliteitsdeskundigen per locatie (kruising of tracé) oplossingsrichtingen opgesteld. Een deel van de denkrichtingen is tijdens de schouw met de stakeholders al ontstaan. Aan de hand van afstemming met de overige deskundigen binnen mobiliteit, beheer en ruimtelijke inrichting, zijn hier voor- en nadelen aan verbonden. De oplossingsrichtingen zijn vervolgens afgewogen op basis van de criteria:

- **geloofwaardigheid** (snapt de weggebruiker de bedoeling en is de verwachting dat het bedoelde gedrag ook getoond gaat worden)
- **passend bij beleid** (conform CROW-richtlijnen voor uniformiteit en de gemeentelijke/regionale ambities en afspraken)
- **uitvoerbaar in tijd** (duur en complexiteit te doorlopen proces) **en geld** (dure investeringen of vanuit regulier budget)

De ongevals cijfers beslaan de periode 2018 tot en met 2022 uit Via en meldingen 2019 tot en met 25 maart 2023 uit Fixi.

1. Hoorneslaan-N206 (focus op westzijde van de N206, maar rotonde oostzijde valt binnen de scope)

Probleem: Subjectief onveilig en incidenteel ernstige ongelukken bij de oversteken.

1	Hoorneslaan aansluiting N206
Functie	GOW50 met aansluiting GOW80
Indeling	2 x 2 richtingen fietspaden, 2 rijstroken afrit, afslagvakken naar oprit
Mismatch	Afdekzicht tweede rijstrook, fietsoversteek in voorrang >10m rijbaan
Ongevallen	Afrit 4x (3x snorfiets-auto), 2x (snor)fietser gewond. 1x fietser gewond oversteek Hoorneslaan. rotonde 11x (5x eenzijdig, 5x flank) scootmobiel, e-bike, 2x fietser gewond
Meldingen	Veel berichten in de media
Voorheen	1-richtingsfietspad en 1 rijstrook afrit
Probleem	Geen voorrang verlenen

Oplossingsrichtingen

Voor verschillende voorrangsvormen en vormgeving fietsoversteken

Fietsroute beperken

Optie A

Terug naar eenrichtingsfietspad noordzijde Hoorneslaan (oude situatie)

Voordeel:

Makkelijker voor auto's, want overtreders (fiets) letten beter op.

Nadeel:

Onlogisch binnen tweerichting vormgegeven fietspaden.

Optie B

Fietsers op- en afrit uit de voorrang

Voordeel:

Aanduiding alle oversteken als fietser voorrang verlenen.

Nadeel:

Auto prioriteren en tegen beleid.

Optie C

Fietspad noordzijde en oversteek Hoorneslaan afsluiten (proef optie), alternatief via zuidzijde met oversteek bij verkeerslicht

Voordeel:

Twee gevaarlijkste conflictpunten opgeheven en geen sluiproute door fietssluis Salomon Huygenslaan.

Nadeel:

Drukker fietspad zuidzijde (3m) en zuidtak rotonde Zeilmakersstraat, Noordwijk en Hoorneslaan (12 woningen) omfietsen, wachttijd VRI-scholieren Pieter Groen. Niet conform categorisering van het fietsnetwerk.

Optie D

Fietsoversteek opschuiven richting Hoorneslaan

Voordeel:

Meer zicht op fietsers vanaf afrit, lagere snelheid verder op het plateau en opstelruimte voor één auto conform richtlijn.

Nadeel:

Groter verkeer past niet in de opstelruimte tussen rijbaan en fietsoversteek.

Autoroute beperken

Optie E

Rechtsafvak Hoorneslaan (vanaf 't Heen) verwijderen

Voordeel:

Afdekzicht op brede oversteek weg conform richtlijnen PZH.

Nadeel:

Verkeer Hoorneslaan moet wachten, maar dat geeft hiaten waar verkeer vanaf de afrit gebruik van kan maken.

Optie F

Drempel op afrit

Voordeel:

Snelheid verkeer (met mindset snelweg) eerder eruit.

Nadeel:

Groot verkeer meer last daarvan, dus auto's minder afgeremd.

Optie G

Tweede rijstrook afrit verwijderen

Voordeel:

Geen afdekzicht voor tweede voertuig.

Nadeel:

Dit was de oude situatie met aanrijdingen door files op de N206.

Extra infrastructuur

Optie H

Verkeerslicht

Voordeel:

Geen afdekzicht voor tweede voertuig.

Nadeel:

Dit was de oude situatie met aanrijdingen door files op de N206.

Optie I

Tunnel langs oprit (VVN-voorstel nieuw fietspad langs oprit met tunnel naar school

Voordeel:

Scholieren hoeven op- en afrit westzijde niet te gebruiken.

Nadeel:

Doorgaande fietsers richting kust blijven daar fietsen en sociale onveiligheid tunnel zonder zicht vanaf bebouwing. Zeer grote investering zeker bij de al geplande (KAM) noordelijkere tunnel N206 bij 't Heen.

