

Bijlage bij Raadsbrief: Beantwoording motie verkeersonveilige situaties
Zaaknummer: Z-17-029916

Status	Nummer	Kern	Beschrijving verkeersonveilige situatie	Antwoord	Stand van zaken september 2020	Stand van zaken januari 2022
Opgepakt, gerealiseerd	1	Warmond	Het fietspad vanuit Leiden via Merenwijk naar Warmond langs de Padoxlaan: de oversteek ter hoogte van de inrit jachthaven.	Kaagstraat - KVV de Kaag - Veerweg: op deze locatie zijn geen geregistreerde ongevallen bekend. Geconstateerd is dat de situatie voldoet aan de richtlijnen, er is geen zichtbelemmering en er is goede verlichting. Ter hoogte van de Veerweg is reeds waarschuwingsbebording geplaatst.	Gerealiseerd	Geen verdere actie nodig
	26	Sassenheim	Een gevaarlijke situatie is aanwezig bij het verkeerslicht op de kruising Koetsiersweg voor het oversteken naar de Zuiderstraat. Groepen scholieren op weg naar het Rijnlands Lyceum sorteren met hun (brom)fietsen links voor het verkeerslicht op de kruising van de Hoofdstraat/Koetsiersweg om over te steken naar de Zuiderstraat. De voorsorteervakken zijn daarvoor te smal, waardoor het (brom)fietsverkeer dat de kruising wil oversteken en de weg wil vervolgen in zuidelijke richting de weg wordt versperd. Velen die de kruising willen oversteken kiezen daarom, vlak na het passeren van de (afgebrande) boerderij, het trottoir om net voor of na de verkeerslichten weer het fietspad in zuidelijke richting te vervolgen. Voor degenen die wel via het fietspad hun weg proberen te vervolgen, leidt dat met regelmaat tot valpartijen en kapotte zijspiegels/beschadigde zijkanten van auto's die aldaar ter hoogte van de voorsorteervakken staan langs geparkeerd. De dimensionering van de voorsorteervakken voor (brom)fietsers op die kruising moet worden aangepast aan de hoeveelheid (brom)fietsers. Het RLS is de laatste jaren ook fors gegroeid in leerlingaantallen sinds de nieuwbouw.	Linksaf slaande groepen met fietsers (scholieren) blokkeerden met regelmaat het fietspad voor rechtdoor gaande fietsers. Op deze locatie heeft de VRI-installatie extra groentijd gekregen n.a.v. gesprekken met leerlingen Rijnlands Lyceum, zodat er minder grote groepen wachtende fietsers zich voor het verkeerslicht ophopen. Geconstateerd is dat de inrichting voldoet aan de richtlijnen. Sinds 2007 zijn er geen geregistreerde letselongevallen met langzaam verkeer bekend.	Gerealiseerd, check ook actieplan Fiets	Geen verdere actie nodig
	31	Sassenheim	In de Peperstraat in Voorhout rijden sommige mensen hard doorheen. De parkeerdruk en parkeeroverlast is zo groot dat het zicht op spelende kinderen onvoldoende is. Er wonen nu steeds meer kleine kinderen die hierdoor gevaar lopen. Deze straat zou beter de status van woonerf met bijbehorende maatregelen verdienen. Een melding via fixi over deze overlast is wel geregistreerd maar nog niet behandeld door de gemeente. Er dient iets te gebeuren aan deze onveilige situatie.	Het betreft hier gedrag van de weggebruiker die hard door de straat rijdt. Een tekort aan parkeercapaciteit is op zichzelf geen verkeersonveilige situatie. De problematiek is wel opgepakt, samen met de bewoners is gekeken naar de mogelijkheden voor de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Deze uitbreiding is inmiddels gerealiseerd.	Gerealiseerd	Geen verdere actie nodig
	19	Sassenheim	Verder is opgevallen dat op verschillende plekken borden hangen dat door rood rijden gevaarlijk is behalve op de Zandslootkade. En juist daar fietsen de scholieren gewoon door, ook al komt er een fietser op de Hoofdstraat aan die rechtdoor wil en groen heeft. Die wordt daardoor de weg opgeduwd waar auto's rechtdoor rijden. Dit is al eens gemeld bij de wijkagent en die is daar zichtbaar gaan staan en alle scholieren stopten. Wat hij vervolgens terugkoppelde, is dat er wel veel verkeersaanbod was vanaf de Zandslootkade en dat de stoplichten aangepast moeten worden. Maar daar hangt geen bordje dat als je rechtsaf wilt, je door mag rijden. Het verkeerslicht geldt ook voor de scholieren. Onlangs ging het daar bijna fout, toen een mevrouw met een bakfiets met kinderen erin door genoemd fietsgedrag van scholieren de weg werd opgeduwd en midden op de weg moest stoppen om af te kunnen slaan naar de Postwijkkade. Deze situatie dient te worden aangepakt.	Deze situatie is bekend bij de gemeente en is aangepast (feb. 2019). Het betreft hier gedrag van de weggebruiker. Ter bevordering van de verkeersveiligheid is de opstelstrook voor fietsers op de Zandslootkade verruimd, zodat de fietser zich voor de auto op kan stellen. Daarnaast zijn er hier borden geplaatst met de boodschap dat door rood rijden gevaarlijk is.	Gerealiseerd, anno 2020 opgenomen in actieplan Fiets vanwege aanhoudend knelpunt.	Geen verdere actie nodig
Opgepakt in lopend project	20	Sassenheim	Bij de oversteek bij de Mecklenburg/Vliegeniersweg wordt een oversteek voor gemotoriseerd verkeer gecombineerd met de oversteek voor fietsers en voetgangers. De oversteek voor de fietsers wordt helemaal niet aangeduid en de voetgangersoversteek met twee reguliere borden met een gele attentierand. Echter... Deze borden staan aan de buitenkanten van de naastliggende fietspaden waardoor ze enigszins buiten het directe beeld van de automobilist vallen. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties.	Het kruispunt van de Hoofdstraat met de Vliegeniersweg en de Wasbeekerlaan is onderdeel van het door het college en de raad vastgestelde HOV-maatregelpakket. De planning is dat op deze kruisingen moderne, slimme verkeerslichten worden geplaatst. Hiermee wordt bereikt dat verkeer vanuit de zijrichtingen (Wasbeekerlaan en Vliegeniersweg) beter en veiliger de Hoofdstraat kan oprijden en dat fietsers en voetgangers veilig, met een (vraagafhankelijke) geregelde oversteek de Hoofdstraat kunnen oversteken.	Realisatie in 2e tranche HOV-maatregelenpakket	Voorstel uitvoeringkrediet voor maatregelen HOV Sassenheim, waar deze aanpassing onderdeel van is, zat in december 2021 in de raad. Hierna volgt contractfase, aanbesteding en uitvoering. Planning in dat geval ws begin 2023.
