

Knelpunteninventarisatie Verkeersveiligheid Kaag en Braassem 2022

CONCEPT

R. de Wagenaar

Adviseur verkeer en vervoer

Versie 2 d.d. 12-01-2023

Inleiding

In het bestuursakkoord van 2022 heeft verkeersveiligheid een belangrijke plaats gekregen. Door de gemeenteraad is gevraagd om een knelpunteninventarisatie te maken op het gebied van verkeersveiligheid en deze te integreren in een meerjaren- / onderhoudsplanning. Dit met het doel om middels het aanpakken van deze bestaande knelpunten de verkeersveiligheid in Kaag en Braassem structureel te verhogen.

In deze inventarisatie worden 20 bestaande verkeersknelpunten in beeld gebracht;

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">- 5 knelpunten waarbij de Duurzaam Veilige inrichting van de weg (nog) niet op orde is- 5 knelpunten vanuit reeds bestaande knelpuntonderzoeken- 5 knelpunten die zijn aangedragen door de Fietzersbond- 5 knelpunten die het hoogst scoren vanuit de Monitor Onveilige Wegsituaties. |
|--|

Wat nu precies een verkeersknelpunt is, is lastig te definiëren. Soms valt een knelpunt af te leiden uit een hoge concentratie ongevallenstatistieken op een bepaalde kruising of wegvak, maar meestal zijn knelpunten ook subjectief en betreft het een onveiligheidsgevoel van een bepaalde weggebruiker.

Om die reden is ervoor gekozen om de top 20 verkeersknelpunten te vormen vanuit verschillende invalshoeken; de bestaande knelpuntonderzoeken en de inbreng van de Fietzersbond zijn in hoge mate subjectief en de Duurzaam Veilig benadering en ook zeker de Monitor Onveilige Wegsituaties geven een meer objectieve kijk.

De verzamelde knelpunten worden op een zo objectief mogelijk manier gerankt ten opzichte van elkaar waardoor er een top 20 ontstaat. Gekeken wordt bijvoorbeeld naar ongevallenstatistieken (BRON), bekende (VVN) meldingen, of dezelfde knelpunten vanuit verschillende invalshoeken naar boven komen, etc..

Leeswijzer

Hoofdstuk 1; Duurzaam Veilig

Hoofdstuk 2; Bestaand knelpuntonderzoek

Hoofdstuk 3; Fietzersbond

Hoofdstuk 4; Monitor Onveilige Wegsituaties

Hoofdstuk 5; Weging van de knelpunten

Hoofdstuk 6; Knelpunten en oplossingsrichtingen

1. Duurzaam Veilig

In Nederland kennen wij een wegennet dat gecategoriseerd is in verschillende typen wegen, waarbij ieder type weg ook verschil in functie kent t.a.v. doorstromen of verblijven / uitwisselen. Iedere wegcategorie kent ook zijn eigen maximumsnelheid én bijpassende inrichting. Dit om het voor de weggebruiker zo uniform en herkenbaar mogelijk te houden, waarbij het doel is om het gewenste rijgedrag op te roepen. De verschillende wegcategorieën, met de verschillende functies zijn:

	Wegvakken	Kruispunten
Stroomwegen	Stromen	Stromen
Gebiedsontsluitingswegen	Stromen	Uitwisselen
Erftoegangswegen	Uitwisselen	Uitwisselen

In Kaag en Braassem hebben wij onze wegen ook onderverdeeld in deze verschillende categorieën en dit staat vastgesteld in ons wegcategoriseringsplan. Het logische streven voor een wegbeheerder is dat de inrichting van haar wegen goed aansluiten bij deze categorisering. Bij veruit de meeste wegen in Kaag en Braassem sluiten de maximumsnelheid en de inrichting aan bij de wegcategorie, maar die geldt nog niet voor alle wegen. De wegen waar dit nog niet voor geldt, worden per definitie gezien als 'knelpunt'; inrichting / snelheid sluiten niet aan bij het type weg, dus dit zou bijvoorbeeld kunnen leiden tot;

- Verwarring bij de weggebruikers t.a.v. snelheid en gedrag
- Een te hoge snelheid op een weg, gecombineerd met de aanwezigheid van fietsers
- Etc..

