Plan van Aanpak



Fietsveiligheid Voorschoten

Ik maak een punt van nul

Gemeente Voorschoten

Versie: 24 april 2020

Inhoudsopgave

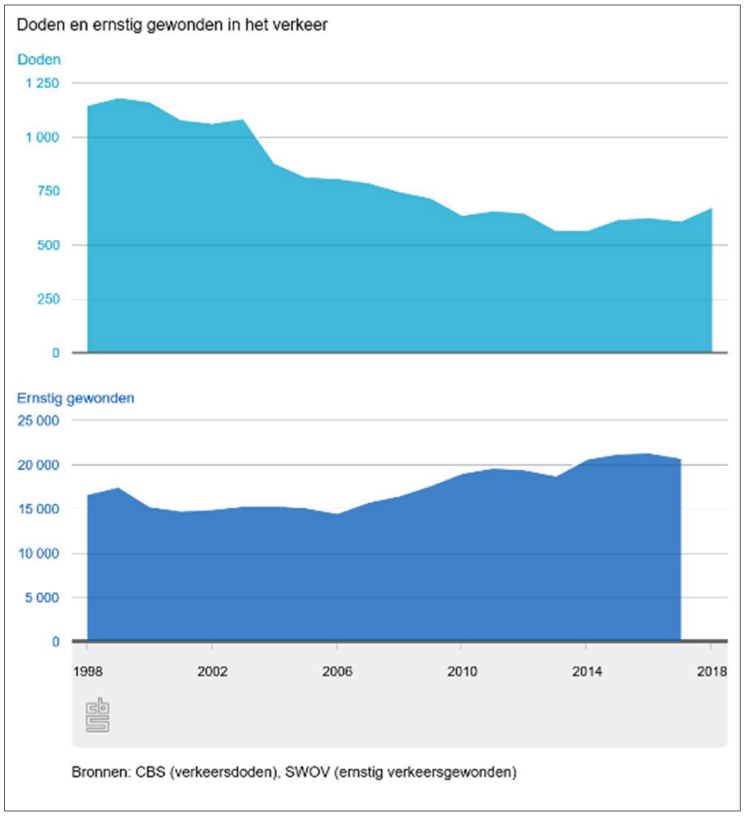
	pagina
1. Inleiding	3
2. Fietsnetwerk Voorschoten	5
3. Fietsongevallen Voorschoten	7
4. Educatie, voorlichting en handhaving	10
5. Fietsveilige infrastructuur	13
6. Aanpak fietsknelpunten	15

Bijlage 1	Resultaten verkiezing Fietsstad 2020
Bijlage 2	Keuzeschema CROW sanering paaltjes
Bijlage 3	Aangenomen motie 135 fietsveiligheid

1. Inleiding

Aanleiding

Nederland is een fietsland en de populariteit van de fiets blijft groeien door nieuwe infrastructuur en nieuwe fietsvormen (speed pedelecs, elektrische fietsen, bakfietsen, fietsbezorgers, fietstaxi's e.d.). Iedereen wil zich op een prettige en veilige manier verplaatsen en verwacht weer ongedeerd thuis te komen. Echter, de verkeersveiligheid in Nederland is de afgelopen jaren verslechterd. In 2018 waren er 678 verkeersdoden te betreuren. Daarnaast raken jaarlijks ruim 20.000 mensen ernstig gewond in Nederland (zie figuur 1). De dalende trend is gestopt en vanaf 2014 neemt het aantal verkeersslachtoffers weer toe. Meer dan 30% van alle verkeersdoden in Nederland zijn fietsers, van de ernstig gewonden is dat zelfs meer dan de helft. De minister van Infrastructuur en Waterstaat vraagt dan ook opnieuw aandacht voor verkeersveiligheid. Alle overheden erkennen dat een trendbreuk noodzakelijk is. Om deze trendbreuk te bewerkstelligen, is een nieuwe impuls nodig in de wijze waarop alle overheden en maatschappelijke organisaties aan verkeersveiligheid werken. Landelijk is hiervoor het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 opgesteld.



Figuur 1: Verkeersdoden en ernstig gewonden in Nederland (CBS en SWOV)

Plan van aanpak fietsveiligheid

Ook binnen Voorschoten is het noodzakelijk de verkeersveiligheid te verbeteren. In het Verkeersplan Voorschoten 2017-2020 is aangegeven dat verkeersveiligheid prevaleert boven leefbaarheid en bereikbaarheid. Eén van de maatregelen uit het Verkeersplan Voorschoten om de verkeersveiligheid te verbeteren is het opstellen van een plan van aanpak fietsveiligheid.

In de loop van de jaren zijn legio maatregelen genomen om de verkeersveiligheid van fietsers in Voorschoten te verbeteren. Van de aanleg van vrijliggende fietspaden, het omvormen van kruispunten tot rotondes, de aanpak van schoolomgevingen tot voorlichting en handhaving. Er is echter meer nodig om een trendbreuk in het aantal ongevallen te realiseren. Dit plan van aanpak fietsveiligheid is de routekaart van Voorschoten om een veiligere (fiets)gemeente te worden.

De provincie Zuid-Holland ziet het als haar taak om bij te dragen aan een significante vermindering van het aantal (zwaar)gewonde fietsers en dodelijke slachtoffers. De provincie wil zorgen voor veilige infrastructuur zodat de ambitie 'verder en vaker fietsen' ook op een veilige manier gerealiseerd kan worden. Extra aandacht is er binnen de provincie voor fietsende ouderen en jongeren.

Het verkeersveiligheidsbeleid in de regio Holland Rijnland is vastgelegd in het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan. In dit plan is aandacht voor gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers door middel van educatie, voorlichting en handhaving. Het accent ligt op het behouden en stimuleren van gewenst verkeersveilig gedrag. Holland Rijnland werkt samen met het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland. Gezamenlijk wordt de komende jaren ingezet op het programma 'Maak een punt van nul'. Dit manifest heeft als doel het aantal verkeersslachtoffers naar nul terug te brengen.
Binnen Holland Rijnland wordt op dit moment ook gewerkt om het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid uit te werken in een regionale aanpak. Hierbij wordt onder andere gekeken naar extra subsidiemogelijkheden voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsprojecten.

Leeswijzer
In hoofdstuk twee wordt ingegaan op het huidige fietsnetwerk binnen Voorschoten. Een inventarisatie van de fietsongevallen(concentraties) binnen Voorschoten volgt in hoofdstuk drie. Om fietsongevallen in de toekomst te verminderen zijn in hoofdstuk vier actiepunten benoemd om veiliger verkeersgedrag te bewerkstelligen en in hoofdstuk vijf algemene maatregelen en uitgangspunten voor een fietsveilige inrichting van de infrastructuur. Tot slot is in hoofdstuk zes een overzicht opgenomen van de aan te pakken fietsknelpunten.