	2	Warmond	Fietspad langs de Herenweg richting Sassenheim: bij de oversteek richting Wasbeeklaan is beveiliging met stoplichten aan te bevelen.	De kruising is enkele jaren geleden in participatie volledig heringericht. In het project <u>herinrichting Herenweg</u> Warmond is dit punt door de commissie meegeven aan het college en is dit opgenomen in de uitwer kingsrichting: "bij de oversteek voor fietsers over het Oosteinde bij de Wasbeeklaan komen twee verkeersremmers op het Oosteinde, vóór de oversteek". Er zijn geen geregistreerde ongevallen op deze locatie bekend.	Check actieplan Fiets; aanvullende maatregelen mbt grondverwerving	Snelheidsremmers (inclusief bebording) zijn gerealiseerd. Aanvullend is daarbij markering op het wegdek aangebracht als vooraanduiding oversteekplaats fietser.
	3	Warmond	Het gaat hier om een onveilig oversteekpunt en wel het punt waar mensen de Herenweg oversteken om de Krusemansstraat in te gaan. Als je vanaf de Albert Heijn komt, moet je altijd midden op het fietspad stoppen om te kunnen overstappen. Dit levert een onveilige verkeerssituatie op, omdat andere fietsers en auto's altijd de fietsers die stilstaan moeten ontwijken, terwijl de Herenweg op dit punt een smal stuk weg is, waardoor het niet gemakkelijk is om met twee auto's over dit stuk weg te gaan.	De aanpak van dit punt maakt onderdeel uit van het <u>project herinrichting Herenweg</u> Warmond. Deze locatie valt binnen het vastgestelde 30 km/h gebied, waarbij in participatie en om de fietser meer aandacht en ruimte te geven, het fietsstraatprofiel is ontworpen.	Is in uitvoering. Zie project herinrichting Herenweg Warmond	Geen verdere actie nodig
	4	Warmond	Aan de andere kant geldt dit ook voor het oversteekpunt van de Herenweg in de Meerrustlaan, omdat je hier dezelfde situatie krijgt als bij de Krusemansstraat. Ook de voetgangersoversteekplaats bij de Albert Heijn levert gevaarlijke situaties op, vooral als er bij de Albert Heijn een vrachtwagen staat, waar je dan niet om heen kunt kijken als je aan de kant van de Albert Heijn staat.	De aanpak van dit punt maakt onderdeel uit van het <u>project herinrichting Herenweg</u> Warmond. Deze locatie valt binnen het vastgestelde 30 km/h gebied, waarbij in participatie en om de fietser meer aandacht en ruimte te geven, het fietsstraatprofiel is ontworpen. Aanvullend hierop wordt ook de kruising bij de AH met de VOP (voetgangersoversteekplaats) verbeterd.	Zie antwoord bij punt 3	Geen verdere actie nodig
	7	Sassenheim	Oversteken bij de kruising Hoofdstraat/Warmonderweg is gevaarlijk voor kinderen aangezien het een brede weg betreft zonder stopmogelijkheid voor voetgangers/fietsers halverwege het oversteken. Ook is dit kruispunt redelijk verouderd en is de heg fietspad aan de "even" kant ontzettend verzakt en verouderd. Hier moet wat aan gedaan worden.	Op dit kruispunt wordt het verkeer geregeld met verkeerslichten. Het klopt dat het kruispunt verouderd is en mede hierdoor staat overstekend verkeer hier lang te wachten. Aanpassing van dit kruispunt is onderdeel van het <u>HOV-maatregelpakket</u> . Hierbij is voorzien dat de kruising wordt uitgebreid met twee opstelvakken en dat de verkeersregelautomaat wordt vervangen door een moderne, vraagafhankelijke automaat. Hierdoor gaat de afwikkelcapaciteit omhoog en worden de wachttijden, voor zowel het autoverkeer als voor fietsers en voetgangers, korter. In het nieuwe ontwerp is eveneens opgenomen een fysieke middegeleider, zodat langzaam verkeer in twee etappes kan oversteken (wat nu niet het geval is). Dat is overigens alleen nodig op het moment dat de verkeerslichten op knipperen staan.	Zie beantwoording punt 20	Geen verdere actie nodig
	24	Sassenheim	Het NS-station Sassenheim is een hit. Een nog steeds stijgend aantal reizigers maakt daar als forens gebruik van en voegt zich bij de scholieren die deze weg al gebruikten. In de ochtendspits komen velen op de (brom)fiets naar het station en kruisen daarbij de Hoofdstraat ter hoogte van de Wasbeekerlaan. Die kruising is niet (her)ingericht en ook nooit aangepast op het fors stijgend aantal (brom)fietsers sinds de opening van het NS-station. Velen maken de oversteek door (tegen de verkeersregels in) ter hoogte van de Vliegeniersweg de rijbaan voor auto's op te gaan en het voorsorteervak (voor auto's) naar de Wasbeekerlaan te gebruiken. Los van het feit dat dit verboden is, levert dat ook problemen op met bussen en vrachtauto's (al dan niet met combinatie) die vanuit de Wasbeekerlaan de (noodzakelijk ruime) bocht op de Hoofdstraat in noordelijke richting nemen. Indien de oversteek wel gemaakt wordt op de daarvoor bedoelde locatie, is het fietspad ter plaatse te smal om daar met meerdere fietsers te wachten op de oversteek, zonder het (brom)fietsverkeer dat de weg in zuidelijke richting wil vervolgen, te hinderen. Indien de fietsers oversteken, maken zij daarnaast logischerwijze vanuit stilstand langzaam snelheid bij het oversteken naar de Wasbeekerlaan, terwijl het gemotoriseerd- c.q. autoverkeer ter plaatse (ondanks de verkeersdrempels) juist snelheid maakt.	