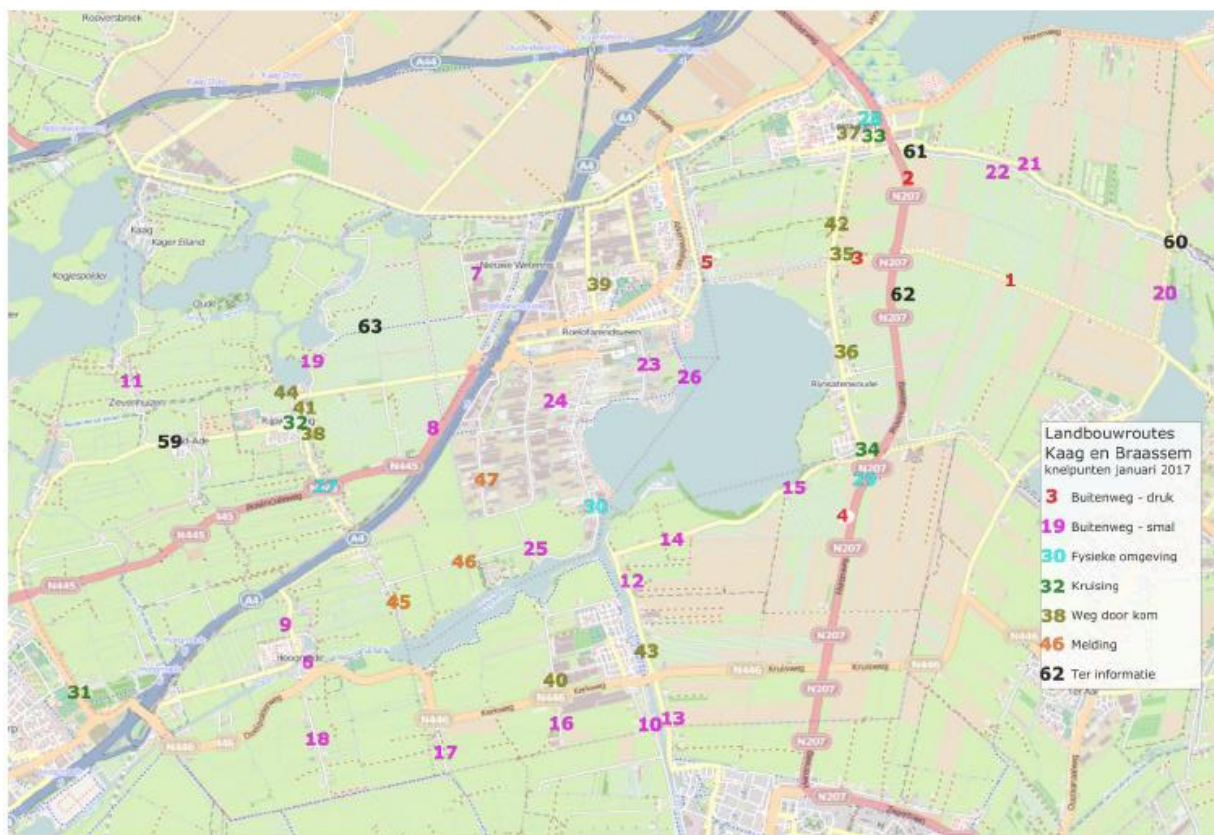
De volgende kaart (zie ook bijlage 1) geeft de wegen weer die momenteel nog niet zijn ingericht conform de huidige categorisering van de weg en de 5 knelpunten die hieruit voortkomen zijn de volgende:

1. Tuinderij, Kloofpad, Dorpsstraat, Dr. Stapenséastraat Leimuiden
2. Noordeinde en Zuideinde Roelofarendsveen
3. Ripselaan tussen botonde en Rijpwetering
4. Oud Adeselaan Rijpwetering
5. Meerkreuk, Plantage Oude Wetering

2. Bestaand knelpuntonderzoek

In mei 2017 is er door Ligtermoet & Partners een onderzoek opgeleverd mbt bestaande knelpunten welke met name een relatie hebben met zwaar / landbouwverkeer op ons wegennet. Gezien het landelijke karakter van Kaag en Braassem en gelet op het gegeven dat de inventarisatie van knelpunten zeer breed is opgezet is ervoor gekozen om de top 5 vanuit dit onderzoek (voor zover nog steeds ene bestaand knelpunt) ook een plek te geven in deze inventarisatie.

In het onderzoek zijn verschillende doelgroepen benaderd om hun knelpunten te delen; inwoners, dorpsraden, fietsersbond, politie, gemeente en de landbouwsector (Cumela en LTO). Het resultaat was een 'waslijst' aan knelpunten welke waren onder te verdelen over verschillende categorieën knelpunten en verschillend typen wegen.



Figuur 2. Overzichtstekening opgehaalde knelpunten 2017

De 5 knelpunten die hoog scoren in dit onderzoek én op dit moment nog niet zijn opgelost zijn de volgende:

6. Vriezenweg ten oosten van de N207
7. Vriezenweg tussen N207 en Herenweg
8. A. de Graaflaan Woubrugge
9. Herenweg Rijsaterwoude, tussen de brug en de N207
10. Koppoellaan / Paardebrug Rijpwetering

3. Fietzersbond

Als gemeente zitten wij geregeld met de Fietzersbond Kaag en Braassem (onderafdeling Alphen a/d Rijn) om tafel om lopende zaken t.a.v. de fietsveiligheid te bespreken. Zo hebben wij in 2016, in samenspraak met de Fietzersbond, bijvoorbeeld alle 'paaltjeslocaties' in de gemeente beoordeeld. Resultaat hiervan was dat 75% van alle paaltjes op fietspaden zijn gesaneerd en de overige locaties zijn beter ingericht.

Ook heeft de Fietzersbond oog voor knelpunten t.a.v. de veiligheid van met name de fietsers in Kaag en Braassem en zij hebben in april 2021 een overzicht met fietsknelpunten aangeleverd.

Desgevraagd hebben zij hier zelf een top 5 uit geventileerd:

11. Fietspad Molendijk Nieuwe Wetering
12. Fietsroute Oude Wetering naar Bilderdam (Heilige Geestlaan en Vriezenweg)
13. Noordeinde en Zuideinde Roelofarendsveen
14. Tuinderij, Dr. Stapenséastraat Leimuiden
15. Zichtbaarheid belijning / markering op fietspaden (o.a. bij obstakels)

4. Monitor Onveilige Wegsituaties

In oktober 2022 is voor de gemeente Kaag en Braassem de Monitor Onveilige Wegsituaties opgeleverd. Deze monitor geeft een overzicht van potentieel gevaarlijke verkeerssituaties op ons wegennet op basis van o.a. remacties van het verkeer op basis van 'floating car data', ongevallenstatistieken (BRON) en bekende VVN meldingen.

16. Spireastraat nabij rotonde Alkemadelaan / Sotaweg Roelofarendsveen
17. Kruising Generaal van Merleweg , Vriezenweg , Geerweg Bilderdam
18. Burgemeester Bakhuizenlaan, kruising Overloop Leimuiden
19. Kruising / parkeerplaats Middenoever Roelofarendsveen
20. Zuidweg Rijpwetering

5. Weging van de knelpunten

In dit hoofdstuk worden de geïnventariseerde knelpunten gewogen. Met scores op verschillende onderdelen wordt inzichtelijk gemaakt welke knelpunten het hoogst scoren en dus vanuit verkeersveiligheidsoogpunt de hoogste prioriteit hebben om aan te pakken.