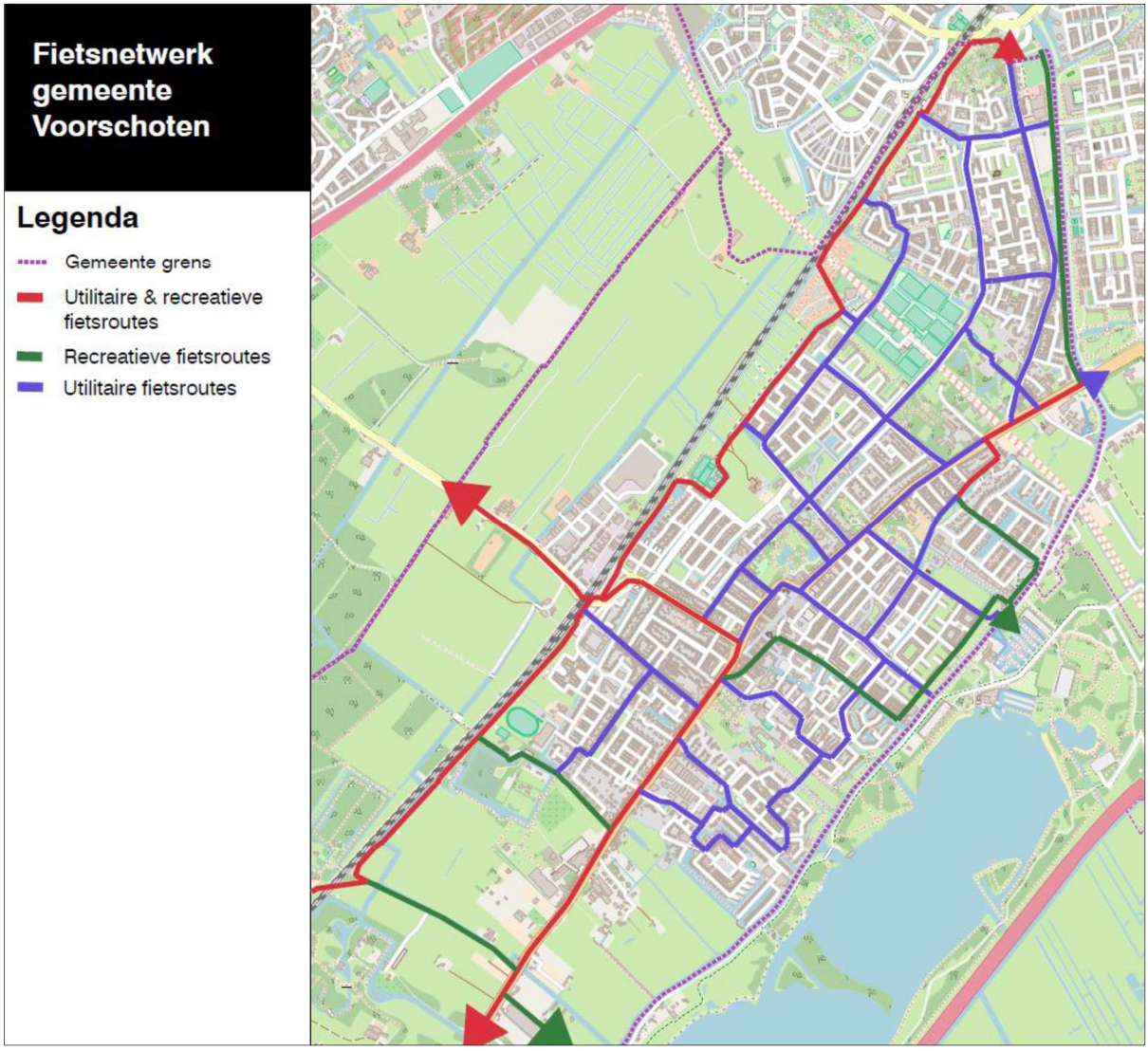
2. Fietsnetwerk Voorschoten

Om een fietsveilige en -vriendelijke infrastructuur tot stand te brengen, moet uit worden gegaan van de verplaatsingsbehoefte van fietsers. Daarom is het belangrijk te achterhalen welk motief er achter een verplaatsing schuilt. Afhankelijk van de gebruikerseisen wordt onderscheid gemaakt tussen twee soorten fietsroutes:

Utilitaire fietsroutes:
Dienen om doelgerichte fietsverplaatsingen zo snel, zo veilig en zo comfortabel mogelijk te laten plaatsvinden. Dit zijn verplaatsingen zoals: naar het werk, school, de winkel, etc.

Recreatieve fietsroutes:
Aantrekkelijkheid gaat hierbij voor afstand en snelheid.

Het fietsnetwerk van Voorschoten kent voornamelijk utilitaire fietsroutes. Enkele routes zijn recreatief. Daarnaast zijn er enkele routes zowel utilitair als recreatief, dit zijn onder andere de Velostrada en de Veurseweg. Het netwerk binnen Voorschoten is redelijk compleet en fijnmazig. Binnen Voorschoten is geen sprake van (grote) ontbrekende schakels in het fietsnetwerk.



Figuur 2: Fietsnetwerk van Voorschoten

Op 28 februari 2020 heeft de Fietsersbond Nederland de verkiezingsuitslag van de fietsstad van het jaar 2020 bekend gemaakt. Ook de gemeente Voorschoten is in de uitslag opgenomen en scoort hierbij gemiddeld met een 3,4 uit een beoordelingsschaal van 1 tot en met 5. De score is bepaald op basis van een publieksenquête (n=57) en objectieve gegevens. De resultaten van de publieksenquête in Voorschoten zijn opgenomen in bijlage 1.

3. Fietsongevallen Voorschoten

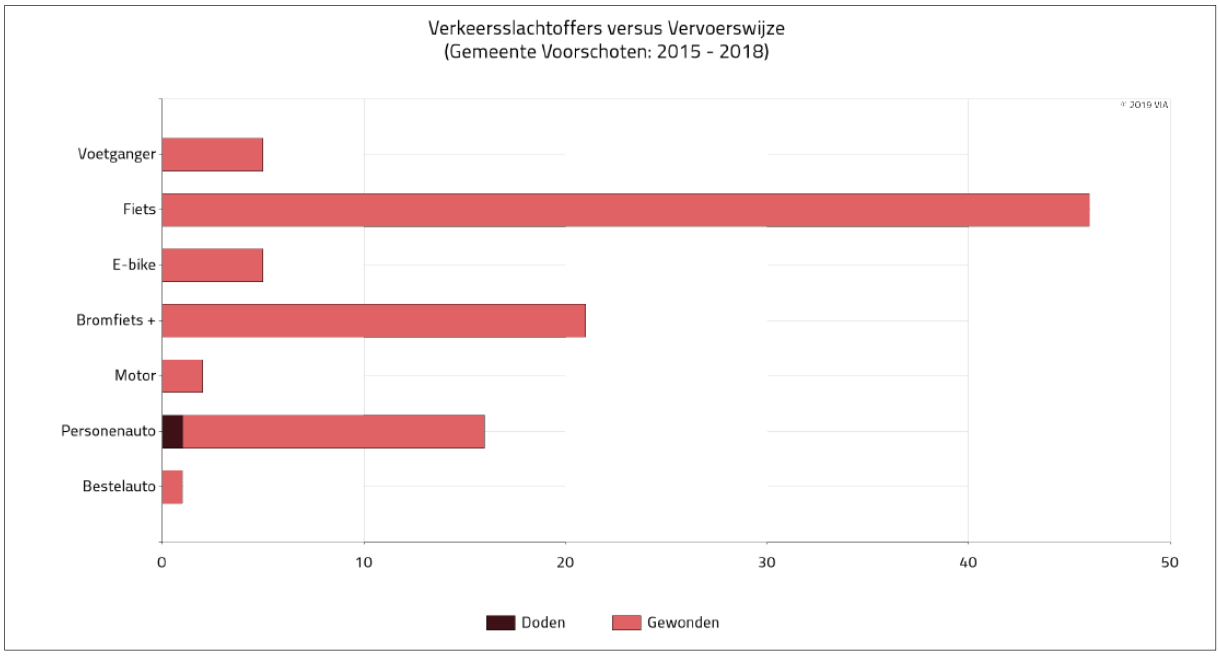
Het aantal verkeersongevallen en gewonden in Voorschoten is de afgelopen jaren gestegen (zie figuur 3). In 2015 vonden 76 verkeersongevallen plaats en in 2018 is dit aantal gestegen naar 93.

Tijdsperiode	Status	Verkeersongevallen	Gewonden	Doden
2015	Definitief	76	18	1
2016	Definitief	74	18	0
2017	Definitief	88	29	0
2018	Afgesloten	93	52	0
Totaal		**331**	**117**	**1**

© 2019 VIA, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdsperiode

Figuur 3: Verkeersongevallen, gewonden en verkeersdoden in Voorschotsen tussen 2015-2018 (VIA-stat)

Kijkend naar de verschillende modaliteiten in figuur 4 dan is te zien dat het overgrote deel van de verkeerslachtoffers fietsers zijn, gevolgd door de bromfiets en vervolgens de personenauto.



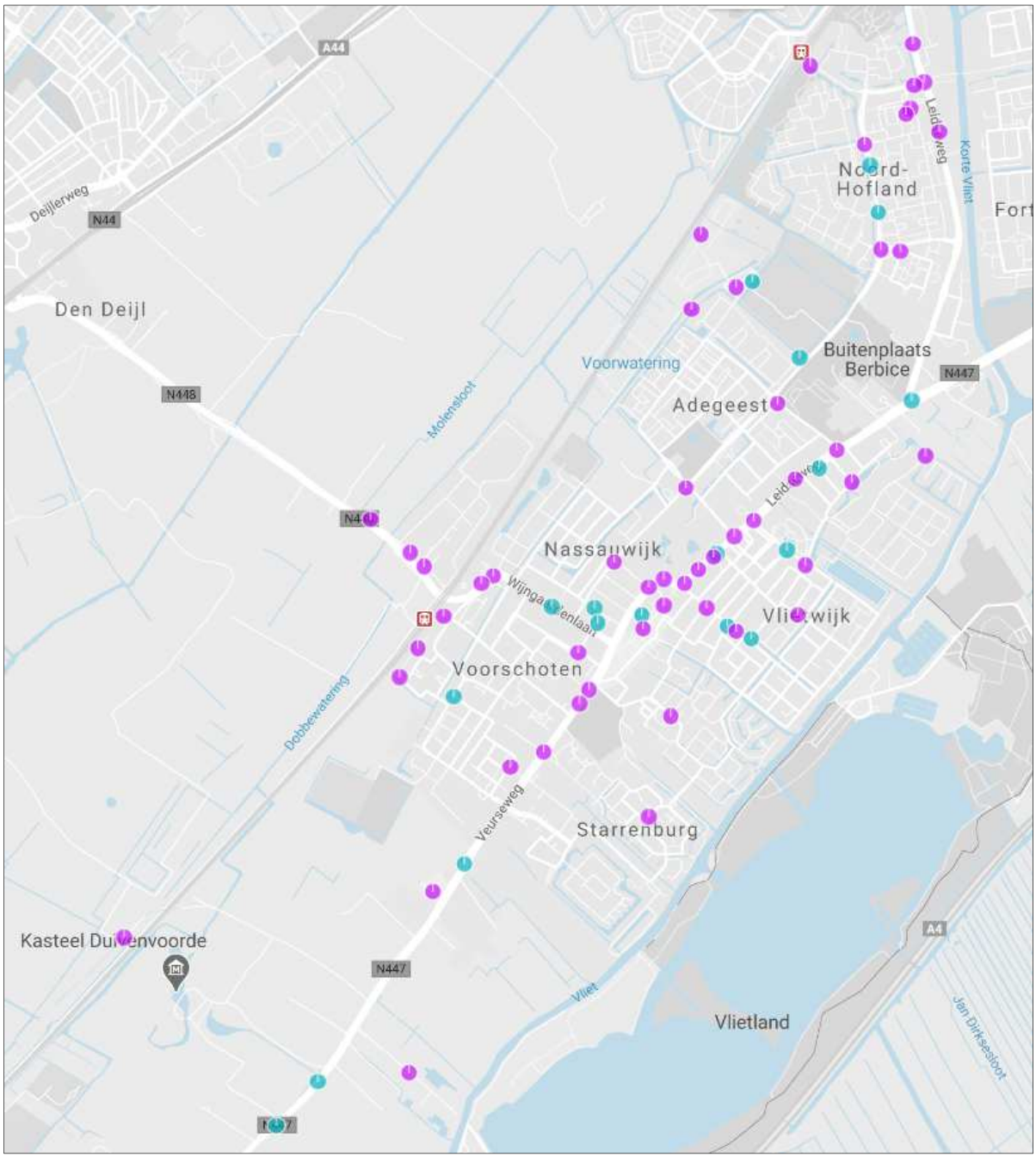
Figuur 4: Verkeersslachtoffers versus vervoerswijze in Voorschoten tussen 2015-2018 (Via-stat)

Registratiegraad

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

Fietsongevallenlocaties Voorschoten

In onderstaande kaart zijn de locaties van ongevallen(concentraties) binnen Voorschoten weergegeven waarbij fietsers betrokken zijn. Het betreft ongevallen waarvan de locatie exact of in de nabijheid bekend is in de jaren 2014 tot en met 2018. De lichtblauwe bolletjes betreffen ongevallen met uitsluitend materiële schade en de paarse bolletjes betreffen ongevallen met letsel.