Het kruispunt van de Hoofdstraat met de Vliegeniersweg en de Wasbeekerlaan is onderdeel van het door het college en de raad vastgestelde HOV-maatregelpakket. De planning is dat op deze kruisingen moderne, slimme verkeerslichten worden geplaatst. Hiermee wordt bereikt dat verkeer vanuit de zijrichtingen (Wasbeekerlaan en Vliegeniersweg) beter en veiliger de Hoofdstraat kan oprijden en dat fietsers en voetgangers veilig, met een (vraagafhankelijke) geregelde oversteek de Hoofdstraat kunnen oversteken.	Zie beantwoording punt 20	Voorstel uitvoeringkrediet voor maatregelen HOV Sassenheim, waar deze aanpassing onderdeel van is, zat in december 2021 in de raad. Hierna volgt contractfase, aanbesteding en uitvoering. Planning in dat geval ws begin 2023.

Status	Nummer	Kern	Beschrijving verkeersonveilige situatie	Antwoord	Stand van zaken september 2020	Stand van zaken januari 2022
Opgepakt in lopend project	34	Voorhout	Nog een situatie die iets te ver doorschiet. In de toekomst moet er een R net busverbinding komen van Noordwijk naar Sassenheim. Voor de doorstroming worden stevige verbouwingen doorgevoerd. De rotonde aan het einde van de Oosthoutlaan moet hier zelfs voor wijken. Simulatie geeft aan dat dit gaat werken maar er zijn twijfels. Er is een simulatie alleen op dit kruispunt en niet van alle drie richting snelweg samen. Op dit moment loopt de A44 al vast bij de oprit Sassenheim bij veel invoegend verkeer. Als je alles sneller maakt, komen er in kortere tijd meer auto's richting snelweg waardoor het sneller vastloopt. Bij inwoners bestaat zorg. Op de Oosthoutlaan moeten 2 zebra's verdwijnen rond de bushalte Elzenhorst. Van deze bushalte maken veel werknemers van de maregroep gebruik. De zebra's gaan weg voor meer doorstroming van de bus en de gehandicapte werknemers zijn het kind van de rekening. Probeer hier in ieder geval 1 zebra in stand te houden. De reactie van een ambtenaar op een infoavond was schokkend voor ouders met een kind met een handicap. Hij zei dat het goed voor deze mensen was dat ze wat meer moesten opletten.	De aanname dat er alleen een simulatie is van het kruispunt Rijksstraatweg-Oosthoutlaan is onjuist. Van alle kruispunten die in het <u>HOV-maatregelenpakket</u> zijn opgenomen zijn simulaties opgesteld. De stelling dat er zebra's weg moeten voor betere doorstroming van de bus is eveneens onjuist. Zoals uitvoerig besproken in de behandeling van het onderwerp in de raadscommissie en beschreven in de zienswijzenota, wordt een aantal zebra's verwijderd om redenen van verkeersveiligheid. E.e.a. in overleg met en op advies van VVN en de verkeersveiligheidsadviseur van de Politie. Er is geen relatie met de doorstroming van de bus. Overigens is, zoals beschreven in het raadsvoorstel uitvoeringskrediet HOV deel Voorhout, het uitgangspunt dat bij de Elzenhorst één van de twee zebra's behouden blijft en dan ook wordt aangepast (met een middeneiland en een plateau). Tot slot, de opgenomen tekst over de oversteek van een gehandicapt kind, is hier onterecht en onjuist op deze wijze opgenomen. In de discussie over het al dan niet toepassen van zebra's is aangegeven dat het juist aangetoond veiliger is dat voetgangers niet met een zebra, maar uit de voorrang moeten oversteken. Dit is in lijn met de landelijke richtlijnen en de adviezen van VVN en Politie. Het is dus voor voetgangers veiliger dat zij zelf voorrang verlenen en goed opletten wanneer dat kan, dan dat zij voorrang hebben (en het niet altijd krijgen). Dat is van een andere strekking en in een andere context dan de hier opgenomen passage.	Uitvoering van HOV maatregelen Voorhout is gepland voor 2021.	In het concept Mobiliteitsplan wordt voorgesteld om te onderzoeken of de maximum snelheid op de Oosthoutlaan verlaagd kan worden naar 30 km/h, met behoud van een goede doorstroming voor de bus.