Als een knelpunt overlap kent vanuit de hierboven genoemde verschillende invalshoeken (objectief / subjectief) zal deze automatisch hoog scoren.

Daarnaast wordt er een score gegeven of een knelpunt scoort in de top 10 van meest onveilige trajecten en kruispunten volgens de CROSS-methode in de BLIQ rapportage van Viastat Online. Hierin worden onveilige punten bepaald op basis van ongevalstatistieken gecombineerd met de snelheid van het wegverkeer op een bepaalde wegvak of kruising. **Zie ook bijlage X**

Verder wordt er een score gegeven per knelpunt op basis de hoeveelheid interne meldingen

Knelpunt	DV	Onderzoeken	Fiets	Monitor	CROSS	Meldingen	Totaal
1. 30 km/u LM	5	0	5	1	5	4	20
2. Noord- en Zuideinde RAV	5	0	5	2	0	5	17
6. Vriezenweg oost LM	0	5	5	1	5	1	17
4. Oud Adeselaan RW (bibeko)	5	0	0	4	5	1	15
8. A. de Graaflaan WB	3	5	0	2	0	3	13
7. Vriezenweg west LM	0	5	5	1	0	1	12
17. Kr. Merleweg / Vr. weg (B)	0	0	0	5	5	2	12
18. Kr. BB-lan / Overloop (LM)	5	0	0	5	0	2	12
20. Zuidweg (RW)	5	0	0	4	0	2	11
10. Koppoellaan eo (RW)	0	5	0	2	0	4	11
5. Meerkreuk OW	5	0	0	3	0	2	10
3. Ripselaan RW (bubeko)	5	0	0	0	2	0	7
9. Herenweg zuid RAW (bubeko)	0	5	0	0	2	0	7
12. Fietsroute OW - Bilderdam	0	0	5	1	0	0	6
11. Fietspad Molendijk (NW)	0	0	5	0	0	0	5
15. belijning / markering fietspad	0	0	5	0	0	0	5
16. Spireastraat (RAV)	0	0	0	5	0	0	5
19. Kr. Middenoever (RAV)	0	0	0	5	0	0	5

Tabel 1. Weging knelpunten

6. Knelpunten en oplossingsrichtingen

30 km/u Leimuiden (1+14)

Knelpunt inhoudelijk

Op het Kloofpad, Tuinderij, Dr. Stapenséastraat, Raadhuislaan geldt nog een maximumsnelheid van 50 km/u, waarbij fietsers op de rijbaan rijden. Bijkomend probleem is het sluipverkeer van de N207 én met name de aanwezigheid van landbouwverkeer (ivm verbod op N207).

Mogelijke oplossingsrichtingen

- De wegen downgraden naar 30 km/u met een bijpassende duurzaam veilige inrichting; fietssuggestiestroken, verhoogde plateaus op de kruisingen, open verharding, wijziging voorrangsregels op kruising Dorpsstraat / Kerklaan / Kloofpad, aandacht voor oversteekbewegingen voetganger en fiets.

NB: in 2022 is al een start gemaakt met dit project, waarbij middels participatie verschillende knelpunten op het traject reeds in kaart zijn gebracht.

- Weren sluipverkeer door middel van het verbeteren van de doorstroming op de (kruisingen van de) N207. (relatie met provinciaal project Passage Leimuiden)
- Weren doorgaand landbouwverkeer (tot op heden niet mogelijk gebleken ivm weigering provincie Zuid Holland toelaten landbouwverkeer op N207).



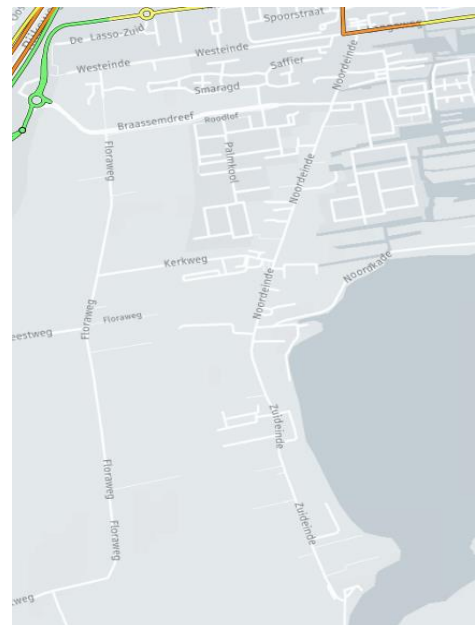
Noordeinde en Zuideinde Roelofarendsveen (2 +13)

Knelpunt inhoudelijk

Op het Noordeinde en Zuideinde geldt grotendeels nog een maximumsnelheid van 50 km/u, waarbij fietsers op de rijbaan rijden. Bijkomend probleem is de hoge verkeersintensiteit, met name in de spitsperiodes, waarbij er in de ochtendspits ook sprake is van veel schoolgaande kinderen. Op bepaalde weggedeelten is inmiddels al sprake van een te hoge intensiteits- / capaciteitsverhouding (I/C verhouding).