1 N206 - Hoorneslaan	A: éénrichting (weert)	B: uit de voorrang	C: sluiten-> zuidzijde	D: opschuiven oversteek	E: afslag vak oprit weg	F: drempel afrit	H: VRI	I: tunnel naast afrit
Geloofwaardig	Oranje	Oranje	Oranje	Oranje	Oranje	Oranje	Groen	Oranje
Passend bij beleid	Oranje	Rood	Oranje	Groen	Groen	Oranje	Groen	Oranje
Uitvoerbaar T/G	Groen	Groen	Groen	Oranje	Groen	Groen	Oranje	Rood

Afweging

Op bijna iedere oplossingsrichting is er wel door een partij een bezwaar aangegeven. Vanuit de afdeling Mobiliteit is de afsluiting van een hoofd fietsroute (C) onwenselijk en de provincie ziet liever geen extra drempels (F). Het opschuiven van de oversteek richting de rijbaan (D) zou het verkeer wat verder kunnen afremmen, maar de vraag is of deze investering voldoende effect zal hebben. Voor de veel benoemde verkeerslichten (H) twijfelen experts over de inpasbaarheid en vreest de verkeerspolitie wat de impact daarvan gaat zijn op het doorgaande verkeer op Hoorneslaan. Tenzij dat een absolute no-go is, worden deze bezwaren met oranje aangegeven in de tabel. Het terugbrengen van een situatie die bewust is aangepakt zonder dat de situatie verder is veranderd (A), geeft zo'n no-go (rood) vanuit geloofwaardig bestuur. Een fietsoversteek die bij de rijweg hoort een afwijkende voorrang geven (B), is juridisch een no-go. Een extra tunnel (I) dichtbij de iets noordelijkere tunnel die al in de MUP-KAM is opgenomen, is onrealistisch. Alleen in het opheffen van het rechtsafslagvak naar de oprit (E) om de fietsoversteek over Hoorneslaan te vereenvoudigen, zien alle partijen een oplossing.

Acties:

- Onderzoeken van de haalbaarheid van verkeerslichten (VRI), die indien mogelijk als investering binnen de MUP-KAM of als begrotingswijziging geprioriteerd moet worden. Uitgangspunt voor het verkeersregeltechnisch onderzoek is dat het verkeer niet mag opstropen met als gevolg potentiële knelpunten op de aangrenzende wegen/ kruispunten.
- Onderzoeken van de impact van een afsluiting van de noordelijke fietsoversteek of het verschuiven van de fietsoversteek richting de rijbaan als alternatief voor verkeerslichten.
- Aanpassing: Proefafsluiting dichtzetten van het rechtsafslagvak Ambachtsweg naar oprit N206 met aanpassing belijning kruisingsvlak naar Hoorneslaan. Dit verlaagt de snelheid en geeft een kortere fietsoversteek over Hoorneslaan. Aangezien deze ruimte bij toepassing van verkeerslichten mogelijk weer nodig is, wordt de strook niet definitief verwijderd.

2. Voorrang en fietsruimte Boulevard

Probleem: Te hard rijden zonder voorrang te verlenen, onduidelijke bedoeling verschillende voorrangsvormen en fietsruimte, regelmatig ongelukken en subjectief onveilig.

2	Boulevard
Functie	GOW30, centrum ETW30
Indeling	Fietssuggestiestrook langs parkeerplaatsen, fietsruimte op breed trottoir
Mismatch	Geen voorrang voor verkeer van rechts verleend op gelijkwaardige kruisingen met te hoge snelheden op 7m zwart asfalt
Ongevallen	7 ongevallen (2x kop-straat met snor/bromfiets, 2x eenzijdig, minimaal 1x geen voorrang), 7 (snor)fietsers gewond.
Meldingen	Veel gehoord
Voorheen	Hoekse stoeprand (afgeschuind na dodelijke val in 2017)
Probleem	Snelheidsverschil op 'fietspad' en rijbaan, geen voorrang aan rechts, stoppen/keren inritten (functie onduidelijk)

Oplossingsrichtingen

Duidelijkheid bedoeld gedrag en meer fietsruimte

Fietsroute bevorderen

Optie A

Extra suggestiestrook aan Zeezijde aanwijzen voor snelle fietsers (e-bike en racefietsers door helmsymbool) en gemarkeerd pad aanwijzen voor gewone fietsers (G13 en onderbord voor rustig fietsen).

Optie B

Fietsstroken: aan de landzijde (breder, rood en met symbool) en Zeezijde nieuw.

Optie C

Fietspad (2-richtingen) op trottoir Zeezijde. (inritten lastiger te nemen!)

Optie D

Fietspaden naast rijbaan, door opheffen parkeerstrook en aanpassen huidige pad.

Autoroute beperken

Optie E

Zachte knip autoverkeer ter hoogte van Voorstraat als proef met verkeersregelaars en verplaatsbaar hek in drukke periode.

Optie F

Standaard knip Voorstraat autoverkeer (zie MUP-KAM).

Herkenbaarheid verhogen

Optie G

Eenduidige voorrang (inritconstructies naar ETW-woonstraten) met borden (voetgangersruimte en fietspad) en belijning (alleen P bij parkeergarages).

Optie H

Trottoirbanden wit (herkenbaar) of geel (stopverbod) met 'fietsnietjes' (extra stallingsruimte) als grens tussen fiets en loopruimte.

1 Boulevard	A: Suggestiestrook naast fietspad	B: Fietsstroken	C: 2-richtingsfietspad Zeezijde	D: 2 fietspaden	E: Knip proef (zacht)	F: Knip poller	G: Geijke voorrand borden en belijning	H: Lijn en 'nietjes' als grens
Geloofwaardig	Geel	Groen	Geel	Geel	Geel	Geel	Geel	Geel
Passend bij beleid	Geel	Geel	Rood	Geel	Geel	Geel	Geel	Geel
Uitvoerbaar T/G	Geel	Geel	Geel	Rood	Geel	Rood	Geel	Geel

Afweging

De Boulevard is door haar unieke functie en inrichting zonder complete herinrichting niet volgens de richtlijnen in te richten. Gezien het huidige aanbod en functie van het verkeer, zijn zowel voldoende brede verhoogde fietspaden als fietsstroken op de rijbaan niet inpasbaar. Ambtelijk heeft het de voorkeur om het doorgaande verkeer te weren met meer ruimte voor de fiets en de verblijfsfunctie, maar gegeven andere belangen die spelen, kiest de gemeente ervoor nu geen knip voor te stellen.