	32	Voorhout	De verschillende oversteekpunten bij de kruising Schoutenlaan/Oosthoutlaan dienen te worden aangepakt (ter hoogte van Schoutenlaan 32 & 22). Er ligt een breed zebrapad, maar de fietsers hebben bijna geen ruimte om elkaar te passeren en de auto's rijden daar regelmatig heel hard. Laatst is daar nog een kind bijna aangereden. Misschien dat een van onderstaande opties gerealiseerd kan/kunnen worden: • lichtbord dat waarschuwt dat er fietsers (veel kinderen!) oversteken; een hoop kinderen uit de omliggende wijken maken gebruik van deze oversteekplaats; • hogere drempel die de automobilisten dwingt om af te remmen; • fietsers ook voorrang geven (de situatie is misschien verwarrend; voetgangers hebben wel voorrang, fietsers niet); • breder gedeelte voor de fietsers om elkaar te passeren (er geldt wel een 1-richting regel, maar daar houdt niemand zich aan). Graag actie m.b.t. deze gevaarlijke oversteekplaatsen.	De gemeenteraad heeft eerder het maatregelenpakket HOV vastgesteld, voor deze kruising het uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld en is vervolgens met verschillende raadsmemo's op de hoogte gesteld van de stand zaken met betrekking tot deze kruising. Zoals bekend wordt deze kruising aangepast in het kader van het <u>HOV-maatregelenpakket</u>. De oversteeksituatie wordt daarbij aangepast ten behoeve van de verkeersveiligheid van de fietsers en voetgangers. Er wordt verder verwezen naar de eerder aan de raadscommissie Ruimte geleverde documenten hierover.	Zie beantwoording punt 20	Aanpassing is voorzien als onderdeel van de HOV-aanpassing. De raad is oktober 2021 geïnformeerd over de stand van zaken.
Wordt opgepakt in lopend project	5	Sassenheim	Het lijkt goed, gelet op de hoeveelheid aan verkeersknelpunten met name in en om het centrum-winkelgebied, het bestaande verkeerscirculatieplan op korte termijn kritisch te evalueren en aan de hand van de uitkomsten daarvan het plan te herzien en daarop de (her)inrichting van het centrum winkelgebied te baseren. Zo kan een integrale aanpak tot stand worden gebracht.	Dit punt is onder de aandacht van de gemeente en wordt als integraal onderdeel meegenomen in het project <u>Centrumvisie Teylingen</u> . In het verkeersonderzoek wordt aandacht besteed aan de verkeersstructuur en - inrichting.	Uit de verkeerstellingen en de verkeersschouw van 2019 is niet gebleken dat de verkeerscirculatie tot problemen leidt. Vanuit de Centrumvisie zijn er plannen om de verkeerscirculatie rondom het Kerkplein-Hoofdstraat enigszins te wijzigen. Dit in verband met de ruimtelijke ontwikkeling Hortuslaan/Hortusplein. In het mobiliteitsplan wordt de bereikbaarheid van Sassenheim wederom onder de loop genomen.	In het Mobiliteitsplan worden enkele suggesties gedaan voor het centrum. De verdere uitwerking en besluiten hierover zijn onderdeel van de uitwerking van de centrumvisie.
	11	Sassenheim	Bij de parkeerplaatsen aan de Hoofdstraat in Sassenheim vanaf de Katholieke kerk tot opticiens Claire doen zich regelmatig zeer gevaarlijke situaties voor. Auto's steken achteruit tijdens het parkeren en het verlaten van de parkeerplaats en hinderen daarbij de overige weggebruikers. Vooral (brom)fietsers/scooters die hun weg op de Hoofdstaat in noordelijke richting willen vervolgen worden makkelijk over het hoofd gezien met gevaarlijke situaties tot gevolg. Fietsers die zich door de Hoofdstraat in zuidelijke richting bewegen zien zich met regelmaat ter hoogte van deze parkeervakken gedwongen om het naastgelegen trottoir te kiezen. Ook blijkt uit waarneming dat veel auto's de parkeerplaats verlaten en het éénrichtingsverkeergebod negeren en, tegen de verkeersregels en tegen het verkeer in, in zuidelijke richting de Hoofdstraat verlaten. Wat in ieder geval al zou helpen, is de parkeerplaatsen schuin te maken zodat het gedrag van achteruit insteken en de parkeerplaats verlaten en in de verboden richting gaan, wordt ontmoedigd.	Dit punt is onder de aandacht van de gemeente en wordt als integraal onderdeel meegenomen in het project <u>Centrumvisie Teylingen</u> . In het verkeersonderzoek wordt aandacht besteed aan de verkeersstructuur en - inrichting.	Herinrichten parkeergelegenheid hoek Hoofdstraat / Wilhelminalaan Op verzoek van ondernemers en bezoekers van het centrum wordt de parkeervoorziening op de hoek Hoofdstraat / Wilhelminalaan heringericht, van haaksparkeren naar schuin gestoken parkeren. Het schuin maken van de parkeerplaatsen is als quick-win meegenomen in het uitvoeringsprogramma van de centrumvisie. Wel is het zo dat het uitvoeringprogramma niet dit jaar maar pas begin volgend jaar wordt vastgesteld. De kruising is overigens vanwege hoge kosten daarin niet meegenomen.	Het kruispunt Hoofdstraat - Wilhelminalaan staat op de aandachtpuntenlijst verkeersveiligheid in het Mobiliteitsplan. Voorgesteld wordt om de Hoofdstraat in te richten als een erftoegangsweg (30 km/h) en het kruispunt met de Wilhelminalaan daarbij aan te passen.