Figuur 5:Verkeersveiligheidskompas (https://fietsongevallen.oververkeer.nl/#) locatie exact of nabij bekend

Uit de fietsongevallenkaart komt duidelijk naar voren dat het merendeel van de fietsongevallen plaatsvindt op en langs de Traverse. Dit is ook een druk befietste route binnen Voorschoten met veel aantakkingen en kruisingen. In totaal zijn er 70 fietsongevallenlocaties waarvan de locatie exact of in de nabijheid bekend is. Op een deel van de locaties hebben de afgelopen jaren meerdere fietsongevallen plaatsgevonden. Met stip op één staat de rotonde voor het gemeentehuis. Hier zijn tussen 2014 en 2018 maar liefst acht ongevallen met fietsers terug te vinden in de registratie. In

totaal zijn er binnen Voorschoten acht locaties waar in de periode 2014 tot en met 2018 drie of meer ongevallen met fietsers hebben plaatsgevonden. Dat zijn de volgende locaties:

1. Rotonde Leidseweg-Raadhuislaan (kruispunt: 3 letsel en 5 uitsluitend materiële schade)
2. Rotonde Wijngaardenlaan (kruispunt: 3 letsel en 1 uitsluitend materiële schade)
3. Leidseweg t.h.v. Mozartlaan (wegvak: 3 letsel en 1 uitsluitend materiële schade)
4. Elstlaan - Leidseweg (kruispunt: 2 letsel en 2 uitsluitend materiële schade)
5. Raadhuislaan-Oranjeboomstraat (kruispunt: 3 letsel en geen materiële schade)
6. Bijdorpstraat – Schoolstraat (kruispunt: 2 letsel en 2 uitsluitend materiële schade)
7. Trompweg – Leidseweg (kruispunt: 1 letsel en 2 uitsluitend materiële schade)
8. Badhuisstraat – Leidseweg (kruispunt: 1 letsel en 2 uitsluitend materiële schade)

Oorzaken fietsongevallen

Er zijn verschillende oorzaken voor de stijging van het aantal fietsongevallen. Het aantal elektrische fietsen en speed pedelecs is de afgelopen jaren sterk gestegen. Als de snelheid omhoog gaat, neemt de kans op ernstige ongevallen toe. Ook een zekere mate van onervarenheid bij de elektrische fietsers en het feit dat onze weginfrastructuur hier nog niet aan aangepast is, spelen een rol. Een andere oorzaak van deze stijging is een toenemend gebruik van de fiets. Meer fietsers betekent helaas ook meer ongevallen.

De belangrijkste oorzaken van fietsongevallen liggen op (een combinatie van) drie terreinen: infrastructuur, voertuig en gedrag.

Infrastructuur

Veel fietsers komen ten val door slechte kwaliteit van het wegdek (zoals kuilen en hobbels door putdeksels of boomwortels) of door een glad wegdek. Ook de weginrichting speelt een rol. Daarbij kun je denken aan zichtbaarheid van obstakels, het wegverloop en aan de breedte van fietspaden en -stroken. Ook is het belangrijk dat er goede oversteekvoorzieningen zijn op plekken waar fietsers het autonetwerk moeten kruisen.

Voertuig

Een fiets is van zichzelf instabiel: om niet te vallen, moet je evenwicht houden. Tijdens het fietsen, maar ook bij het op- en afstappen. Ouderen hebben daarbij het vaakst moeite om balans te houden.

Gedrag

Onveilig gedrag is ook een belangrijke oorzaak van fietsongevallen. Daarbij gaat het om onveilig gedrag van zowel fietsers zelf (zoals smartphonegebruik of rijden zonder verlichting) als van andere verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld te hard rijden, door rood rijden en rijden onder invloed).

4. Educatie, voorlichting en handhaving

In dit hoofdstuk zijn actiepunten beschreven om veiliger verkeersgedrag van met name de fietser te bewerkstelligen. Hierbij wordt vooral aangesloten bij het reeds binnen de regio Holland Rijnland vastgestelde Actieprogramma Verkeersveiligheid.

Verkeerseducatie basisscholen

School op Seef is het programma binnen de provincie Zuid-Holland voor de aanpak van verkeersveiligheid en verkeerseducatie voor kinderen in de basisschoolleeftijd. Kinderen worden met dit programma in een veilige omgeving op een eigentijdse manier begeleid in hun ontwikkeling tot duurzaam veilige weggebruikers. Samenwerking en gemeenschappelijk belang staan binnen School op Seef centraal. De basisscholen binnen Voorschoten worden benaderd door verkeerleerkrachten van Holland Rijnland om deel te nemen aan dit programma. Binnen Voorschoten hebben op dit moment de volgende drie scholen een School op Seef label: Nutsbasisschool, Fortgensschool en Gevers Deynootschool. Dit betekent niet automatisch dat de scholen die geen label hebben geen aandacht hebben voor verkeersveiligheid. Er zijn namelijk ook scholen die een deel van het programma School of Seef afnemen of gebruik maken van andere lespakketten van bijvoorbeeld de ANWB. Aan de verkeerseducatie voor basisscholen zijn voor de gemeente geen kosten verbonden.



Figuur 6: Logo School op Seef

Actiepunt 1
De gemeente neemt een faciliterende, netwerkende en enthousiasmerende rol richting de scholen aan om verkeerseducatie permanent onderdeel te laten zijn van het schoolbeleid.

Verkeersexamen basisscholen

Al meer dan 25 jaar verzorgd de Voorschotense afdeling van Veilig Verkeer Nederland de theoretische verkeersexamens bij alle basisscholen in Voorschoten. Dit geldt ook voor het praktische fietsexamen. De jaarlijkse kosten van circa € 1.500,- voor de verkeersexamens worden door de gemeente betaald en hiervan wordt middels subsidie vervolgens 75% door Holland Rijnland van vergoed. Deze kosten passen binnen de reguliere verkeersexploitatie.

Actiepunt 2
Voortzetting van gemeentelijke (financiële) ondersteuning richting Veilig Verkeer Nederland voor organisatie verkeersexamens.

Dode hoeklessen

Door Holland Rijnland wordt jaarlijks voor alle Voorschotense basisschoolleerlingen uit groep 7 een dode hoekles verzorgd. Leerlingen kunnen tijdens deze les zelf ervaren wat een chauffeur van een grote vrachtwagen wel en niet in zijn spiegels kan zien. Door de gemeente wordt hiervoor het parkeerterrein (bij zwembad, Cultureel Centrum of brandweer) afgezet. Hier zijn voor de gemeente geen kosten aan verbonden.

Actiepunt 3
Voorzetting van gemeentelijke ondersteuning richting Holland Rijnland voor organisatie van dode hoekles.

Verkeersveiligheidscampagnes
Binnen Voorschoten zijn op circa 20 locaties permanente campagneborden aanwezig. Circa 5 keer per jaar worden de posters in opdracht van Holland Rijnland vervangen voor de op dat moment actuele campagne. De activiteitenkalender voor verkeersveiligheidscampagnes ziet er jaarlijks globaal als volgt uit:

- december - maart BOB wintercampagne
- maart – april MONO
- mei – juni snelheid
- juli – december BOB zomercampagne en sportcampagne
- september – november MONO
- oktober – januari fietsverlichting

Naast de fysieke uitingen langs de Voorschotense wegen en het beschikbaar stellen van campagnemateriaal (waaronder flyers) wordt binnen Voorschoten, maar met name op regionaal niveau, tijdens publiekacties (bijvoorbeeld fietsverlichtingscampagne i.s.m. politie) aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid. Een jaarlijks terugkomend evenement binnen Voorschoten is de aftrap van de campagne 'De scholen zijn weer begonnen' bij een basisschool in Voorschoten. Binnen Voorschoten wordt jaarlijks circa € 750,- besteed aan campagnemateriaal en dergelijke. De komende jaren zal binnen Voorschoten extra aandacht worden besteed en worden deelgenomen aan campagnes om de verkeersveiligheid (voor fietsers) te verbeteren. Deze eventuele extra kosten passen binnen de reguliere verkeersexploitatie.

Actiepunt 4
Actieve(re) gemeentelijke deelname aan (regionale) verkeersveiligheidscampagnes.