Mogelijke oplossingsrichtingen

- De wegen downgraden naar 30 km/u met een bijpassende duurzaam veilig richting. De lagere snelheid van het verkeer zorgt voor een mindere mate van onveiligheid voor de aanwezige fietsers

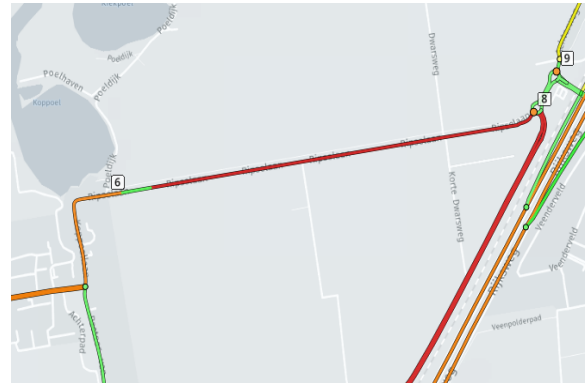


- Parkeerverboden instellen op kritieke punten. Hiermee wordt de doorstroming verbeterd en wegcapaciteit verhoogd. Dit moet wel in combinatie met snelheidsremmende maatregelen (30 km/u) gebeuren, anders werkt dit enkel te hard rijden in de hand.
- Een nieuwe weg aanleggen richting de Floraweg. Door de realisatie van een doorsteek naar de Floraweg (of upgrade van de huidige Kerkweg) kan de I/C verhouding op het Noordeinde herstelt worden.

Ripselaan tussen botonde en Rijpwetering

Knelpunt inhoudelijk

De Ripselaan heeft nog een maximumsnelheid van 80 km/u, waar een snelheid van 60 km/u beter op zijn plek zou zijn gelet op zijn categorisering en functie. Verder is de smalle rijbaan hier een van aandacht in combinatie met het aanwezige grote verkeer (busroute, landbouwverkeer). Dit leidt dikwijls tot (bijna) schade en bermschades.



Verder blijken met name de kruisingen (zuidkant botonde) en de kruising met de Poeldijk hoog te scoren qua onveilige situaties (ongevallen / snelheid).

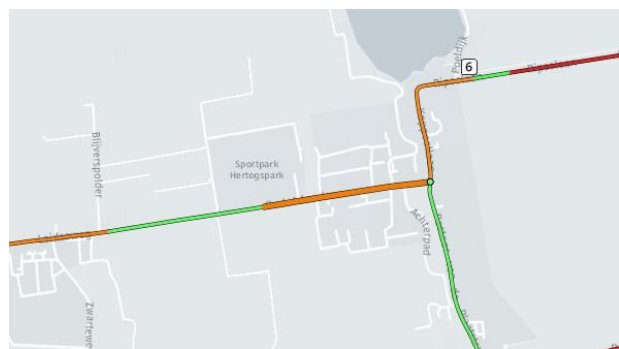
Mogelijke oplossingsrichtingen

- Downgrading weg van 80 km/u naar 60 km/u
- Snelheidsremmende maatregelen (drempels)
- Verbreding rijbaan (in de vorm van grastbetontegels)

Oud Adeselaan Rijpwetering

Knelpunt inhoudelijk

De Oud Adeselaan heeft nog een maximumsnelheid van 50 km/u waar gelet op categorisering en functie een snelheid van 30 km/u geadviseerd wordt. Mede gelet op de aanwezigheid van fietsers op de rijbaan. Opvallend is de hoge CROSS score (ongevallen / snelheid).



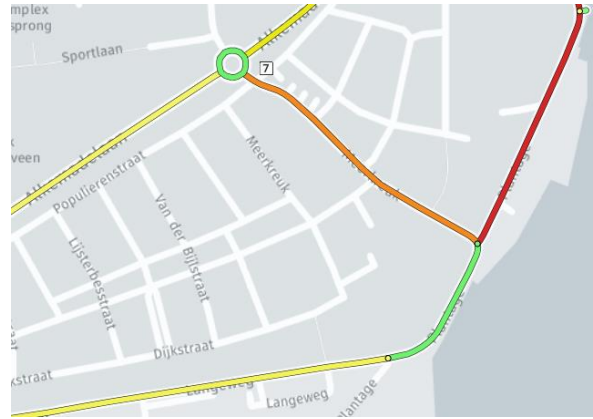
Mogelijke oplossingsrichtingen

- De weg downgraden naar 30 km/u met een bijpassende duurzaam veilige inrichting; fietssuggestiestroken, gelijkwaardige kruispuntplateaus, wijziging voorrang op kruisingen, snelheidsremmende maatregelen). De weg is tevens een belangrijke school-thuis-route voor lokaal onderwijs en voortgezet onderwijs richting Leiden.

Meerkreuk / Plantage Oude Wetering (5)

Knelpunt inhoudelijk

De Meerkreuk en (gedeelte) Plantage hebben nog een snelheid van 50 km/u waar gelet op de categorisering en functie 30 km/u geadviseerd wordt. Mede gelet op de aanwezigheid van fietsers op de rijbaan. Daarbij vormt in het bijzonder de VOP ter hoogte van de Dirk v/d Broek een gevaarlijke situatie. Hoge snelheid en afleiding zorgen er hier voor dat overstekende voetgangers over het hoofd worden gezien. Daarbij geldt ook de oversteek op de Meerkreuk voor fietsers nabij de rotonde Alkemadelaan als een gevaarlijk punt dat vaker terugkomt in meldingen.