	12	Sassenheim	De kruising Hoofdstraat/Hortuslaan/Kerklaan levert veel gevaarlijke verkeerssituaties op. Auto's bewegen zich, tegen de regels in, vanuit de Kerklaan de Hortuslaan in. Ook gemotoriseerd verkeer vanuit de Hortuslaan richting Kerklaan moet de kruising oversteken, zigzaggend door het wandelend en winkelend publiek en de (brom)fietsers die (tegen de regels waar het de bromfietsers en scooters betreft) de verkeerstekens massaal en consequent negeren. Op de Kerklaan (net voor de Koffiemeulen komend vanuit de Hortuslaan) komen met regelmaat grote vrachtwagens hun vracht afleveren voor de AH en moeten daarvoor ter hoogte van de Big Bazar achterwaarts de opslagruimte van AH insteken en belemmeren daarbij het verkeer op de Kerklaan en hinderen met hun uitlaatgassen de gasten op het terras van de Koffiemeulen. Deze kruising schreeuwt om een herinrichting. Het kan daarbij overwogen worden voor een (her)inrichting te kiezen waarbij bijvoorbeeld door het plaatsen van een mooie boom op het midden van de kruising automatisch de snelheid uit het verkeer ter plaatse wordt gehaald en zo tegelijkertijd overduidelijk is dat de voetgangers hier ter plaatse dominant zijn. Ook kan daarmee aan de kruising een vriendelijker uitstraling worden gegeven waarmee tegelijkertijd recht wordt gedaan aan de horecagelegenheid van (nu) Da Tano met zijn terras. Mogelijk kan dit gecombineerd worden met de herinrichting c.q. de nieuwbouwplannen van de Hortuslaan e.o. (dat eveneens veel verkeersdeelnemers zal toevoegen).	Dit punt is onder de aandacht van de gemeente en wordt als integraal onderdeel meegenomen in het project <u>Centrumvisie Teylingen</u> . In het verkeersonderzoek in het kader van de mobiliteitplan wordt aandacht besteed aan de verkeersstructuur en - inrichting.	Zie beantwoording knelpunt 5	Geen verdere actie nodig

Status	Nummer	Kern	Beschrijving verkeersonveilige situatie	Antwoord	Stand van zaken september 2020	Stand van zaken januari 2022
Wordt opgepakt in lopend project	13	Sassenheim	Het parkeren van (brom)fietsen in het centrum winkelgebied van de Hoofdstraat is rommelig en onoverzichtelijk. Zeker gecombineerd met de uitstallingen van winkeliers die kriskras door het gebied staan is er voor de voetgangers en met name mensen met een beperking, rolstoelers/scootmobielen en kinderwagens geen doorkomen aan. In een centrum winkelgebied dient de voetganger dominant c.q. "de baas" te zijn en zijn alle andere weggebruikers daaraan ondergeschikt. Daarop dient het centrum-winkelgebied c.q. de Hoofdstraat ingericht te zijn	Dit punt is onder de aandacht van de gemeente en wordt als integraal onderdeel meegenomen in het project <u>Centrumvisie Teylingen</u> . In het verkeersonderzoek wordt aandacht besteed aan de verkeersstructuur en - inrichting.	In de centrumvisie/het uitvoeringsprogramma zijn maatregelen opgenomen voor het ontvlechten van de voetgangers en het fietsverkeer en het gemotoriseerd verkeer.	Onderdeel uitwerking centrumvisie
	15	Sassenheim	De Hoofdstraat in het centrum winkelgebied van Sassenheim ter hoogte van HEMA/kerklein is onoverzichtelijk en daardoor gevaarlijk voor weggebruikers. Brommers/scooters negeren massaal de verkeersregels en –tekens. Verkeerscontrole en -handhaving daarop vindt niet plaats. Vooral de verkeerssituatie ter hoogte van de HEMA/het plein voor de kerk is onoverzichtelijk. Feitelijk is dit bedoeld als een voetgangersgebied c.q. heeft dat die uitstraling door het plaatsen van bloembakken/paaltjes ter hoogte van de ABN/AMRO, maar tegelijkertijd hebben (brom)fietsers hier eveneens vrij spel tussen het wandelend en winkelend publiek. Indien (brom)fietsers hun weg in noordelijke richting vervolgen (waar zij als bromfietser/scooterrijder niet mogen rijden!) via het plein voor de kerk worden zij geconfronteerd met auto's die in- en uitparkeren en daarbij makkelijk een aankomende (brom)fietser over het hoofd zien. Ook voor voetgangers is dat deel van het plein daardoor gevaarlijk om te lopen, terwijl dat niet verboden is voor voetgangers.	Dit punt is onder de aandacht van de gemeente en wordt als integraal onderdeel meegenomen in het project <u>Centrumvisie Teylingen</u> . In het verkeersonderzoek wordt aandacht besteed aan de verkeersstructuur en - inrichting.	Zie beantwoording knelpunt 13	Onderdeel uitwerking centrumvisie
	16	Sassenheim	De verkeerssituatie ter hoogte van het zebrapad op de kruising Hoofdstraat en Wilhelminalaan is niet veilig. (Brom)fietsers/scooters hebben de onterechte gedachte dat zij voorrang hebben op het (niet-) gemotoriseerd verkeer komende vanuit de Wilhelminalaan, terwijl die op de gelijkvloerse kruising van rechts komen. Mogelijk kan die verkeerde gedachte gevoed worden door het zebrapad dat zich ter plaatse bevindt.	Dit punt is onder de aandacht van de gemeente en wordt als integraal onderdeel meegenomen in het project <u>Centrumvisie Teylingen</u> . In het verkeersonderzoek wordt aandacht besteed aan de verkeersstructuur en - inrichting.	Onderdeel uitwerking centrumvisie	Het kruispunt Hoofdstraat - Wilhelminalaan staat op de aandachtspuntenlijst verkeersveiligheid in het Mobiliteitsplan. Voorgesteld wordt om de Hoofdstraat in te richten als een erftoegangsweg (30 km/h) en het kruispunt met de Wilhelminalaan daarbij aan te passen.