(Bredere) fietsstroken

Met de benodigde onderhoudswerkzaamheden aan het asfalt binnen een paar jaar, is het verbreden van de suggestiestrook aan de landzijde met gekleurde vulling nu ook niet realistisch. Volgens de nieuwe GOW30-richtlijn moet de ruimte voor de auto smal of voldoende breed zijn om duidelijk te maken dat auto's elkaar niet kunnen passeren naast een fietser. Daarom is extra belijning nodig om de fietsruimte beter aan te duiden. Voor de tussensituatie betekent dat fietssymbolen, zodat verkeer de fietser juridisch niet mag belemmeren. Deze periode kan ook gebruikt worden om te zoeken naar een herkenbare invulling van de fietsstroken, die past bij de esthetische waarde van Boulevard.

Suggestiestrook naast onverplicht fietspad

Het fietspad aan Zeezijde is te smal om snellere fietsers veilig in te laten halen. Racefietsers wijken al uit naar de rijbaan, maar overige snellere fietsers voelen zich daar opgelaten. Aangezien fietsers op een 30km/u-weg horen, geven we de snelle fietsers een eigen ruimte op te rijbaan. Dat geeft rust voor reguliere fietsers op het fietspad en verlaagt de snelheid van het verkeer op de rijbaan. Wanneer het onverplichte fietspad aan Zeezijde de standaard fietser blijft faciliteren, kan de suggestiestrook voor de snelle fietser smal blijven. Voor een enkele fietser rekenen we één meter en het naast elkaar fietsen van deze groep willen we niet stimuleren. De smallere strook biedt ruimte om de fietsstrook aan de landzijde bij de onderhoudswerkzaamheden te verbreden tot de maximale 2,2m (twee fietsers naast elkaar met marge tot de parkeerstrook) ten opzichte van de huidige suggestiestrook van 1,7m. Het scheiden van fietsers naar snelheid is nieuw, wat door borden, belijning en bredere communicatie uitgelegd moet worden.

Inritconstructies naar woonstraten

Door de uitstraling van de rijbaan neemt verkeer richting het noorden voorrang op de zijstraten. De gelijkwaardige kruisingen horen bij 30km/u wegen onderling, maar Boulevard is aangewezen als GOW30. Volgens de nieuwe inzichten voor dergelijke wegen past voorrang van GOW30-wegen op 30km/u-woonstraten (erftoegangswegen) beter bij het verwachte gebruik. Deze 30km/u Seinpoststraat en Jan Tooropstraat krijgen net als de aansluiting tot Jan Tooropstraat inritconstructies om de officieuze voorrangssituatie voor Boulevard te ondersteunen. Om hogere snelheden tegen te gaan, wordt de rijloper voor verkeer door aanduiding van de fietsruimte visueel versmald.

Attentie gelijkwaardige GOW30-kruisingen

Aangezien Vuurbaakplein (nog te herinrichten met brede fietsstroken) en Kon. Wilhelminastraat binnen het netwerk dezelfde functie vervullen als Boulevard, blijven deze gelijkwaardig. Extra markering van het kruisingsvlak en bebording 'verkeer van rechts gaat voor' moet verkeer daarop attenderen. Het onderbreken van gekleurde fietsstroken bij die zijwegen, benadrukt de gelijkwaardigheid nog verder. Voor attentie op de fietsruimte en gelijkwaardige kruisingen, heeft een gekleurde vulling van de fietsstroken vanuit verkeersveiligheid de voorkeur.

Acties:

- Aanpassingen als het gaat om voorrang, fietsruimte en toegang inritten:
 - i. Fietssymbolen op de huidige suggestiestroken
 - ii. Fietspad Zeezijde aanwijzen als onverplicht fietspad voor rustige fietsers
 - iii. Suggestiestrook aan Zeezijde voor de snelle fietsers
 - iv. Inritconstructie naar woonstraten Te Brittenstraat en Seinpoststraat
 - v. Attentieverhogende belijning en bebording gelijkwaardige kruising GOW30 Vuurbaakplein en Kon. Wilhelminastraat
 - vi. Correcte belijning en bebording naar de inritten.
 - vii. Extra: bedoeld gebruik communiceren
- Onderzoeken: duidelijke, passende, gekleurde vulling van de fietsstroken
- Meeliften met onderhoudswerkzaamheden: brede (gevulde) fietsstroken van 2,2 meter op het deel met fietspad aan Zeezijde en 1,7 meter op het deel zonder fietspad.

3. Bestrate gelijkwaardige 30km/u-kruising

Probleem: Subjectieve veiligheid

3	Bosplein
Functie	GOW30-wegen, in- en uitrit parkeerterrein
Indeling	Bestrate gelijkwaardige kruising
Mismatch	Inrit nabij kruisingsvlak en twee langspaarkeerplekken op het plateau
Ongevallen	3 (geen fietsers), 3 snor/bromfiets licht gewond
Meldingen	Berichten in de media
Voorheen	Voorrangskruising met inrit Julianalaan
Probleem	Opstopping op de rijbaan door wachtende auto's bij de inrit, inhalend verkeer waar fietsers in de knel komen en achteruit van het terrein wegrijden

Oplossingsrichtingen

Opstopping door parkeerproblemen en onduidelijkheid van de bedoeling

Aanpassingen parkeerterrein

Optie A

Rijrichting omdraaien met 18 haaksparkeervakken (4,5 meter lang en oversteek)

Voordeel:

Opstelruimte 13 meter met zicht op mindervalidenplek als wachtrij en langspaarkeerplekken aan Julianalaan eerder gebruikt door verkeer vanaf het zuiden.