Spuitkrijttekeningen op fietspaden
Het veranderen van verkeersgedrag vraagt allereerst om bewustwording. Om fietsers bewust te maken dat zij in het donker verlichting moeten gebruiken en tijdens het fietsen geen smartphone mogen gebruiken, zullen jaarlijks op de drukst befietste utilitaire routes binnen Voorschoten spuitkrijttekeningen worden aangebracht (zie figuur 7 en 8). In het voorjaar zal de campagne uiting MONO op circa 25 fietspaden worden aangebracht en in het najaar de fietsverlichtingscampagne. De kosten hiervan bedragen circa € 1.000,- en passen binnen de reguliere verkeersexploitatie. Tevens zal worden gekeken of een deel hiervan via subsidie door Holland Rijnland kan worden vergoed.



Figuur 7: Spuitkrijttekening MONO



Figuur 8: Spuitkrijttekening fietsverlichtingscampagne

Actiepunt 5
In het voorjaar (MONO) en najaar (verlichting) aanbrengen van spuitkrijttekeningen op 25 fietslocaties binnen Voorschoten

Veilig doortrappen

Ouderen hebben een verhoogd overlijdensrisico in het verkeer. De belangrijkste oorzaak van het hoge overlijdensrisico is hun grotere fysieke kwetsbaarheid. Daarnaast kunnen functiestoornissen ertoe leiden dat ouderen vaker betrokken zijn bij bepaalde typen ongevallen. Om fietsongevallen bij ouderen te voorkomen wordt bekeken of Voorschoten zich kan aansluiten bij 'Veilig Doortrappen'. Dit is een initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met medewerking van partners als Veilig Verkeer Nederland, VeiligheidNL, BOVAG en de Fietsersbond. Het programma 'Doortrappen' heeft de ambitie dat ouderen zo lang mogelijk veilig kunnen blijven fietsen. Doortrappen motiveert hen zelf maatregelen te nemen om veilig te blijven fietsen. Dit helpt ouderen hun beweegnorm te halen om zo gezond en actief te blijven. Het lokale netwerk rondom de oudere in de gemeente helpt daarbij. Deze eventuele extra kosten passen binnen de reguliere verkeersexploitatie.



Figuur 9: Platform doortrappen

Actiepunt 6
Onderzoeken of er draagvlak is binnen Voorschoten om aan te sluiten bij het initiatief Veilig Doortrappen.

Fietstellingen

Binnen Voorschoten worden al vele jaren op meerdere wegen verkeerstellingen gehouden. Jaarlijks gaat het om circa 45 locaties. Het gaat hierbij vrijwel uitsluitend om tellingen van gemotoriseerd verkeer. Er is inmiddels dan ook een goed beeld van (de ontwikkeling van) de verkeerintensiteiten van gemotoriseerd verkeer op de hoofdwegen binnen Voorschoten. Om een (beter) beeld te krijgen van de drukste fietsroutes zal een deel van deze autotellingen niet meer worden uitgevoerd en door fietstellingen worden vervangen. Door komende jaren op circa 20 locaties fietstellingen te houden kan een goed beeld worden gecreëerd van de drukst befietste fietspaden binnen Voorschoten en zodoende een risico gestuurde aanpak worden gehanteerd. Hierdoor is een beeld te schetsen welke fietsroutes prioriteit hebben voor wat betreft bijvoorbeeld het aanpakken van fietsknelpunten. Deze kosten passen binnen de reguliere verkeersexploitatie.

Actiepunt 7
Het structureel en jaarlijks uitvoeren van fietstellingen op circa 20 locaties binnen Voorschoten.

Inzet elektronische snelheidsdisplays

Voorschoten heeft de beschikking over drie elektronische snelheidsdisplays. Op dit moment worden deze displays vooral ingezet naar aanleiding van klachten van inwoners over het te hard rijden van automobilisten. Veelal gaat het hierbij om situaties van subjectieve (een gevoel van) onveiligheid. De komende periode zullen de elektronische snelheidsdisplays vooral worden ingezet op locaties waar ook daadwerkelijk fietsongevallen hebben plaatsgevonden. Deze kosten passen binnen de reguliere verkeersexploitatie.

Actiepunt 8
Inzet van drie elektronische snelheidsdisplay op de fietsongevallenconcentraties binnen Voorschoten.

5. Fietsveilige infrastructuur

In dit hoofstruk zijn algemene infrastructurele maatregelen en uitgangspunten beschreven om de verkeersveiligheid voor fietsers binnen Voorschoten te verbeteren. Bij deze infrastucturele maatregelen en het aanpakken van de fietsknelpunten (in hoofdstuk 6) wordt onderscheid gemaakt in drie typen fietsmaatregelen:

Kleine infrastcuturele fietsmaatregelen
Dit zijn kleine maatregelen ter verbetering van de fietsveiligheid. Met een relatief kleine inspanning kan al een relatief groot effect worden behaald. Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn het aanpassen van de bebording, belijning en het verwijderen van paaltjes. Deze maatregelen passen binnen de reguliere verkeersexploitatie.

Werk-met-werk fietsmaatregelen
Dit zijn maatregelen om de fietsveiligheid via het lopende beheer- en onderhoudsprogramma te verbeteren. Een voorbeeld hiervan is het onlangs gereconstrueerde asfaltgedeelte van de Bachlaan (50 km/u) waarbij er volwaardige fietsstroken met een breedte van 1,70 meter zijn aangelegd.

Complexe en grote fietsmaatregelen
Dit zijn maatregelen voor de aanpak van complexe kruispunten en/ of wegvakken ter verbetering van de fietsveiligheid. Hier is binnen de reguliere verkeersexploitatie geen financiële ruimte voor. Een voorbeeld hiervan is de eventuele aanpak van de rotonde voor het gemeentehuis. Indien aanpak gewenst is dan dient (via de kadernota) extra geld beschikbaar gesteld te worden.

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

Fietspaaltjes
Paaltjes op fietspaden zijn een goedkope en effectieve manier om auto's te weren, maar ze zijn ook een bron van discomfort en onveiligheid. Jaarlijks raken in Nederland een paar honderd fietsers ernstig gewond als gevolg van aanrijdingen met paaltjes. In de CROW-richtlijnen wordt wegbeheerders geadviseerd om alleen paaltjes toe te passen als dit strikt noodzakelijk is. De praktijk is (ook in Voorschoten) anders. Daarom heeft het CROW een keuzeschema (zie bijlage 2) opgesteld dat helpt bij afwegingen over de noodzaak van paaltjes en dat helpt bij een veilige vormgeving van de noodzakelijk geachte paaltjes. Binnen Voorschoten zal in fasen een schouw plaatsvinden van alle aanwezige fietspaaltjes en worden beoordeeld of deze kunnen worden verwijderd. Hierbij zal in eerste instantie vooral worden gefocust op de drukst befietste utilitaire routes. Door deze schouw in fasen over meerdere jaren te laten plaatsvinden is het mogelijk om deze maatregel binnen het reguliere verkeersexploitatie uit te voeren. De Voorschotens Fietsersbond wordt gevraagd om mee te werken aan deze schouw.

Actiepunt 9
Schouw en vervolgens eventuele verwijdering van fietspaaltjes, te starten op de drukst befietste utilitaire fietsroutes in Voorschoten.

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

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

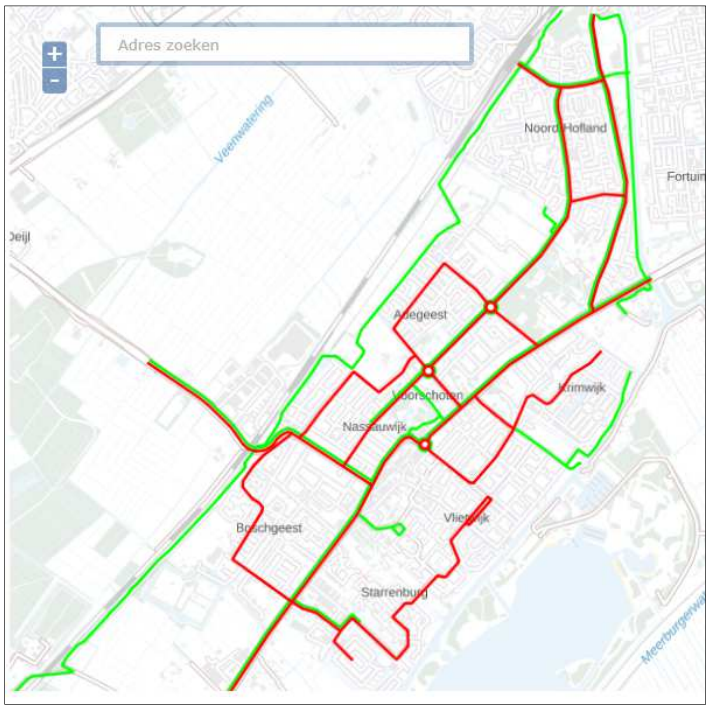
Markering

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

Actiepunt 10
Bij groot onderhoud en reconstructie van wegen en fietsvoorzieningen uitgaan van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW en deze bepalingen ook specifiek maken voor de Voorschotense situatie en opnemen in de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR).

Gladheidsbestrijding

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



Figuur 10: Strooiroutes Voorschoten

Actiepunt 11
Na gladheidseizoen vindt (interne) evaluatie plaats of naar aanleiding van opgedane ervaringen, klachten en meldingen bijstelling van de strooiroutes noodzakelijk is.