	28	Voorhout	Hierbij een oproep om echt iets te doen aan het stukje Herenstraat in Voorhout vanaf de zijstraat Beukenrode tot aan de spoorwegovergang. Er zijn daar drie zebrapaden kort na elkaar vanuit verschillende richtingen. Het verkeer komend vanuit de Churchillaan krijgt vaak geen voorrang, vanaf de Beukenrode richting spoor is het vaak lang wachten en als er dan een gaatje is, wordt vol gas gegeven, maar dan is daar het zebrapad en rijdt men gewoon door. Het punt is voor alle gebruikers gevaarlijk. Voor voetgangers omdat er vaak niet wordt gestopt voor de zebra, of bij dichte spoorbomen rijdt men de file voorbij om nog de Beukenrode of Churchillaan in te rijden. Voor automobilisten omdat je ongeveer van alle kanten verkeer kan verwachten en je zoveel in de gaten moet houden om veilig te rijden. Kinderen worden door hun ouders aangeraden altijd via het zebrapad te gaan, dan is het nog enigszins veilig. Bijna-aanrijdingen komen veel voor en er zijn veel situaties te zien geweest die ternauwernood goed afliepen. Vermoedelijk is het voor veel gebruikers niet eens opzet, maar de complexiteit van dit verkeerspunt lokt gewoon ongelukken uit. En in combinatie met de spoorbomen die veel dichtgaan waardoor filevorming ontstaat en mensen ongeduldig worden, is het nog gevaarlijker. Mogelijk is het een oplossing om terug te gaan naar de oude situatie van een voorrangsweg vanuit de Beukenrode, toen was het veel minder gevaarlijk. Of ondertunneling van ofwel het spoor ofwel de weg, maar dat zal waarschijnlijk erg kostbaar zijn. Een rotonde biedt wellicht een oplossing.	Dit punt is onder de aandacht van de gemeente en wordt als integraal onderdeel meegenomen in het project <u>Centrumvisie Teylingen</u> . In het verkeersonderzoek wordt aandacht besteed aan de verkeersstructuur en - inrichting. Daarnaast is er in het door Movares uitgevoerde onderzoek over de veiligheid van de <u>spoorwegovergang</u> ook aandacht besteed aan dit punt. Op dit moment is nog onduidelijk in welke vorm dit een vervolg krijgt.	In de besluitvorming van het project spoorwegovergangen Teylingen is de Herenstraat geprioriteerd. Een aantal maatregelen, met name nader onderzoek zullen in 2020 nog worden aangepakt, waarna herinrichting zal plaatsvinden.	Er loopt een onderzoek van Movares naar verbeteringen van het kruispunt. De spoorwegovergang is onderdeel van de aandachtspuntenlijst verkeersveiligheid in het Mobiliteitsplan.
Verkeerssituatie voldoet. Gedrag weggebruiker .	6	Sassenheim	De oversteekplaats Palfreniersweg-Diligence-Velthuijzen van Zantenpad ligt in een bocht gelijktijdig met een fietspad. Als je wilt oversteken, dan moet je eerst over het fietspad en daarna de oversteek maken waardoor je als voetganger meer in de bocht moet oversteken. Er wordt soms hard gereden door auto's, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan. Hier is over gesproken op de wijkavond van 10 november 2016, maar het probleem is niet opgelost met het plaatsen van een extra bord.	Het betreft hier gedrag van de weggebruiker. De voetganger heeft hier voorrang op fietsers komend vanaf het Velthuijzen van Zantenpad, omdat het trottoir doorloopt. Ter verduidelijking liggen er haaiantanden op het fietspad. Ook heeft de voetganger voorrang op het verkeer op de Koetsiersweg/Palfreniersweg. Hier ligt namelijk een voetgangersoversteekplaats aangeduid met bebording inclusief fluorescerende rand. Tevens ligt de oversteekplaats op een verhoogd plateau, waarmee de snelheid wordt geremd. Op deze locatie zijn geen geregistreerde ongevallen met fietsers of voetgangers bekend.	In het algemeen geldt dat de kruisingen/oversteekplaatsen op de Koetsiersweg / Palfreniersweg / Vliegeniersweg door de Postwijk conform Duurzaam Veilig ingericht moeten worden. Dit kan alleen bij algehele reconstructie. In het kader van het mobiliteitsplan en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) zal dit worden bezien.	In het Mobiliteitsplan is voorgesteld om de straten Koetsiersweg, Pafrenierswg en Vliegeniersweg in te richten als een erftoegangsweg (30 km/h). Bij een onderhoud wordt dit opgepakt.
	17	Sassenheim	De oversteek van de Diligence naar het fietspad is gevaarlijk. Dit omdat als je met de fiets bij de haaiantanden staat niet kan zien wat er van rechts komt. Dit is al eens gemeld via het gemeentenummer en de Boa heeft het toen bekeken maar er moest zelf actie worden ondernomen om de situatie aan te kaarten bij de gemeenteraad. Bij deze dus.	Dit inrichting van dit kruispunt kan geoptimaliseerd worden. Het zicht voor fietsers is inderdaad niet optimaal.	Dit kruispunt wordt eventueel t.z.t. meegenomen in de algehele reconstructie.	In het Mobiliteitsplan is voorgesteld om de straten Koetsiersweg, Pafrenierswg en Vliegeniersweg in te richten als een erftoegangsweg (30 km/h). Bij een onderhoud wordt dit opgepakt. Geen verdere actie nodig.
	18	Sassenheim	Ook creëren ouders die hun kinderen naar de peuterspeelzaal op de Diligence brengen zelf een gevaarlijke situatie door midden op de weg te stoppen en dan hun kind te laten uitstappen of langs het hek van de school te parkeren terwijl er een bord hangt waarop staat dat dit niet mag.	De inrichting rondom de schoollocatie is enkele jaren geleden in samenwerking met de school verbeterd en voldoet. Ouders/school kunnen elkaar aanspreken op het gedrag.		
	22	Sassenheim	Een gevaarlijk punt is de uitrit van de Berkenlaan linksaf naar de Lindenlaan. Bijna altijd nemen auto's voorrang terwijl fietsers voor hen van rechts komen. Hier moet iets aan gedaan worden.	Deze locatie is ingericht als gelijkwaardige kruising conform de richtlijnen. Er zijn op deze locatie geen geregistreerde ongevallen bekend. Het betreft hier gedrag van de weggebruiker.		Geen verdere actie nodig.