Nadeel:

Kost drie parkeerplaatsen, herbestraten terrein, verplaatsen probleem?

Optie B

Naar 20 langspaarkeervakken en mindervalidenplek door extra rijbaan (2+3, 5+2) x 2

Voordeel:

In- en uitrit dezelfde kant en meer ruimte om auto's achter elkaar te laten wachten.

Nadeel:

Bij wegrijden vanaf eerste plekjes in wachtrij, kost één parkeerplek.

Aanpak opstopping door (wachtrij) parkeren

Optie C

Stopverbod voor inrit parkeerterrein met laad- en losplekken oostzijde

Aanpassingen kruisingsvlak

Een rotonde met fietspaden past niet zonder opoffering van het parkeerterrein of groen en een minirotonde met fietsstroken is onveilig.



Optie D

Cirkel op kruisingsvlak om rechts rijden te promoten

Voordeel:

Kruisingsvlak oogt kleiner.

Nadeel:

Zonder verkeerszuil (voldoende ruimte?) is het onduidelijkheid of je overheen mag rijden.

Gedragbeïnvloeding

Optie E

Aandacht voor spelregels
GOW30-kruising

Voordeel:

Kleine investering.

Nadeel:

Blijvend effect?

3 Bosplein	A: Haaks	B: Langs	C: Stopverbod en vak laden en lossen	D: Cirkel	E: Spelregels
Geloofwaardig	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
Passend bij beleid	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Green
Uitvoerbaar T/G	Green	Green	Green	Yellow	Green

Afweging

Optie A was de oude situatie (tot 2009) bij de voorrangskruising. Het weer terugdraaien, geeft een no-go (rood) vanuit geloofwaardig bestuur. Optie D is in Nieuw-Vennep weer aangepast (zie foto's daarnaast), vanwege onduidelijkheid. Het parkeerterrein anders indelen (optie B) is uitvoerbaar, maar geeft in afwachting op de plannen van de Lidl onnodige kosten en overlast. Voor optie C is de vraag of wachtend verkeer het stopverbod respecteert, waarbij handhaving lastig is. Alleen een laad- en losvak om de rijbaan vrij te houden, is een realistische kortetermijnmaatregel naast het communiceren van gewenst gedrag (optie E).

Advies

In afwachting van de gebiedsvisie:

- alleen laden- en lossenplekken op huidige twee langspaarplekken tegenover parkeerterrein
- door campagne het bedoelde gebruik benadrukken.

4. Fietsoversteken Koningin Julianalaan: Fietsoversteek Stadhoudersdreef en Vreugdeweg

Probleem: Verschillende voorrangssituaties op korte afstand van elkaar

4	Kon. Julianalaan (ten noorden van Zeeweg)
Functie	GOW50, 2x2 fietspad oost en 1-richting west
Indeling	twee gescheiden rijbanen, bus/rechtsaf-strook
Mismatch	aanliggend fietspad alleen voorrang op inrit
Ongevallen	3x voorrang bij Stadhoudersdreef, 2 e-bikers gewond, 10x bij rotonde (2x kop-staart auto's voor rotonde) met 5 gewonden: 2x bromfietser gewond door auto, 2x (snor) fietser eenzijdig, 1x fietsers onderling
Meldingen	Hoek fietspad bij Vreugdeweg en fietsen over voetpad op brug
Voorheen	1-richtingsfietspad oostzijde, weinig geleiding fietsoversteken
Probleem	Voorrang voor fietser verschillend, te weinig opstelruimte inrit en rotonde

Oplossingsrichtingen

Geloofwaardige en veilige fietsoversteken:

Koningin Julianalaan - Stadhoudersdreef

Optie A

Haaiantanden voor fietsers van Stadhoudersdreef, zodat de fietsers op Julianalaan bij deze kruising voorrang hebben.

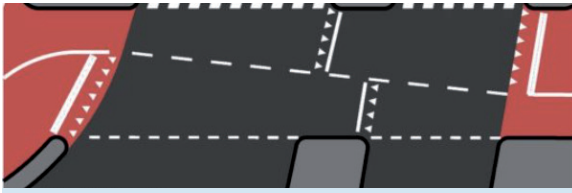
Optie B

Voldoende opstelruimte vóór de fietsoversteek naar Stadhoudersdreef, door verbreden van de inritconstructie en uitbuigen rechtdoorgaande rijstrook naar links. Dit gaat ten koste van de opstelstrook tussen de rijstroken, maar deze is toch te smal voor goed gebruik.

Optie B

Opstelruimte naar Stadhoudersdreef versmallen tot enkel de inritband met blokmarkering voor de fietsoversteek (<1m ertussen), zodat duidelijk is dat er op de rijbaan gewacht moet worden. De extra ruimte kan gebruikt worden om de te smalle opstelstrook tussen de rijbanen te verbreden voor wachten of passeren.

Koningin Julianalaan-Industrieweg (wanneer fietser geen voorrang heeft)



Optie D

Opstelruimte voor fietsoversteek aan brugzijde verbreden (naar trechtervormgeving)

Optie E

Fietsoversteek over Vreugdeweg na de rotonde op een inritconstructie leggen, zodat de doorgaande fietsers hier toch voorrang hebben.