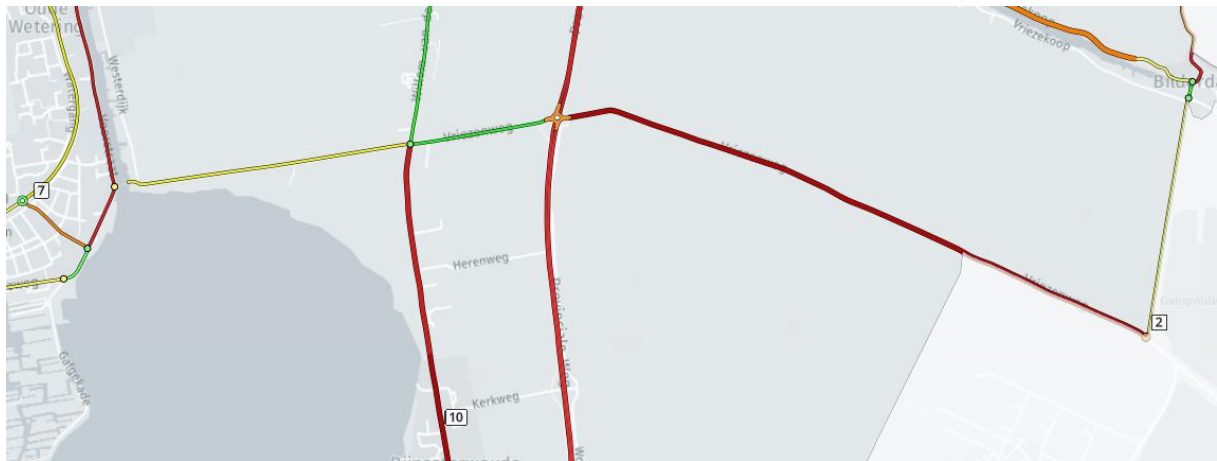


Mogelijke oplossingsrichtingen

- De wegen downgraden naar 30 km/u met een bijpassende duurzaam veilige inrichting. Hiermee sluiten de wegen ook beter aan op de omgeving waarin de meeste aansluitende wegen al 30 km/u zijn. Ook zou dit de oversteekbaarheid van de Meerkreuk ten goede komen op verschillende locaties.

NB: dit project zit al in de planning om uitgevoerd te worden. Door de vele bouwprojecten in de omgeving is deze al eerder naar achteren geschoven. Verwachte uitvoering is 2023.

Fietsroute Oude Wetering – Bilderdam / Heilige Geestlaan, Vriezenweg oost & Vriezenweg west (6+7+12)



Knelpunt inhoudelijk

Op de (fiets)route tussen Oude Wetering en Bilderdam geldt een maximumsnelheid van 60 km/u. Dit is conform categorisering en functie. Echter zijn de wegen smal en wordt er te hard gereden, met name betreft dit de Vriezenweg oost. Dit zorgt voor onveilige situaties voor fietsers. De oversteek van de rotonde in de N207, waarbij meerdere rijstroken ongeregeld overgestoken dient te worden is tevens een zeer gevaarlijk punt (betreft echter beheergebied provincie Zuid Holland).

NB: Gedurende het opstellen van deze notitie heeft de Vrienzeweg west een verbreding in de vorm van grasbetontegels gekregen en de Vriezenweg oost zit in de voorbereiding om gereconstrueerd te worden, zodra de gemeenteraad akkoord is met de investering.

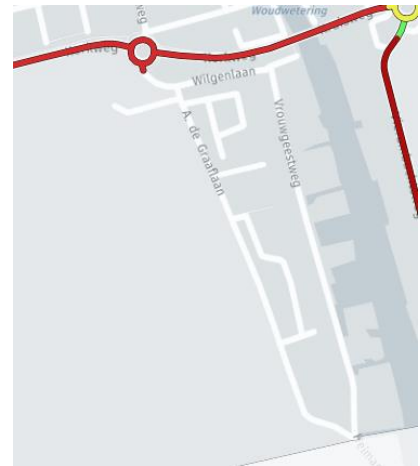
Mogelijke oplossingsrichtingen

- Een vrijliggend fietspad langs de gehele route (wens Fietzersbond Kaag en Braassem). Hiermee los je het veiligheidsprobleem geheel op. De vraag is echter of dit een (financieel en ruimtelijk) acceptabele oplossing is. De oplossing vergt grondaankoop over een lengte van ruim 5 kilometer.
- De wegen verbreden naar 6 meter en tegelijkertijd de snelheid terugbrengen middels snelheidsremmende maatregelen (drempels). Hierbij kan dan tevens gedacht worden aan een brede fiets(suggestie)strook.

A. De Graaflaan Woubrugge (8)

Knelpunt inhoudelijk

De A. de Graaflaan betreft een zeer smalle weg (3 à 3,5 meter) en op sommige plekken is amper een berm, maar meteen talud. De weg is gelegen buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/u. Aan deze weg zijn meerdere woningbouwontwikkelingen geweest en nog in ontwikkeling. Hierdoor neemt het verkeer over de smalle weg toe, waarbij ook de aanwezigheid van zwaar verkeer een issue is. Fietzers kunnen hier gemakkelijk in de verdringing komen, waarbij de weg weinig vergevingsgezind is door de smalle berm.



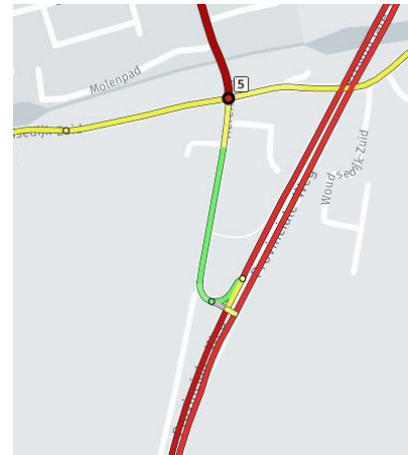
Mogelijke oplossingsrichtingen

- Verplaatsing komgrens zodat alle woningbouwontwikkelingen binnen de bebouwde kom vallen en er zodoende een maximumsnelheid van 30 km/u ingesteld kan worden.
- Integrale verbreding van de weg, conform de geldende richtlijnen van duurzaam veilig (30 km/u weg binnen bebouwde kom). Dit zou een verbreding naar minimaal 4,80 meter inhouden. Hiervoor dient de sloot te worden gedempt / verplaatst. Kruisingen met de woonwijken dienen gelijkwaardig te worden uitgevoerd in plaats van de nu aanwezige inritten op de A. de Graaflaan.