6. Aanpak fietsknelpunten

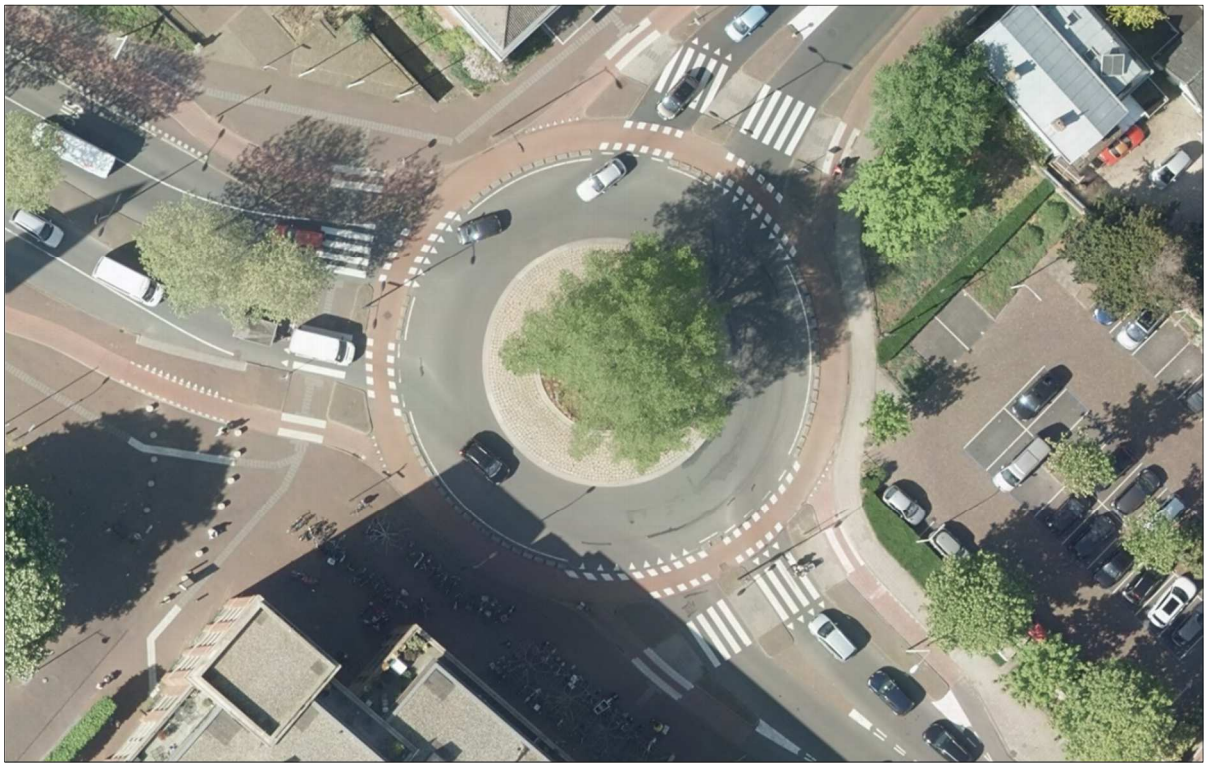
In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste fietsknelpunten in Voorschoten opgenomen en de wijze waarop wordt getracht de verkeersveiligheid van deze locaties te verbeteren. Deze knelpunten komen voort uit de fietsongevallenlocaties van hoofdstuk drie, het Verkeersplan Voorschoten 2017-2020, de meest ontvangen verkeersmeldingen over fietsonveiligheid en tot slot uit de motie 135 (5 locaties) die op donderdag 5 maart 2020 door de gemeenteraad is aangenomen. Motie 135 is in bijlage 3 van dit plan van aanpak opgenomen.

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

1. Rotonde Leidseweg - Raadhuislaan

Op basis van het aantal geregistreerde ongevallen met fietsers komt deze locatie het duidelijkst naar voren als aan te pakken knelpunt. Er hebben hier in de periode 2014-2018 in totaal acht ongevallen met fietsers plaatsgevonden, waarvan er drie resulteerden in een gewonde. Het ging hierbij voornamelijk om zogenaamde flank-aanrijdingen. Dit maakt dat de aanpak van deze rotonde de hoogste prioriteit heeft. In bijlage 2 van het coalitieakkoord 2018-2022 'Duurzaam Vooruitstrevend' is ook opgenomen dat wordt bekeken op welke wijze deze rotonde kan worden verbeterd.

De rotonde bij het gemeentehuis is in het jaar 2009 aangelegd. Voorheen was hier sprake van een met verkeerslichten geregelde kruising. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat een rotonde verkeerveiliger is dan een kruispunt. Het aantal potentiële conflictpunten is bij een rotonde namelijk kleiner dan bij een kruispunt en de onderlinge snelheidsverschillen zijn ook kleiner. Het is onduidelijk of dit hier ook daadwerkelijk het geval is.



Figuur 11: Luchtfoto rotonde Leidseweg - Raadhuislaan

Binnen de begroting is een bedrag van € 25.000,- beschikbaar voor het uitvoeren van een onderzoek naar het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming van deze rotonde. De resultaten van dit onderzoek worden rond de zomer van 2020 verwacht. De eventuele kosten voor de daadwerkelijke aanpassingen zijn op dit moment dan ook nog niet inzichtelijk. Een voorbeeld van

een maatregel om mogelijk de verkeersveiligheid te verbeteren is het verder verleggen van de zebrapaden naar de buitenzijde om zodoende ruimte en een rustpunt voor automobilisten tussen zebrapad en fietspad te creëren. Automobilisten kunnen zodoende de rotonde in twee fasen op- en afrijden. Deze kosten zijn aanzienlijk en passen niet binnen de begroting.

Vooruitlopend op de resultaten uit het onderzoek worden bij de drie aantakkingen van de rotonde extra verkeersborden (zie figuur 12) geplaatst. Daarnaast worden bijgevoegde posters (figuur 13) binnen Voorschoten verspreid. Deze kleine fietsmaatregelen passen binnen de huidige verkeersexploitatie.



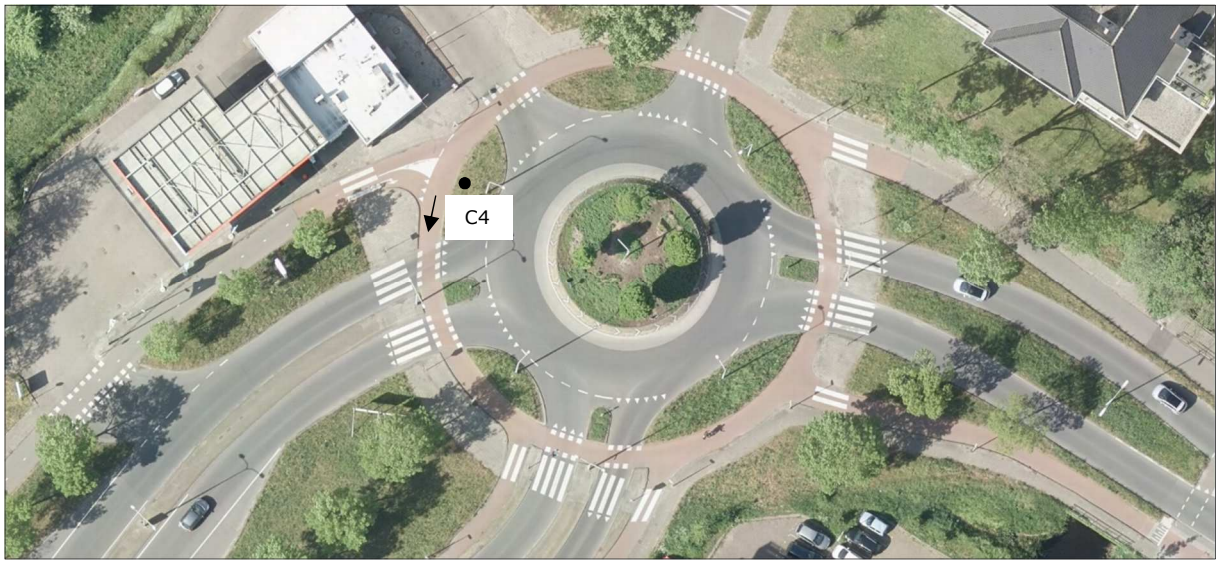
Figuur 12 : Fietsers in voorrang



Figuur 13: Poster maak oogcontact

2. Rotonde Wijngaardenlaan

Bij deze rotonde zijn vier ongevallen geregistreerd, waarvan drie keer resulterend in een gewonde. In drie gevallen was er sprake van een incident tussen een auto en een fietser; één keer van een eenzijdig ongeval.



Figuur 14: Luchtfoto rotonde Wijngaardenlaan

Met enige regelmaat ontvangt de gemeente meldingen van fietsers die op deze rotonde tegen de richting in fietsen. Fietsers komende vanuit de richting Dobbewijk gaan hierbij linksaf over de rotonde richting Burgemeester van der Hoevenlaan. Uiteraard is dit niet toegestaan.

Overwogen is het in tegengestelde richting rijden te faciliteren door middel van een volledig of gedeeltelijk tweerichtingenfietspad. Nog afgezien van de aanzienlijke kosten die dit met zich mee brengt zijn wij ook niet overtuigd van het positieve effect op de verkeersveiligheid. In Voorschoten zijn er geen rotondes met een dergelijke inrichting en automobilisten rekenen er dan ook niet op.

Om het tegen de rijrichting in fietsen te verminderen wordt extra belijning (pijlen) en bebording met verplichte rijrichting op de rotonde aangebracht. Deze kleine fietsmaatregelen passen binnen de huidige verkeersexploitatie.