4 Julianalaan	A: Haaiantanden	B: Breder	C: Smaller	D: Trechter	E: Inritconstructie Vreugdeweg
Geloofwaardig	Green	Yellow	Green	Green	Green
Passend bij beleid	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Yellow
Uitvoerbaar T/G	Green	Yellow	Yellow	Green	Yellow

Afweging

Vanuit dit actieplan worden zoveel als mogelijk (kleinschalige) maatregelen voorgesteld ter verduidelijking van de verkeerssituatie. Fietsers langs Julianalaan verwachten voorrang te hebben op fietsers vanaf de zijstraten. Dit formaliseren voorkomt mogelijke risico's. Het vergroten van opstelruimte (optie B en D) zodat de doorgang op het fietspad vrij blijft, beperkt het risico bij onoplettendheid en het comfortabel doorfietsen. De afwijkende voorrangssituatie van optie E, blijkt juridisch niet veilig inpasbaar.

Acties

Combinatie van oplossingsrichtingen:

- Het plaatsen van haaiantanden op de opvangfietspaden vanaf Stadhoudersdreef en Vreugdeweg.
- De opstelruimte tussen rijbaan (Koningin Julianalaan) en fietspad bij Stadhoudersdreef verbreden naar 5m, zodat auto's daartussen kunnen wachten.
- De opstelruimte voor de fietsoversteek aan de brugzijde verbreden in trechtervorm.

5. Kruising Rijnstraat - Turfmarkt

Probleem: Subjectieve onveiligheid, onduidelijke vormgeving.

5	Rijnstraat - Turfmarkt
Functie	ETW30
Indeling	Bestrate gelijkwaardige kruising
Mismatch	Geen onderscheid trottoir
Ongevallen	Geen kruising, rest Rijnstraat 6 ongevallen met 2 gewonde fietsers
Meldingen	--
Voorheen	Asfalt Rijnstraat met smalle fietsstroken en inritten
Probleem	Kruisingsvlak valt niet op. Gevolg: geen voorrang en verkeerde plek op de weg

Oplossingsrichtingen

Voor onduidelijk kruisingsvlak gelijkwaardige kruising

Kruispunt

Optie A

'Fietsnietjes' op de hoek Rijnstraat - Van Egmondstraat om bocht afsnijden over trottoir te beperken en meer fietsparkeerruimte te creëren.

Optie C

Extra pianomarkering nabij tangentpunt (het plateau oogt te groot).

Optie D

Cirkel in het midden.

Voorrang voor verkeer van rechts attenderen door:

Optie B

Kruisingsvlak visueel verkleinen in de bochten.

5 Rijnstraat - Turfmarkt	A 'nietjes'	B bocht lijn	C pianolijnen	D cirkel midden
Geloofwaardig				
Passend bij beleid				
Uitvoerbaar T/G				

Afweging

De kruising is bij de herinrichting bewust afwijkend vormgegeven, om de pleinfunctie te benadrukken. Om het bedoelde gebruik (o.a. verkeer van rechts gaat voor) van de gelijkwaardige kruising te benadrukken, wordt gezocht naar herkenbare elementen die passen binnen de landschappelijke uitstraling.

Acties

Uitvoerbaar op korte termijn als quick win:

- (Ver)plaatsen van borden bij het zebrapad (beter zicht).
- 'Fietsnietjes' op het brede gelijkvloerse trottoir (bocht niet meer afsnijden).
- Extra attentie op het kruisingsvlak (gelijkwaardigheid benadrukken).

6. Valkenburgseweg fietsruimte

Probleem: Subjectief, te weinig ruimte voor de fiets

6	Valkenburgseweg
Functie	GOW50 zonder middenstreep
Indeling	Smalle fietsstroken met één versmalling
Mismatch	Veel en zwaar verkeer
Ongevallen	4x bij kruisingen (voetganger, fietser, snorfietzers gewond), 8x rechte deel, 4 fietsers (1x eenzijdig), bromfietser+ vrachtwagenbestuurder gewond
Meldingen	--
Voorheen	Al lang zo, wens aanpak in MUP-KAM
Probleem	Fietsruimte te smal naast veel (zwaar) verkeer

Oplossingsrichtingen

Voor tekort fietsruimte naast snel en zwaar verkeer:

Optie A

Brede fietsstroken

Voordeel:

Conform MUP-KAM

Nadeel:

Weinig tussenruimte

Optie C

Fietsstraat

Voordeel:

Fietsers alle ruimte

Nadeel:

(Groot) gemotoriseerd verkeer in verhouding tot fietsers.

Optie B

Doorzetten vormgeving Hoofdstraat

Voordeel:

Eenduidig

Nadeel:

Geloofwaardige inrichting met bedrijven die verder van de weg af liggen.

6 Valkenburgseweg	A Fietsstroken	B 30-zone doorzetten	C Fietsstraat 30
Geloofwaardig			
Passend bij beleid			
Uitvoerbaar T/G			

Afweging

De gemeente wil het langzame verkeer meer ruimte geven, maar door de aanliggende bestemmingen oogt het nog niet als een woonstraat zoals Hoofdstraat. Door de komst van het nieuwe fietspad langs de N206, is het niet de verwachting dat hier verhoudingsgewijs meer fietsers dan gemotoriseerd verkeer gebruik van maken. Om de auto te gast te laten zijn in een fietsstraat, is dat nodig. Brede fietsstroken geven de fietsers meer ruimte, wat aansluit op de beoogde functie als GOW30.

Acties

In de MUP-KAM is budget gereserveerd voor de herinrichting van deze weg. Het advies is om hierbij naar een GOW30-inrichting met brede, rode fietsstroken te gaan, conform de nieuwe CROW-richtlijn.