Herenweg Rijsaterwoude (zuidkant) tussen brug en N207 (9)

Knelpunt inhoudelijk

Dit knelpunt kwam naar boven vanuit het knelpuntenonderzoek zwaar / landbouwverkeer. Met name de overhangende bomen op dit gedeelte Herenweg zorgt ervoor dat groot verkeer vaak moet uitwijken. Dit in combinatie met aanwezige fietsers (school-thuis-route richting Alphen a/d Rijn) kan gevaarlijk zijn. Daarbij komt de kruising Herenweg / Woudsedijk-Zuid naar boven als gevaarlijk punt gelet op ongevallenstatistiek / snelheid. Een mogelijke oorzaak hiervan zou de onoverzichtelijkheid van de kruising kunnen zijn. Hier is echte nader onderzoek nodig om dit knelpunt beter te kunnen duiden.



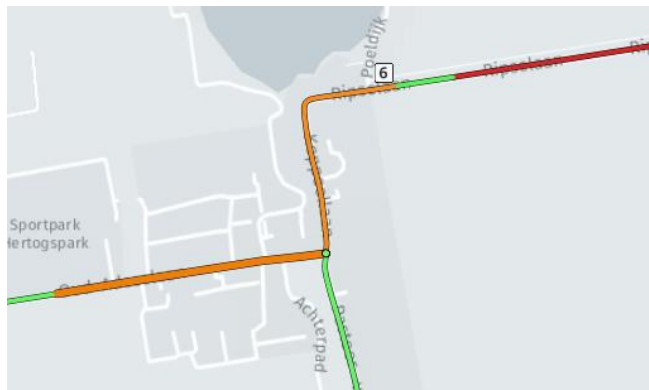
Mogelijke oplossingsrichtingen

- Bomen snoeien om doorgang zwaar verkeer niet te hinderen en onverwachte
- Snelheid terugdringen op Herenweg richting kruising met Woudsedijk-Zuid
- Overzicht kruising verbeteren / extra attentiewaarde toevoegen voor kruising

Koppoellaan Rijpwetering (10)

Knelpunt inhoudelijk

Op de Koppoellaan kan het, zeker op zomerse dagen, zeer druk zijn. Verschillend verkeersstromen komen hier dan bij elkaar; autoverkeer, buslijn, fietsers, voetgangers, aanmerende bootjes. In combinatie met geparkeerde voertuigen op de rijbaan loopt het hier dan soms vast met gevaarlijke manoeuvres tot gevolg. Daarbij is de Koppoellaan gelegen tussen andere genoemde knelpunten; Ripselaan (kruising Poeldijk) en de Oud Adeselaan (50 km/u weg).



Mogelijke oplossingsrichtingen

Een aantal acties is al geïnventariseerd.

- Het opheffen van de bushalte nabij de Vergulde Vos is een optie, maar dit heeft geen draagvlak onder de bewoners
- Het instellen van een parkeerverbod op kritieke punten. Deze optie wordt in 2023 uitgevoerd
- Instellen volledig parkeerverbod ter verhoging capaciteit / doorstroming. Dit kan enkel in combinatie met extra snelheidsremmende maatregelen. Bijkomend probleem kan dan een tekort aan parkeerplaatsen zijn in de omgeving.

Fietspad Molendijk Nieuwe Wetering

Knelpunt inhoudelijk

De Molendijk loopt langs de Ringvaart tussen Oude Wetering en Nieuwe Wetering. De erfgrans van de woningen loopt tot de rand van het fietspad. In de bocht bij nummer 33 staat een schuurtje tot de rand van het asfalt met strak daar achter een inrit voor auto's. Dit is nu een 'blinde' bocht met nauwelijks schuwafstand en dus geen zicht op de uitrit en geen uitwijkmogelijkheden.



Mogelijke oplossingsrichtingen

- Het omleggen van het fietspad waarbij de zichtsituatie verbeterd wordt en er een schuwafstand / berm ontstaat tussen fietspad en schuurtje.

Zichtbaarheid en markering op fietspad (bij obstakels) (15)

Knelpunt inhoudelijk

Dit punt behelst geen specifieke locatie maar is een algemene oproep van de Fietzersbond om de belijningen en markeringen op fietspaden in orde te hebben en houden. Met name wordt aandacht gevraagd voor de slecht verlichte fietspaden en de inrichting van paaltjeslocaties. Hier is in het verleden al een grote slag in gemaakt, maar dit dient ook goed onderhouden te worden.

Mogelijke oplossingsrichtingen

- Structureel meenemen in onderhoudsopgave

Spireastraat nabij rotonde Alkemadelaan / Sotaweg (16)

Knelpunt inhoudelijk

De Spireastraat is dicht gelegen langs het fietspad, horende bij de rotonde Alkemadelaan / Sotaweg. In de bocht van de Spireastraat 'vliegen' veel fietsers de rijbaan op. Vanuit de Monitor Onveilige Wegsituaties is gebleken dat hier relatief zeer veel



remacties waargenomen worden van auto's, die er blijkbaar niet op berekend zijn dat er hier fietsers (over het voetpad in oude situatie) de rijbaan op fietsen.

Mogelijke oplossingsrichtingen

- Gedurende het opstellen van deze notitie is de verkeerssituatie ter plaatse al gewijzigd. In overleg met o.a. de Fietzersbond is ervoor gekozen om de aansluiting voor fietsers op de Spiréastraat, vanuit oostelijke richting, te faciliteren door een extra aansluiting te maken (zie foto).
- Gemonitord zal moeten worden (o.a. via de Monitor Onveilige Wegsituaties) of dit knelpunt de komende tijd nog steeds optreedt en in welke mate. Mogelijk kan nog extra attentiewaarde gerealiseerd worden nabij de betreffende bocht.

Kruising Generaal van Merleweg, Vriezenweg, Geerweg (17)

Knelpunt inhoudelijk

De kruising Generaal van Merleweg / Vriezenweg / Geerweg is een a-typische kruising op een 60 km/u weg buiten de bebouwde kom.