3. Wegvak Leidseweg ter hoogte van Mozartlaan

Er zijn hier in de periode 2014-2018 vier fietsongevallen geregistreerd, waarbij in drie gevallen sprake was van letsel. Op deze locatie is sprake van veel afslaand verkeer naar en invoegend verkeer vanuit de Mozartlaan. Met name in de ochtendspits is dit een druk punt.



Figuur 15: Luchtfoto Leidseweg t.h.v. Mozartlaan

Behalve de drukte is het lastig te achterhalen wat hier exact het grootste probleem is. Afslaande automobilisten hebben ruimte om stil te staan en ook het fietspad heeft een voldoende afwijkende kleur. Om de automobilisten te waarschuwen voor overstekende fietsers wordt extra bebording geplaatst. Daarnaast wordt de belijning op het asfalt aangepast. Komende vanuit de Mozartlaan worden haaientanden tussen zebrapad en fietsoversteek aangebracht en er wordt een kruis aangebracht om het bij rood licht voor autoverkeer uit de Mozartlaan makkelijk mogelijk te maken om de Leidseweg op te rijden. Deze kleine maatregelen passen binnen de huidige verkeersexploitatie.

Deze oversteek van de Leidseweg maakt onderdeel uit van een drukke schoolroute. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid kiezen veel basisschoolleerlingen ervoor om de oversteek (met de fiets aan de hand) via het zebrapad met verkeerslicht te maken. Komende vanuit het centrum van Voorschoten is de opstelruimte voor deze voetgangers (met de fiets aan de hand) echter zeer beperkt. Hierdoor wordt het fietspad deels geblokkeerd voor de doorgaande fietsers. Dit probleem wordt opgelost bij groot onderhoud.



Figuur 16: Oversteek Leidseweg t.h.v. van Mozartlaan (tekst op bord: oversteek fietsers 25 m →)

4. Leidseweg – Elstlaan

De gemeente ontvangt regelmatig klachten over deze locatie en daarnaast komt deze locatie ook terug in de fietsongevallenregistratie. Vooruitlopend op dit plan van aanpak fietsveiligheid is onlangs extra belijning en bebording aangebracht om de oversteek extra te accentueren en de verkeersveiligheid te verbeteren. Verdere maatregelen zijn niet voorzien.



Figuur 17: Oude situatie oversteek Elstlaan



Figuur 18: Nieuwe situatie oversteek Elstlaan

5. Raadhuislaan - Oranjeboomstraat

Op de Raadhuislaan vanaf de rotonde tot en met de Oranjeboomstraat bevinden zich over een relatief korte lengte diverse aansluitingen (parkeerterrein, parkeergarage, Sir Winston Churchillweg, Vredenhoeffstraat, Oranjeboomstraat en Langenhorststraat). Dit zorgt voor veel afslaande bewegingen en soms onoverzichtelijke situaties. Bij het groot onderhoud van de Raadhuislaan worden de volgende maatregelen uitgevoerd om de verkeersveiligheid (voor fietsers) te verbeteren:

- Uitvoeren fietssuggestiestoken in rood asfalt.
- Duidelijk onderscheid maken tussen in- en uitrit parkeergarage en Sir Winston Churchillweg
- Volwaardige uitritconstructie Oranjeboomstraat maken. Op dit moment is door gelijk wegniveau en het ontbreken van inritblokken de voorrangsssituatie niet duidelijk.



Figuur 19: Uitritconstructie S.W. Churchillweg en P-garage



Figuur 20: Raadhuislaan - Oranjeboomstraat

6. Bijdorpstraat – Leidseweg

In 2017 heeft een grootschalige reconstructie van het kruispunt Schoolstraat – Koninklijke Marinelaan inclusief verkeersregelinstallatie plaatsgevonden. De aansluiting van de Bijdorpstraat op de Schoolstraat is ook heringericht. Hierbij is onder andere het fietspad verbreed en een asstreep en pijl voor het kleine gedeelte tweerichtingenfietspad aangebracht. Verdere aanpassingen zijn niet voorzien en gezien de beperkt beschikbare ruimte ook niet mogelijk.



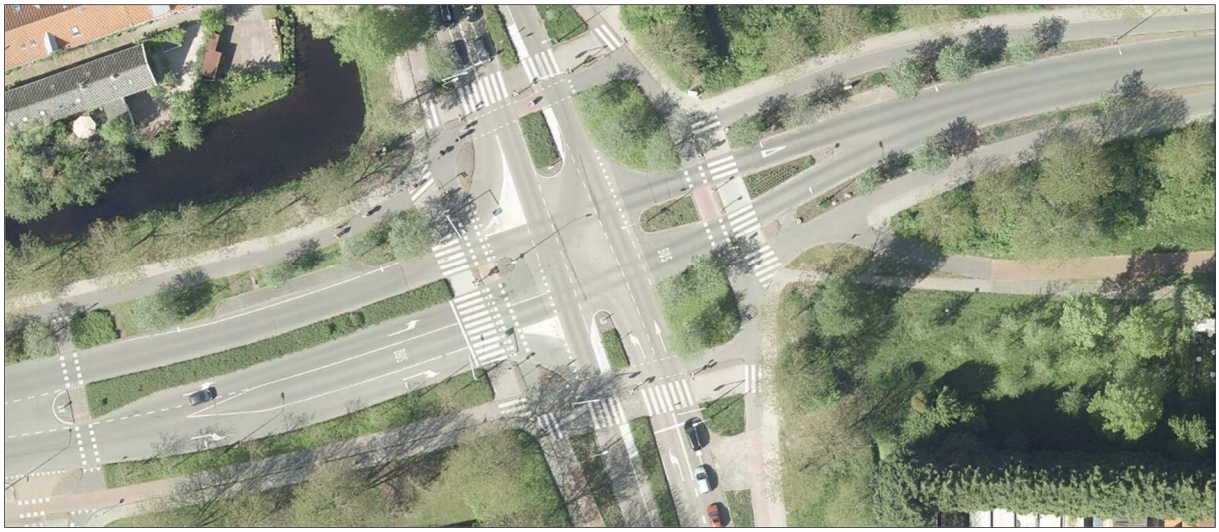
Figuur 21: Aansluiting Bijdorpstraat voor reconstructie



Figuur 22: Aansluiting Bijdorpstraat na reconstructie

7. Trompweg – Leidseweg

Bij dit kruispunt zijn in de fietsongevallenregistratie 2014-2018 drie ongevallen terug te vinden, waarvan één met letsel. De exacte locatie(s) van de ongevallen op het kruispunt zijn onbekend. Eind 2019 is door de gemeente een anterieure overeenkomst gesloten met een ontwikkelaar over de bouw van woningen op het Intratuingebied. Hierbij is ook overeengekomen om een nieuwe ontsluitingsweg door het te ontwikkelen gebied aan te leggen ter ontlasting van de huidige Leidseweg Noord deel noord. Hierbij zal tevens worden gekeken of er mogelijkheden zijn om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren en deze maatregelen ook direct mee te nemen bij realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg.



Figuur 23: Luchtfoto Trompweg - Leidseweg

8. Badhuisstraat – Leidseweg

De situatie bij deze T-kruising is enigszins vergelijkbaar met die ter hoogte van de Mozartlaan. Ook hier worden extra borden geplaatst om gemotoriseerd verkeer te attenderen op overstekend

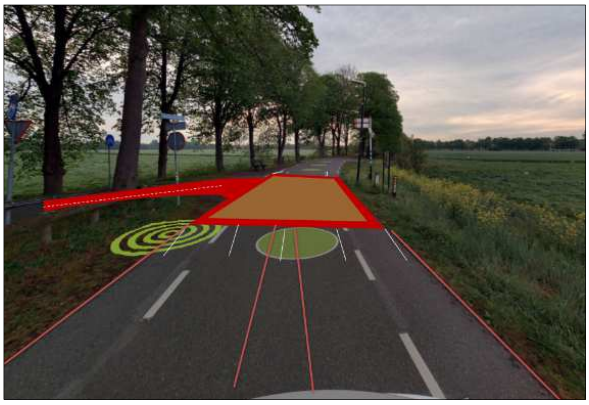
fietsverkeer. Beide fietsoversteken bij deze locatie nodigen uit tot oversteken in twee richtingen, zonder dat daar een noodzaak voor is. Dit sluit niet aan op hetgeen automobilisten verwachten en hetgeen gebruikelijk is. Met een relatief kleine en goedkope ingreep is dat te verhelpen. Helemaal te voorkomen is het niet, maar de weginrichting nodigt er dan in ieder geval niet meer toe uit. Deze kleine maatregelen passen binnen de huidige verkeersexploitatie.
De doorgaande fietsoversteek over de Badhuisstraat is hier niet in rood asfalt uitgevoerd; dat is iets wat bij een volgend asfaltonderhoud wordt meegenomen.