7. Voetgangersoversteek Oegstgeesterweg bij Tramstraat

Probleem: De combinatie van zebrapad en voetgangersverkeerslicht geeft tegenstrijdige signalen en wordt dus door deskundigen afgeraden.

7	Zebrapad Oegstgeesterweg bij Tramstraat-Oranjelaan
Functie	Drukke GOW30, bestrate gelijkwaardige kruising naast zebrapad
Indeling	Stoplicht met steunpunt halverwege
Mismatch	Voorrang zebrapad door verkeerslicht tegenstrijdig
Ongevallen	6x geen voorrang verleend (dronken automobilist, fietser, voetganger gewond)
Meldingen	--
Voorheen	Geregelde (stoplicht) voorrangskruising
Probleem	Voorrang voetganger alleen bij rood licht?

Oplossingsrichtingen

Voor tegenstrijdige lichten voor gebruik zebrapad

Alleen zebrapad/VOP met extra attentie voor overstekende voetgangers door:

Optie A

Zebrapadbord in lichtbak boven de weg (standaard bij GOW)

Optie D

Knipperbord met drukknop

Optie B

Ledlichten in het zebrapad

Alleen verkeerslicht (zonder zebrapad)

Optie E

Voetgangersverkeerslicht met gekanaliseerde oversteek -> voorrang bij groen licht

Optie C

Knipperbord op detectie

7 Oversteek Oegstgeesterweg bij Tramstraat	A VOP + lichtbak	B VOP + LED	C VOP + knipperbord op detectie	D VOP + knipperbord drukknop	E VOP + knipperbord venstertijd	F VRI + kanalisatie
Geloofwaardig	Green	Green	Green	Green	Yellow	Yellow
Passend bij beleid	Green	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Yellow
Uitvoerbaar T/G	Green	Red	Yellow	Green	Green	Yellow

Afweging

De verkeerspolitie heeft benadrukt dat in een erftoegangsweg geen (losse) zebrapaden horen. Mocht de oversteek dan toch geregeld moeten worden, dan geeft een verkeerslicht de uitzonderingssituatie beter aan. De relatief drukke doorgaande Oegstgeesterweg is door de gemeente aangewezen als GOW30, waar zebrapaden wel passen op voetgangersroutes. Daarbij ligt verderop bij de winkels ook een zebrapad, wat niet ter discussie staat. Deze oversteek ligt op een schoolroute en wordt gebruikt om de winkels te bereiken. Voor eenduidigheid is een tweede zebrapad logischer dan een ander hulpmiddel om over te steken. Daarbij is de vrees dat een groen licht (zonder aanmelding voetgangers) de aandacht afleidt van de aangrenzende gelijkwaardige kruising met Oranjelaan en Tramstraat. Verkeer kan bij het zien van groen licht sneller gaan rijden om deze te willen behalen. Wanneer het groene licht

vervangen wordt door een knipperlicht, lijkt enkel het verwijderen van een zebrapad de maatregel. De verwachting is dat dit niet als verbetering gezien zal worden door de overstekers. Het plaatsen van een lichtbak met het zebrapadbord daarop boven de weg, past als standaardoplossing voor een gebiedsontsluiting niet in deze verkeersomgeving. Een gele achtergrond bij het zebrapadbord naast de weg, is buiten onze gemeente een bekende manier om afwijkende oversteeklocaties extra aandacht te geven. Aangezien overstekers hier gewend zijn om eerst een knop in te drukken voor het oversteken, kan knipperen op aanmelding hier extra attentie geven.

Acties

Het verkeerslicht verwijderen en vervangen door oplichtende zebrapadborden met detectieknop, die passen bij deze bijzondere verkeersinrichting.

8. Kruispunten Voorhousterweg-Bankijkerweg en Voorhousterweg-Vinkenweg:

Probleem: Geen voorrang verlenen en met hoge snelheid over de kruisingen

8	Voorschoterweg met kruising Bankijkerweg en Vinkenweg
Functie	ETW30 zonder trottoir
Indeling	Gelijkwaardig bij overgang naar 60 en haaiantanden bij 50
Mismatch	Geen verblijfsfunctie, zwaar verkeer
Ongevallen	Kop-staart zijstraat Bankijkerweg, 7x geen voorrang Vinkenweg, 3 fietsers + 2 snorfietzers gewond. Tussenin 2 ongevallen, 1 fietser gewond
Meldingen	Vorrang Vinkenweg onduidelijk
Voorheen	Voorhousterweg niet haaks aangesloten, daarvoor Voorhousterweg in de voorrang.
Probleem	Bocht Voorhousterweg afsnijden, fietsoversteek smal en geen zicht

Oplossingsrichtingen

Voor bocht afsnijden, onopvallende gelijkwaardige kruising en oversteek

Bankijkerweg

Optie A

Fietsopstelvak Voorhousterweg noordzijde kruising Bankijkerweg aanduiden.

Optie B

Inritconstructie (remt snel afsnijden bocht) met wachtruimte fiets.

Optie C

Zicht op Bankijkerweg verbeteren door container te verplaatsen.

Vinkenweg

Optie D

Extra drempel Voorhousterweg noordzijde kruising Bankijkerweg > Snelheid omlaag.

Optie E

Bord dat verkeer van rechts voor gaat.

8 Voorhousterweg	A Fietsopstelvak	B Inritconstructie	C Container	D Drempel	E Bord rechts voor
Geloofwaardig					
Passend bij beleid					
Uitvoerbaar T/G					

Afweging

Om Voorhousterweg en Vinkenweg te ontlasten van zwaar verkeer, is een alternatieve ontsluiting gewenst. Daarbij past de herinrichting van deze straten. Aangezien zwaar verkeer de bocht Bankijkerweg-Voorhousterweg (ondanks het rechtsaf verbod) kapot blijft rijden, zijn fysieke snelheidsremmende maatregelen nog niet haalbaar.