Normaliter zijn deze kruisingen gelijkwaardig en hier geldt een

stopgebod vanuit de richting Generaal van Merleweg. Daarnaast is er een 'druppel' op de kruising aanwezig dat het verkeer moet afremmen, maar een ongewenst effect is dat verkeer elkaar nog steeds naast de druppel passeert en daarbij wachtend verkeer voor de stopstreep raakt / kan raken. Daarbij blijkt uit drone-beelden dat de bocht naar de Geerweg, vanuit de Generaal van Merleweg vaak wordt afgesneden, terwijl het zicht hier heel slecht is.

Daarbij loopt de weg hier omhoog, wat het zicht wegneemt en wordt er structureel te hard gereden op de Vriezenweg, Geerweg én de kruising zelf. De kruising scoort dan ook heel hoog in de CROSS benadering (ongevallenstatistieken / snelheid verkeer).

Mogelijke oplossingsrichtingen

- Gedurende het opstellen van deze notitie is overleg gevoerd met de gemeente Nieuwkoop. Zij gaan de Geerweg reconstrueren (met o.a. asverspringingen) en zij nemen deze kruising in hun werk mee. Wij zelf gaan binnenkort aan de slag met de Vriezenweg.
- De kruising zal dezelfde voorrangssituatie behouden. De druppel / versmalling op de kruising zal waarschijnlijk verwijderd worden. Daarnaast zullen vanuit uniformiteit met de kruisingen in het beheergebied van Nieuwkoop ook voor en na deze kruising asverspringers geplaatst gaan worden. In eerste instantie als pilot / proefopstelling

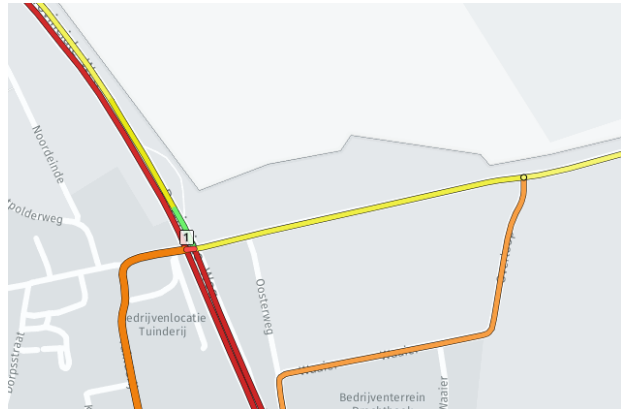


en na evaluatie mogelijk permanent. Mbt de uitvoering houden wij het contact met de gemeente Nieuwkoop.

Burgemeester Bakhuizenlaan (kruising Overloop) (18)

Knelpunt inhoudelijk

De Burgemeester Bakhuizenlaan heeft een maximumsnelheid van 50 km/u, waar deze conform categorisering / functie naar 30 km/u zou moeten. In 2021 is de verkeerssituatie hier gewijzigd als gevolg van de Quick Win maatregelen door de provincie Zuid Holland in het kader van het project 'Passage Leimuiden'. Extra oversteken voor voetgangers / fietsers zijn gerealiseerd. Uit de Monitor Onveilige Wegsituaties blijkt nu dat er relatief veel remacties worden waargenomen op deze weg. Daarnaast is al jaren bekend dat de fietser op deze weg een zeer slechte positie heeft; op de rijbaan zonder voorziening naast het verkeer dat hard rijdt.



Mogelijke oplossingsrichtingen

- De Burgemeester Bakhuizenlaan downgraden naar 30 km/u. Dit heeft een raakvlak met het project 'Passage Leimuiden' van de provincie Zuid Holland en de ontwikkeling van bedrijventerrein Drechthoek II. Deze downgrading zou daar onderdeel vanuit maken, maar onduidelijk is of en wanneer de zogenaamde Viaduct-Plus-Variant wordt uitgevoerd.
- Bij het stagneren van dit project is het nog steeds noodzakelijk de Burgemeester Bakhuizenlaan af te waarderen naar 30 km/u met de daarbij horende duurzaam veilige inrichting; fietssuggestiestroken, snelheidsremmers, extra attentie bij de oversteeklocaties.

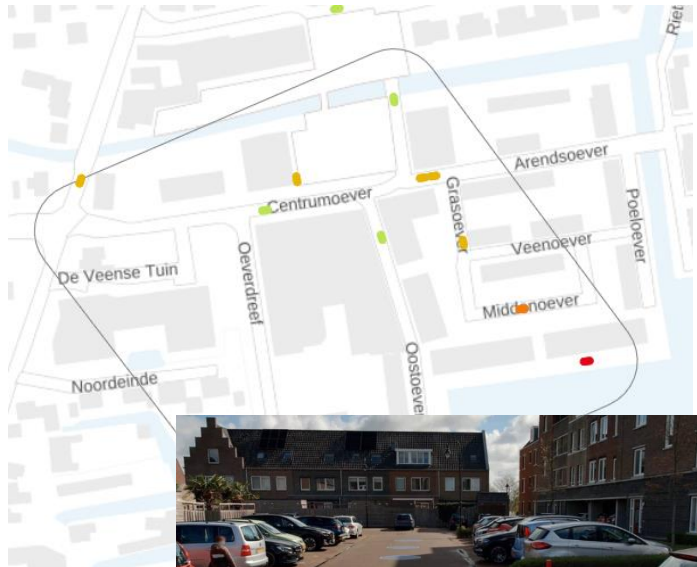
Kruising Middenoever Roelofarendsveen (op parkeerplaats)

Knelpunt inhoudelijk

Dit knelpunt komt naar boven vanuit de Monitor Onveilige Wegsituaties. Blijkbaar wordt er relatief vaak heel hard geremd op een bepaalde locatie op de Middenoever Roelofarendsveen. Mogelijk op de parkeerplaats ter hoogte van de aansluiting van het pad tussen de woningen door, waar fietsers de rijbaan op kunnen schieten.