Figuur 24: Luchtfoto Badhuisstraat – Leidseweg

9. Velostrada

De Velostrada is de bestaande snelfietsroute tussen Den Haag en Leiden. De route loopt nagenoeg parallel aan het spoor. Het adviesbureau Tauw heeft in 2019 in opdracht van de provincie Zuid-Holland een schouw inclusief voorstellen voor verbetering van de route binnen Leidschendam-Voorburg, Voorschoten en Leiden uitgevoerd. De maatregelen zijn met name gericht om de route nog aantrekkelijker, comfortabeler en sneller te maken. Een groot deel van de maatregelen komt de verkeersveiligheid ook ten goede. Bij dit onderzoek is onderscheid gemaakt in korte en lange termijnmaatregelen. Bij de korte termijnmaatregelen gaat het vooral om aanpassing van bochtstralen en voorrangssituaties. De lange termijnmaatregelen betreffen met name verbredingen van het huidige profiel van circa 3 meter naar 4 meter en de aanleg van voetpaden. De kostenramingen van zowel de korte als lange termijnmaatregelen binnen het grondgebied van Voorschoten bedragen beide circa € 1,5 miljoen. Binnen de gemeentelijke begroting is geen ruimte om dergelijke aanpassingen uit te voeren. In overleg met de provincie Zuid-Holland wordt besproken of er vanuit de provincie financieringsmogelijkheden zijn voor aanpassing van de Velostrada.



Figuur 25: Impressie Tauw aanpassing kruispunt



Figuur 26: Impressie Tauw bochtverbreding

10. British School

Op de Velostrada is een aansluiting voor de British School aanwezig, waar scholieren per fiets het terrein van de school kunnen betreden en verlaten. Op schooldagen is er op deze locatie dan ook een duidelijke piek aan fietsers in de ochtend te zien. Fietsers naar de school minderen vaart ter hoogte van de ingang en/ of steken het fietspad over. Hierdoor ontstaan er verkeersonveilige situaties in relatie tot het doorgaande fietsverkeer. Met de British School vindt overleg plaatst op welke wijze extra opstelruimte (in- en uitvoegstrook) kan worden gecreëerd. De kosten hiervan bedrag circa € 10.000,- en kunnen vanuit de reguliere verkeersexploitatie worden gedekt. Vooruitlopend op de uitvoering van deze maatregelen is onlangs aan beide zijden van de in- en uitgang een fluorescerend verkeersbord geplaatst.

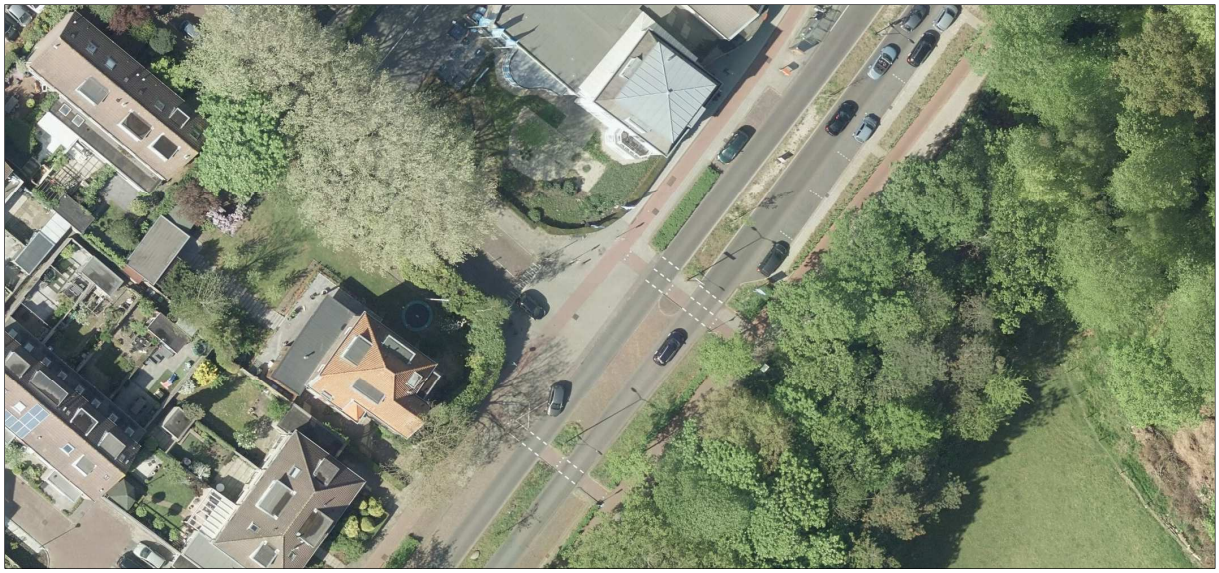


Figuur 27: In- en uitgang fietsers British School (tekst op bord: SCHOOLZONE, in/uitrit school)

11. Veurseweg ter hoogte van Hoogvliet

Op deze locatie hebben de afgelopen jaren met name ongevallen tussen gemotoriseerd verkeer plaatsgevonden. De gemeente ontvangt echter ook met enige regelmatig signalen over fietsonveiligheid op deze plek. Ook in het Verkeersplan Voorschoten 2017-2020 is deze locatie aangemerkt als knelpunt.

Het probleem bij de Hoogvliet wordt met name gevormd door de aansluiting vanuit de Papelaan op de relatief drukke Veurseweg. Dit vormt een voor automobilisten complexe verkeerssituatie, vooral richting het centrum van Voorschoten. De middenberm is hier net te smal om de oversteek in twee fasen uit te kunnen voeren terwijl dat, gelet op de verkeersintensiteit op de Veurseweg, wel wenselijk zou zijn. Op initiatief van de Hoogvliet is hier al eens naar gekeken en zijn er ook twee verbetervoorstellen opgesteld, waarbij de oversteek wel in twee fasen uit te voeren zou zijn. Beide varianten zijn ruimtelijk goed inpasbaar maar helaas erg kostbaar om solitair uit te voeren. (€100.000,- tot € 175.000,-). Gekozen wordt om deze verbetering op dit moment niet uit te voeren omdat hiertoe de middelen ontbreken. Pas bij een grootschaliger wegonderhoud is het mogelijk een dergelijke reconstructie met beperkte meerkosten (en beperkte extra verkeershinder) uit te voeren.



Figuur 28: Luchtfoto Veurseweg ter hoogte van Hoogvliet

12. Multatulilaan

In overleg met basisschool De Vos, bewoners uit Krimwijk II, de politie en Veilig Verkeer Nederland zijn maatregelen besproken en uitgewerkt om de verkeerveiligheid in de Multatulilaan en rondom de basisschool te verbeteren. De maatregelen betreffen onder andere de aanleg van zebrapaden, invoering van schoolzone, het aanbrengen van snelheidsremmers, en het invoeren van een 30 km-zone voor de Multatulilaan. De maatregelen worden in 2020 uitgevoerd en hiervoor is reeds binnen de begroting een bedrag van € 60.000,- voor beschikbaar.



Figuur 29: Overzichtstekening maatregelen Multatulilaan

13. Boschgeestroute

Het gaat hier om de Rouboslaan, de Generaal Spoorlaan en de Karel Doormanlaan. Hoewel op deze route in de ongevallenregistratie weinig fietsongevallen te zien zijn, is hier geen sprake van een ideale situatie. Bij de bocht in de Rouboslaan tussen het Stationsplein en de Brunita J. Gemmekelaan komen bijvoorbeeld fietsers in het nauw door auto's die de bocht afsnijden.

Het profiel van de weg voldoet hier niet aan de richtlijnen die het CROW stelt aan de weginrichting voor een 50 km per uur weg. De fietsstrook is hier circa 1,10 meter breed waar die eigenlijk minstens 1,70 meter zou moeten zijn. Ook de rijstroken zelf zijn met 2,10 meter al smal, daar kan geen winst worden gehaald. Dit betekent dat om te kunnen voldoen aan richtlijnen er een reconstructie van de weg nodig is.

Het in de tussentijd aanbrengen van een fysieke rijbaanscheiding tussen fietsstrook en rijstrook zou het afsnijden weliswaar verhinderen, maar brengt een veel groter gevaar met zich mee. Gelet op het feit dat de zichtbaarheid van fietsers niet wordt gehinderd en automobilisten in dezelfde richting rijden als fietsers worden tijdelijke maatregelen niet nodig geacht.

Bij groot onderhoud zal het wegprofiel op deze route opnieuw worden bezien. Hierbij zal ook overleg met omwonenden in worden meegenomen. Eventuele extra kosten voor een profielaanpassing zullen dan inzichtelijk worden gemaakt.



Figuur 30: Bocht Rouboslaan richting B.J. Gemmekelaan



Figuur 31: Karel Doormanlaan t.h.v. Van Dulmplein

14. Bushalte Hofvliet

Voor deze locatie is het knelpunt dat bij het halteren van de bus het zicht vanuit verkeer vanaf de Hofvliet wordt beperkt. In eerste instantie wordt haltepaal verplaatst zodat de bussen bij het stoppen ter hoogte van de haltepaal het zicht minder belemmeren. Indien dit niet het gewenste resultaat oplevert worden verdere maatregelen genomen. Deze maatregelen kunnen vanuit de reguliere verkeersexploitatie worden gedekt.



Figuur 32: Bushalte Hofvliet

15. Brug tussen Zwaluwweg en Molenlaan

In 2011 heeft groot onderhoud aan deze brug plaatsgevonden en is het fietspad en trottoir op gelijk niveau gebracht. Oorspronkelijk was het voornemen om de brug ook te verbreden. Na bespreking van dit voorstel in de raadscommissie en overleg met omwonenden is uiteindelijk besloten om geen verbreding toe te passen. Op basis van het huidige profiel is gekeken of andere maatregelen zoals bijvoorbeeld de plaatsing van een verkeersspiegel (het gevoel van) de verkeersonveiligheid kunnen wegnemen. Simpele en goedkope maatregelen zijn er niet. De optie om een verkeersspiegel te plaatsen is onwenselijk. Over het algemeen zorgen verkeersspiegels voor een vertekend beeld van de verkeerssituatie. Weggebruikers weten niet goed wat ze moeten zien in een spiegel en zijn daardoor juist afgeleid van het verkeer. Dit geldt in sterkere mate voor weggebruikers die ter plaatse niet goed bekend zijn. Daarnaast zijn fietsers en voetgangers nauwelijks zichtbaar in een spiegel, aangezien ze, door de vertekening, heel klein worden. Dit is nadelig voor de verkeersveiligheid. Het is daarbij ook nog moeilijk om de snelheid van een naderend voertuig via de spiegel in te schatten. Voor deze locatie zijn geen verkeersmaatregelen voorzien.