Acties

Op korte termijn

- Op de kruising van Voorhousterweg met Bankijkerweg
 - i. de zicht belemmerende container verplaatsen
 - ii. fietsruimte waar mogelijk verbreden
- Bij de kruising met Vinkenweg: attentiebord dat verkeer van rechts (Vinkenweg) voor gaat.

Voor de langere termijn:

Onderzoeken hoe 30km/u-inrichting van Voorhousterweg inpasbaar is.

9. Buitensluis en Noorduinseweg

Probleem: Onveilige fietsroute

9	Buitensluis tot parkeerterrein
Functie	Toegang parkeerterrein en recreatieve route
Indeling	Fietser grotendeels op de rijbaan, te smal voetpad
Mismatch	Fietsers passeren obstakels over doorgetrokken streep, te smal voet/fietspad met onlogische overgang van de rijbaan naar fietspad in de duinen
Ongevallen	4 eenzijdige ongevallen, 3 fietsers gewond
Meldingen	Belijning rijbaan onduidelijk
Voorheen	Foutparkeerders, ter hoogte van omleiding busvriendelijke drempels en be-lijning
Probleem	Rijbaan met obstakels past niet bij vele fietsers

Oplossingsrichtingen

(samen met de andere wegbeheerders):

Bij alle opties afgescheiden voetpad (band), behouden brede fietsoversteek naast zebrapad naar fietspad Noorduinseweg.

Fietsruimte versterken

Optie A

Fietsstroken op rijbaan met uitbuiging ter hoogte van de drempels door verwijderen palen en band.

Optie D

1-richtingsverkeer voor de auto richting het parkeerterrein voor meer ruimte fietsers.

Optie B

Fietsstraat (rode coating over foutieve doorgetrokken streep) met normale drempel over volle breedte.

Optie E

Palen verwijderen en aankijken of het foutief parkeren (scheidingsband geel markeren) terugkomt > uren handhaving?

Optie C

Fietspad zonder drempels

9 Buitensluis en Noorduinseweg	A Fietsstroken	B Fietsstraat	C Fietspad	D 1-richtingsverkeer	E Palen weg
Geloofwaardig	Orange	Green	Green	Orange	Green
Passend bij beleid	Green	Green	Green	Green	Green
Uitvoerbaar T/G	Green	Green	Green	Orange	Red

Afweging

Ondanks dat het parkeerterrein geheel via Noordduinseweg ontsloten kan worden, functioneert Buitensluis als uitwijkmogelijkheid voor (zoek)verkeer wat niet op Boulevard kan parkeren. Ook zijn er bestemmingen die bereikbaar moeten blijven. Bij een fietspad betekent dit onverwachts gebruik door ontheffinghouders. Gezien de beschikbare breedte op de rijbaan, wordt autoverkeer dat richting parkeerterrein Noordduinseweg rijdt, niet als probleem gezien zolang dat autoverkeer zich als gast achter de fietsers gedraagt.

Acties

- Buitensluis en Noordduinseweg (tussen Rijnmond en toegang tot duinfietspad) inrichten als fietsstraat met waar nodig fietsvriendelijke drempels.
- Onderzoeken of eenrichtingsverkeer voor de auto's richting parkeerplaats Noordduinen haalbaar is en dit in de uitvoering meenemen.
- Onderzoeken of de palen vervangen kunnen worden door een meer vergevingsgezinde grens met de voetgangersruimte.
- Plaatsen van passende (verwijs)borden bij zowel Rijnmond als overgang naar toeristisch fietspad langs het parkeerterrein.

10. Obstakels Hoofdstraat

Probleem: De bedoeling van de keien en hoe hier omheen te rijden blijven onduidelijk.

10	Hoofdstraat
Functie	Bestrate ETW30
Indeling	Gelijkwaardige kruisingen met kei in midden
Mismatch	Lijkt rotonde, maar is een gelijkwaardige kruising
Ongevallen	Bij Marius Poststraat 1 bromfietser eenzijdig gewond. Bij Broekweg 2x een-zijdig, brom- en snorfietser gewond. Daartussen 4x eenzijdig, 2 brom-, 1 snorfietser, 1 fietser gewond)
Meldingen	Gehele Hoofdstraat worden veel meldingen gedaan over te hard rijden, onveilige situaties en kruispunten geen voorrang
Voorheen	T-splitsing met zebrapad ten zuiden Broekweg, T-splitsingen Marius Post-straat in bajonet met zebrapad ten noorden
Probleem	Het is onduidelijk hoe je om de kei moet rijden met als gevolg onverwachts links afsnijden.

Oplossingsrichtingen

Voor onduidelijke bedoeling van de kei op kruising

Gedragbeïnvloeding

Optie A

Spelregels uitleggen (geen voorrang geregeld dus rustig op elkaar letten)

Fysiek

Optie B

Accentueren afwijkende vormgeving bij uitstekende plantvakken en/of monument (kei)

10 Hoofdstraat	A Spelregels	B Reflectoren
Geloofwaardig		
Passend bij beleid		
Uitvoerbaar T/G		

Afweging

Bij de herinrichting is de vormgeving van de kruisingen in overleg met de omgeving en aandacht voor de geschiedeniswaarde tot stand gekomen. De meeste gebruikers zijn aan de verkeerssituatie gewend, maar voor onbekenden is extra aandacht op de afwijkende inrichting wel raadzaam.