Mogelijke oplossingsrichtingen

- Nader (buurt)onderzoek is eerst nodig om dit knelpunt beter te kunnen duiden, waarna nagedacht kan worden over mogelijke oplossingen (alternatieve aansluiting van het pad, betere attentiewaarde, etc..).



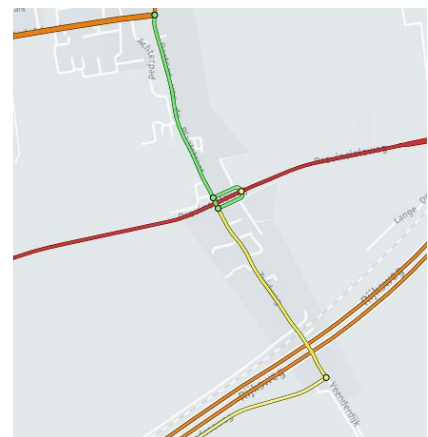
Zuidweg Rijpwetering (20)

Knelpunt inhoudelijk

De Zuidweg kent nog een maximumsnelheid van 50 km/u, waar deze gelet op de categorisering en functie van de weg 30 km/u zou moeten zijn. De hoge snelheid op deze erftoegangsweg in combinatie met de aanwezigheid van fietsers op de rijbaan kan zorgen voor onveilige situaties. Uit de Monitor Onveilige Wegsituaties blijkt tevens een hoog aantal remacties en er zijn klachten mbt hard rijdend verkeer bekend. Daarnaast is de inrichting met een gecombineerd voetpad / fietsstrook a-typisch te noemen en kiezen veel fietsers ervoor om hier over het asfalt te rijden in het midden van de weg in plaats van over de fietsstrook (voetpad).

Mogelijke oplossingsrichtingen

- Een downgrading naar 30 km/u met de daarbij behorende duurzaam veilige inrichting.
- Apart trottoir realiseren met daarbij voldoende ruimte voor de fietsers op de rijbaan
- Fietssuggestiestroken
- Open verharding, in lijn met de Pastoor v/d Plaatstraat



Bijlage 1. CROSS scores uit BLIQ Rapportage K&B 2017 t/m Q2 2022

Top 10 meest onveilige trajecten

Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie)						Score
1	0		DOKTER STAPENSÉASTRAAT, DORPSSTRAAT, KLOOFPAD, TUINDERIJ, WILLEM VAN D... KAAG EN BRAASSEM	Ongevallen		
2	+1		BILDERDAM, VRIEZEKOOP KAAG EN BRAASSEM	Ongevallen		
3	+8		HERENWEG KAAG EN BRAASSEM	Ongevallen		
4	-2		LANGEBRUG, LEIDSEWEG KAAG EN BRAASSEM	Ongevallen		
5	+3		N446 KAAG EN BRAASSEM	Ongevallen		
6	+32		OUD ADESELAAN KAAG EN BRAASSEM	Ongevallen		
7	-1		VRIEZENWEG KAAG EN BRAASSEM, NIEUWDOOP	Ongevallen		
8	+5		N446 KAAG EN BRAASSEM, NIEUWDOOP	Ongevallen		
9	+5		HERENWEG KAAG EN BRAASSEM	Ongevallen		
10	-1		GROENWEGH, N446 KAAG EN BRAASSEM, LEIDERDORP	Ongevallen		

© 2022 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (juni 2022) en ongevallen (Q3 2017 t/m Q2 2022)

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de locatie niet exact bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijksnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere geweging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Top 10 meest onveilige kruispunten

Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie)				Score
1	0		DOKTER STAPENSÉASTRAAT KAAG EN BRAASSEM	Ongevallen Snelheid
2	+3		GEERWEG, GENERAAL VAN MERLENWEG, VRIEZENWEG KAAG EN BRAASSEM, NIEUWDOOP	Ongevallen Snelheid
3	-1		N445, N446, NIEUWE WEG KAAG EN BRAASSEM, LEIDERDORP	Ongevallen Snelheid
4	-1		DORPSSTRAAT, RAADHUISLAAN KAAG EN BRAASSEM	Ongevallen Snelheid
5	+1		HERENWEG, WOUDSEDIJK-ZUID KAAG EN BRAASSEM	Ongevallen Snelheid
6	-2		POELDIJK, RIPSOLAAN KAAG EN BRAASSEM	Ongevallen Snelheid
7	+1		BURGEMEESTER PEEKLAAN, MEERKREUK, POPULIERENSTRAAT KAAG EN BRAASSEM	Ongevallen Snelheid
8	+5		N445, RIPSOLAAN KAAG EN BRAASSEM	Ongevallen Snelheid
9	+4		N445 KAAG EN BRAASSEM	Ongevallen Snelheid
10	-3		HERENWEG, VAN WASSENAERLAAN KAAG EN BRAASSEM	Ongevallen Snelheid

© 2022 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (juni 2022) en ongevallen (Q3 2017 t/m Q2 2022)

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de locatie niet exact bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijssnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere gewing aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Verkeersveiligheidskaart met CROSS-score voor trajecten en kruispunten



© 2022 VIA © 2022 HERE

Verkeersveiligheidskaart met CROSS-score voor het drukste wegennet en de ligging van de Top 10 van meest onveilige trajecten 1 en kruispunten 1 (zie tabellen vorige pagina's). Een interactieve versie van deze kaart is te vinden op www.bliq.report. Er is geen onderscheid gemaakt naar wegbeheerder.

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

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 juni 2022

Ongevallen in de periode Q3 2017 t/m Q2 2022



Bijlage 2.