Figuur 33: Brug komende vanaf richting Molenlaan



Figuur 34: Brug komende vanaf richting Zwaluwweg

16. Uitrit parkeerterrein station Voorschoten

Bij deze locatie is het knelpunt een groot rotsblok dat het zicht belemmerd. Dit rotsblok maakt deel uit van het kunstwerk met de boog. Er wordt bekeken of het mogelijk is dit rotsblok iets te verplaatsen zodat er beter zicht op het (fiets)verkeer en de voetgangers is.



Figuur 35: Rotsblok bij P+R-terrein station Voorschoten

17. Ontbreken goede markering

Als algemeen fietsknelpunt is aangegeven dat op een groot aantal fietspaden goede markering ontbreekt waardoor het verloop van deze fietspaden in het donker niet goed waarneembaar is. Door uitvoering te geven aan actiepunt 10 uit dit plan van aanpak fietsveiligheid wordt getracht de markering van fietspaden gaandeweg te verbeteren.

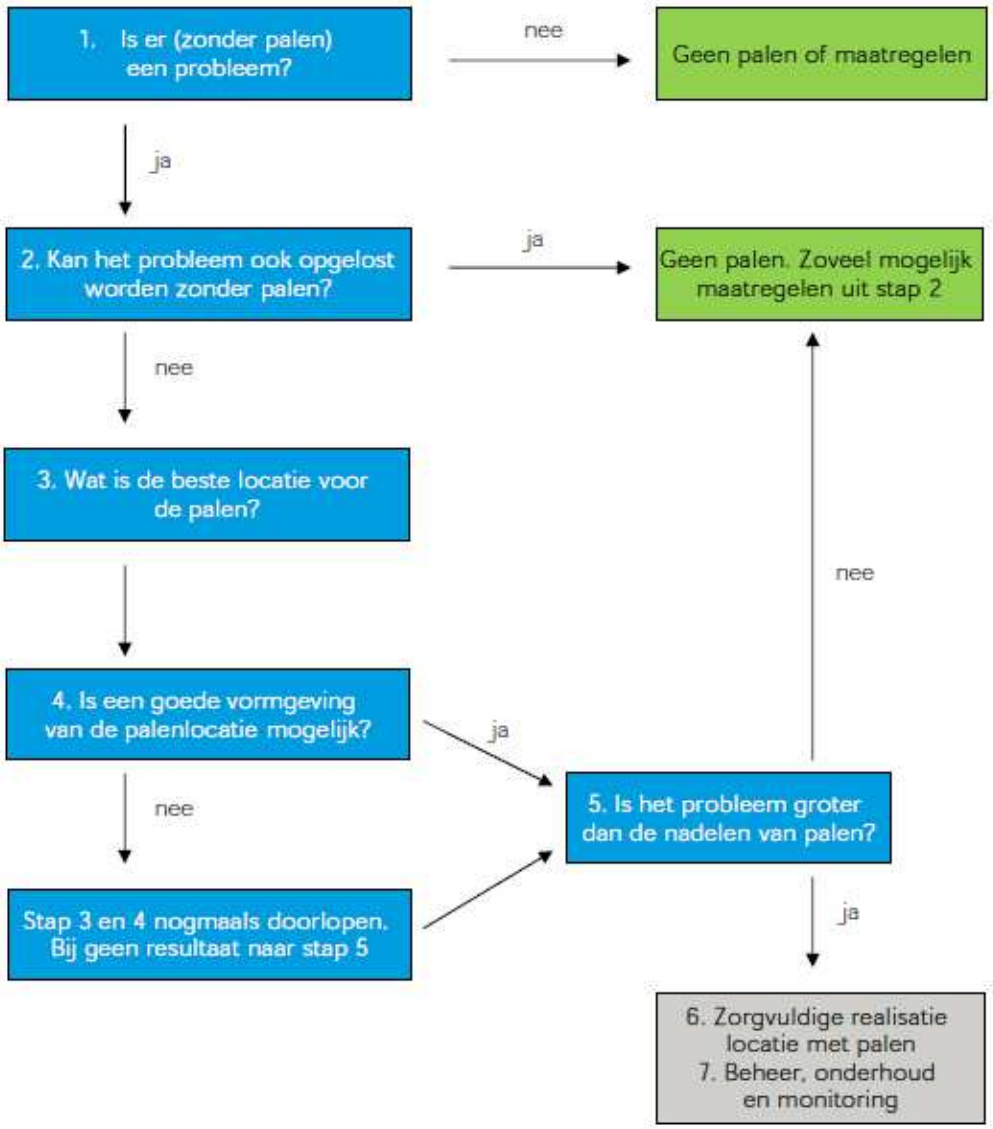
Bijlage 1 Resultaten verkiezing Fietsstad 2020

Resultaten Voorschoten van publieksenquête Fietsersbond. Aantal ingevulde enquêtes in Voorschoten is 57. Beoordelingsschaal van 1 t/m 5.

In Voorschoten…..

is fietsen ontspannend	3,49
zijn verkeerslichten voor fietsers zeer goed afgesteld	3,07
komen fietsers en voetgangers niet met elkaar in conflict	3,55
komen fietsers en auto's niet met elkaar in conflict	3,27
zijn fietspaden en fietsstroken breed genoeg	2,86
is fietsdiefstal zeldzaam	3
zijn fietsroutes aangenaam glad	3,19
wordt de fietser bij werkzaamheden soepel omgeleid	2,57
voel je je als fietser veilig	3,6
is snel doorfietsen gemakkelijk	3,47
bereik ik mijn bestemming zonder veel omfietsen	4,18
zijn brommers en scooters op het fietspad niet hinderlijk	2,79
zijn fietsroutes goed verlicht	3,6
leidt regenwater op de fietspaden tot geen plassen	3,18
worden in de winter de fietspaden zeer goed gestrooid en vrijgehouden	2,67
wordt voor fietsers veel gedaan	3,18
zijn fietsparkeerplekken ruimschoots beschikbaar	2,86
is de bewegwijzering voor fietsers zeer goed	3,39
kunnen kinderen veilig naar school fietsen	3,2
voelen jongeren en ouderen zich op de fiets veilig	3,44
zijn fietspaden schoon	3,57
fiets je prettig op met auto’s gedeelde wegen	2,75
zijn er op de fietsroute weinig hindernissen	3,82
wordt fietsen flink gepromoot	2,94
schrijven de media positief over fietsen	2,49
word ik gelukkig van fietsen	3,67

Bijlage 2 Keuzeschema CROW sanering paaltjes



Bijlage 3 Aangenomen motie 135 fietsveiligheid

Motie
135

Motie over een niet op de agenda opgenomen raadsvoorstel of onderwerp.
Onderwerp: Fietsveiligheidsplan
De raad van de gemeente Voorschoten in vergadering bijeen d.d. 5 maart 2020 Constaterende dat: • verkeersveiligheid in het algemeen en fietsveiligheid in het bijzonder belangrijke aandachtspunten van zowel de landelijke overheid als het Voorschotense college zijn; • er daarom in Voorschoten momenteel wordt gewerkt aan een fietsveiligheidsplan; • er voor dit fietsveiligheidsplan inmiddels een shortlist en een longlist zijn opgesteld met verkeersknelpunten; Overwegende dat: • de VVD de afgelopen twee jaar verschillende malen onder Voorschotenaren de beleving en ervaring van verkeersveiligheid heeft geïnventariseerd; • de uitkomsten van deze inventarisatie al in 2018 aan het college heeft overlegd; • meerdere van de genoemde knelpunten niet in short/longlist zijn opgenomen. • de meeste van deze knelpunten relatief eenvoudig en tegen lage kosten opgelost kunnen worden • ook andere Voorschotense fracties zich de afgelopen jaren actief hebben bezig gehouden met het onderwerp fietsveiligheid.
Verzoekt het college: • Onderstaande verkeersknelpunten in de shortlist/longlist van het fietsveiligheidsplan op te nemen en ook voor deze punten te zoeken naar oplossingen: 1. Bushalte Hofvliet: door de positie van de bushalte wordt het zicht van verkeer vanuit de Hofvliet belemmerd; 2. brug over Kerksloot tussen de Zwaluwweg en de Molenlaan: tegemoetkomend (fiets)verkeer is door de steile brug pas in een laat stadium waar te nemen; 3. uitrit parkterrein station Voorschoten; door de plaatsing van een rotsblok in de berm is het zicht op het fietspad voor automobilisten die het parkeerterrein verlaten ernstig belemmerd; 4. Rouboslaan: de flauwe bocht tussen het Stationsplein en de Brunita J. Gemmekelaan wordt door automobilisten vaak afgesneden waardoor fietsverkeer extra kwetsbaar is. 5. Een groot aantal fietspaden heeft geen goede markering waardoor het verloop van deze fietspaden in het donker niet goed waarneembaar is. en gaat over tot de orde van de dag.
Ondertekening en naam: Bart Lavrijsen (VVD) Cees Bremmer (CDA) Joop Bos (GroenLinks)