Korte termijn acties

- het bedoelde verkeersgedrag rond de kei door spelregels uit te leggen
- reflectoren bij obstakels (boomvakken, monument).

Bijlage 8: Samenvatting knelpunten en maatregelen

Prioriteit	Vorm	Locatie	Reden
1	kruispunt	Hoorneslaan-N206	Aanrijdingen in 2022 en 2023 van (brom)fietsers
2	traject	Boulevard	Risicotraject vanuit de analyse (ongevallen + snelheidsovertreding + menging verkeer) en breed geuit gevoel van onveiligheid op smalle fietsruimte
3	kruispunt	Bosplein	Media aandacht complex kruispunt
4	traject	Julianalaan (brug-Zeeweg)	Verschillende vormgeving oversteeklocaties
5	kruispunt	Rijnstraat-Turfmarkt	Geen voorrang verleend en bocht afsnijden op gelijkwaardig verhoogd kruispunt
6	traject	Valkenburgseweg	Smalle fietsstroken naast snel groot verkeer
7	kruispunt	Voorhouterweg met Bankijkerweg en Vinkenweg	Geen voorrang verlenen i.c.m. hoge snelheden en fietsers op de rijbaan
8	oversteek	Oegstgeesterweg bij Tramstraat-Oranjelaan	Tegenstrijdige voorrangregeling
9	fietsroute	Buitensluis en Noorduinseweg	Onlogische indeling met obstakels voor de fietser
10	traject	Hoofdweg	Vragen officieuze rotondes

Locatie	Aanpassing	Uitleggen	Onderzoek
Fietsoversteek Hoorneslaan-N206	Proef afsluiting rechtsafslagvak Ambachtsweg naar oprit N206	Controle wanneer veiligheidsprobleem niet verschuift	Haalbaarheid verkeerslichten, verschuiven of afsluiten fietsoversteek over de op/afrit N206
Boulevard	Inritconstructie Te Brittenstraat en Seinpoststraat	Attentieborden 'rechts gaat voor' bij Kon. Wilhelminastraat en Vuurbaakplein (nog herinrichten)	Evaluatie aanduiding fietsruimte en voorrangssituatie
Boulevard	Aanduiden fietsstroken, onverplicht verhoogd fietspad en suggestiestrook snelle fietsers daarnaast	Spelregels gewenst gebruik	Mogelijke gekleurde vulling fietsstroken bij onderhoudswerkzaamheden
Bosplein	Laad- en losstrook i.p.v. 2 langspaarkeervakken	Spelregels gewenst gebruik	Wacht op ontwikkelingen
Julianalaan (brug-Zeeweg)	Opstelruimte fietsoversteeken Julianalaan (Zeeweg-Industrieweg)	-	-
Rijnstraat-Turfmarkt	Belijning aanduiding en meubilair hoeken kruising	Attentieborden 'rechts gaat voor' op Rijnstraat	-
Valkenburgseweg	Fietsstroken bij onderhoudswerkzaamheden	-	-
Voorhouterweg met Bankijkerweg en Vinkenweg	Containers uit zichthoek	Attentieborden 'rechts gaat voor' voor Vinkenweg	Hoe is een 30km/u-inrichting hier mogelijk
Oegstgeesterweg bij Tramstraat-Oranjelaan	Oplichtend zebra bord zonder verkeerslichten	Communiceren bedoelde gedrag (indrukknop voor knipperend licht)	-
Buitensluis en Noorduinseweg	Obstakels verwijderen	Communiceren bedoelde gedrag (let op elkaar)	Fietspad of fietsstraat met eenrichtingsverkeer auto
Hoofdweg	Attentie bij obstakels	Spelregels gewenst gebruik	-

Bijlage 9: Jaaractiviteiten VVN in 2022

Projectblad	Doelgroepen	Project	Aantallen
1	4-12 jaar	Praktische en theoretische verkeersexamens	800 kinderen
2	4-12 jaar	Dode hoek training Katwijk, Rijnsburg en Valkenburg	800 kinderen
3	4-12 jaar	Fietsverlichting: voorlichting + controle Rijnsburg	Scholen Rijnsburg
4	4-16 jaar	Fietsverlichting i.s.m. twee voetbalvereniging, een korfbalvereniging en gemeente Katwijk	250
5	Algemene doelgroep	De scholen zijn weer begonnen	Alle weggebruikers
6	Senioren (automobilisten)	Opfriscursus	70 personen
7	Statushouders	5x theorieles voor a.s. statushouders in het kader van participatie, i.s.m. Welzijnswartier	Variabel aantal
8	Oekraïners	Theorie en praktijk van het verkeer in Katwijk voor Oekraïense vluchtelingen, i.s.m. Welzijnswartier	Jong en oud
9	Senioren (scootmobielen)	Scootmobielcursus	25 personen
10	Chauffeurs De Wilbert	Theoriecursus	
11	Gemeente Katwijk	Werkgroep verkeer: Infrastructurele en verkeersgedrag gerelateerde bijeenkomst/adviezen	ca. 20 (digitale) bijeenkomst)
12	Inwoners Katwijk	VVN Participatiepunt	Enkele meldingen
13	VVN Katwijk	Scholingsbijeenkomsten en bestuursvergaderingen	5 vergaderingen bestuur + scootmobiel cursus + audit VVN landelijk + kascontrole
14	Inwoners Katwijk	Communicatie	12 persberichten, website, facebook en diverse interviews op radio

The logo consists of three horizontal, wavy lines of varying lengths, stacked vertically, positioned to the left of the word 'Katwijk'.

Katwijk