	30	Voorhout	Op de oversteekplaatsen van de Oosthoutlaan en met name de twee die dichtbij de Regenboogschool en Achtbaanschool gelegen zijn, zijn sinds de scholen begonnen zijn al drie keer bijna kinderen van de sokken gereden door automobilisten, die de voetgangers geen voorrang verlenen. Het is daarom onmogelijk om kinderen van 6 en 9 daar zelfstandig te laten oversteken. Er wordt incidenteel hard doorgereden en dat maakt het risico nog groter.	Als onderdeel van de aanpassingen voor de HOV-corridor is hier een aanpassing voorzien met een betere oversteek voor voetgangers met een breder middeneiland. Dat laat overigens onverlet dat gevaarlijke situaties kunnen blijven voorkomen als automobilisten te snel rijden en/of geen voorrang verlenen aan voetgangers op het zebrapad.		Aanpassing is voorzien als onderdeel van de HOV-aanpassing. De raad is oktober 2021 geïnformeerd over de stand van zaken.
	33	Voorhout	Op de nieuwe rotonde bij de Nagelbrug in Voorhout krijgen de fietsers uit Noordwijk geen voorrang op de auto's uit Voorhout. Beetje de situatie van nu maar dan wat netter afgewerkt. Denk niet dat wanneer de KTS uitgaat, de scholieren gaan staan wachten als ze met 100 tegelijk op dit punt afkomen. De ontwikkelaar gaf aan dat als dat zo is we dan de haaiantanden alsnog kunnen wisselen. Vaak gebeurt dit dan na een ongeval. Wachten op een ongeval (met nare afloop) mag niet.	De verkeersadviseur van de politie heeft in de ontwerpfase geadviseerd en aangegeven dat de inrichting goed is. Overigens is de Provincie Zuid-Holland is de wegbeheerder.		Geen verdere actie nodig.

Status	Nummer	Kern	Beschrijving verkeersonveilige situatie	Antwoord	Stand van zaken september 2020	Stand van zaken januari 2022
Verkeerssituatie voldoet.	21	Sassenheim	Door Voorhout rijdend, zie je op de doorgaande maar lokale wegen bij (bijna) alle voetgangersoversteekplaatsen verlichte borden naast en zelfs veel boven de weg. Rij je door Sassenheim over de doorgaande regionale(!) wegen dan moeten de oversteekplaatsen het doen met de reguliere borden met de gele attentierand. Eigenlijk moet naar alle voetgangersoversteekplaatsen van de Hoofdstraat en Parklaan worden gekeken omdat de huidige bebording niet voldoet en meer op het niveau van Voorhout zou moeten liggen.	De situatie in Sassenheim is anders dan in Voorhout. In Sassenheim is sprake van een vijftal (en na realisatie van het HOV-maatregelenpakket zestal) locaties met een verkeerslicht- geregelde oversteeklocaties. Voor de overige VOP's geldt dat de bebording voldoet aan de richtlijnen. Deze locaties vergelijkbaar inrichten als in Voorhout is financieel niet voorzien, en gelet op de ongevalcijfers lijkt daar ook geen noodzaak toe.		In het Mobiliteitsplan is aandacht voor veilige oversteekplaatsen. Aangekondigd wordt dat we starten met een verkenning naar de oversteekplaatsen bij de 50 km/h wegen en de de plekken waar nodig aanpassen. Geen verdere actie nodig.
	23	Sassenheim	Ook gevaarlijk is het bij het NS-station in Sassenheim: oversteken met voetgangers op het fietspad. En alle auto's en bussen hebben voorrang en nemen die ook met behoorlijke snelheid. Een fiets- en voetgangersoversteekpunt is hier echt nodig. En als je de bocht door t tunneltje wilt nemen, stoot je je hoofd tegen de wegwijzerpaal. Dit is al vaak aangegeven maar nu moet er toch echt mee gaan gebeuren.	Geconstateerd is dat de oversteeklocatie voldoet aan de richtlijnen, deze is in brede samenwerking tijdens de ontwikkeling van het station ontworpen. Met betrekking tot de bewegwijzering is geconstateerd dat deze op meer dan 60 cm afstand staat. Dit voldoet aan de uitvoeringsvoorschriften BABW.		
	33		Fietsers op de Edisonstraat richting Oosthoutlaan en vice versa. Er is een veilige vrijliggende route via de rotonde bij het pompstation, maar deze route is langer fietsen. Fietsers maken daarom gebruik van de Edisonweg, waar ook veel vrachtwagens zitten.	.	Fietsers hebben zelf de keuze welke route zij nemen. Het is aan alle weggebruikers, dus zowel fietsers als vrachtverkeer, rekening met elkaar te houden en zich juist te gedragen	Geen verdere actie nodig.
	34		De oversteekbaarheid van de Teylingerlaan.			De Teylingerlaan is in het beheer van de provincie.
Situatie in openbare ruimte wordt opgepakt	9	Sassenheim	Op de kruising Menneweg-Parklaan heb je verkeer van alle kanten. Uiteraard de auto's die van de Menneweg de Parklaan op willen en omgekeerd, maar je hebt ook auto's die naar het benzinestation willen of naar het flatgebouw Parkhove 2 meter van de bocht af. Daarboven heb je ook nog te maken met fietsverkeer, soms van twee kanten op de Parklaan, voetgangersoversteekplaatsen en ten slotte nog de bushalte op de Parklaan. Erg complex en nu komt het, heel erg onoverzichtelijk temeer omdat de uitbater van het benzinestation reclame borden geplaatst heeft die het zicht op het verkeer uit Noordelijke richting belemmert. Graag met respect voor ieders belang hier een goede oplossing voor bedenken. Een idee: geen reclame op ooghoogte maar hoger plaatsen.	Het betreft hier reclame die het zicht belemmert. Inmiddels is hiervan geen sprake meer. Het team handhaving zal alert blijven op reclame die het zicht op de kruising belemmert.		Dit kruispunt is onderdeel van de aandachtpuntenlijst verkeersveiligheid in het Mobiliteitsplan.
	10	Sassenheim	Bij het uitkomen van de Wildrijklaan om op de Hoofdstraat te komen, kom je eerst een fietspad tegen waarop met enige regelmaat fietsers van de (rechter) kant komen waar je ze niet verwacht omdat ze daar niet mogen rijden. Ook fietsers van links zijn moeilijk te zien vanwege de omvang van de haag van de mensen die daar wonen. Die zou vanwege de veiligheid van de fietsers gesnoeid moeten worden en vervolgens bijgehouden.	Het betreft hier een haag die het zicht belemmert. Mocht deze te breed worden, dan zullen de bewoners worden verzocht deze haag te snoeien. Geconstateerd is dat er thans voldoende zicht is op het aankomend fietsverkeer.		Doorlopend
	14	Sassenheim	Aan de Hoofdstraat in Sassenheim zijn de rioolkolken/putten langs de Hoofdstraat zodanig gesitueerd (met inhammen) dat zich daarin straatvuil en bladeren ophopen. Daardoor kan het hemelwater niet of slecht weglopen en ontstaan bij stevige regenbuien grote plassen water op het fietsgedeelte van de Hoofdstraat waarbij (brom)fietsers deze grote plassen water proberen te ontwijken en ver op het rijbaangedeelte van het gemotoriseerd verkeer/de auto's terecht komen. De rioolkolken/putten moeten zo aangelegd worden dat het hemelwater direct weg kan lopen.	Situatie is bekend bij de buitendienst en heeft de aandacht. Mocht dit toch nog voorkomen, dan kan deze situatie in de openbare ruimte gemeld worden via Fixi, zodat het snel kan worden opgepakt.		Doorlopend
	29	Voorhout	Het gaat hier om een stukje fietspad van misschien 60 meter naast OBS De Achtbaan in de wijk Oosthout in Voorhout. Het is een fietspad dat een stuk smaller is dan de fietspaden die erop aansluiten (voor en achter). Doordat er heen en weer gaand verkeer is, ontstaan hier levensgevaarlijke situaties. Er zijn al meerdere ongelukken te zien geweest. Er ontstaat hier een soort fuik. De gemeente is hier reeds op gewezen en de antwoorden varieerden van 'er is geen mogelijkheid tot verbreding' tot 'dit gaat bekeken worden als de Oosthoutlaan op de schop gaat voor de snelbus'. ER moet wel daadwerkelijk iets aan gedaan worden.	Deze situatie wordt herkend is onder de aandacht. Met name ter hoogte van de knik in het fietspad is er sprake van zichtbelemmering wanneer het groen niet regelmatig gesnoeid wordt. De buitendienst houdt hier met regelmaat controle op en voert snoeiwerkzaamheden uit als dit nodig is.		Doorlopend
Situatie bekend, geconstateerd dat er geen mogelijkheid is tot optimalisatie	8	Sassenheim	Gevaarlijke situaties komen geregeld voor bij het oversteekpunt naar de Zandslootkade ter hoogte van huisnummer 108 aan de Hoofdstraat in Sassenheim. Kinderen staan met de fiets te wachten om over te steken naar de Zandslootkade en blokkeren dan gedeeltelijk of geheel het fietspad zodat rechtdoor gaan met de fiets vrijwel onmogelijk is. Als kinderen of volwassenen dat toch proberen, ontstaan zeer gevaarlijke situaties. Onlangs nog wilde iemand daar rechtdoor met de fiets maar het gedeelte om rechtdoor te gaan was zo klein dat de trapper van haar fiets het trottoir raakte. Zij werd met haar hoofd gelanceerd tegen het verkeerslicht en had verwondingen aan haar hoofd en op andere plekken. Er moest aan ambulance bij komen. Omwonenden vertellen dat ongelukken heel vaak voorkomen. Er moet iets aan dit verkeerspunt gedaan worden.	In het verleden is gekeken naar mogelijkheden om de opstelruimte te vergroten. Echter, het ontbreekt hier aan beschikbare ruimte vanwege de brug, het trottoir etc. Links afslaan fietsers mogen de fietsstrook niet blokkeren voor rechtdoorgaande fietsers. Achteropkomende / rechtdoorgaande fietsers dienen hier alert op te zijn en de snelheid aan te passen aan de situatie.		In het Mobiliteitsplan wordt voorgesteld om dit deel van de Hoofdstraat anders in te richten en de snelheid te verlagen naar 30 km/h.
Situatie wordt herkend, actie doorgezet naar politie	25	Sassenheim	Fietsen langs de Hoofdstraat tussen hoek Parklaan/Hoofdstraat en de verkeerslichten Koetsiersweg levert gevaarlijke situaties op. Vooral scholieren fietsen met grote regelmaat niet zelden met zijn tweeën/drieën naast elkaar op dit gedeelte van de Hoofdstraat. Gemotoriseerd verkeer/auto's moeten daardoor uitwijken. Vooral tijdens regen of anderszins slecht zicht (mist) levert dit gevaarlijke situaties op in dit deel van de Hoofdstraat. Verkeerscontroles door de politie op die tijdstippen zijn nog nooit te zien geweest. Dat zou, mits met regelmaat uitgevoerd, preventief kunnen werken.	Het betreft hier ongewenst verkeersgedrag door de weggebruiker. Deze melding is doorgestuurd naar de politie, zodat zij hier actie op kan ondernemen.	Door het gebrek aan ruimte is het realiseren van vrijliggende fietspaden op de GOW tussen Koetsiersweg en Parklaan een uitdaging om te realiseren. In het Actieplan Fiets is opgenomen dat dit in het mobiliteitsplan onderzocht wordt.	In het Mobiliteitsplan wordt voorgesteld om dit deel van de Hoofdstraat anders in te richten en de snelheid te verlagen naar 30 km/h.