

Verkeersveiligheid fietsroutes gemeente Nieuwkoop



Gemeente Nieuwkoop
Afd. Beheer openbare ruimte
september 2015

Inhoud

1	INLEIDING.....	5
1.1	AANLEIDING	5
1.2	DOELSTELLING VAN DE NOTITIE	5
1.3	OPZET VAN HET ONDERZOEK.....	6
1.4	LEESWIJZER.....	6
2	INVENTARISATIE VAN KNELPUNTEN	7
2.1	FIETSNETWERK GEMEENTE NIEUWKOOP.....	7
2.2	KNELPUNTEN.....	8
3	SELECTIE VAN KNELPUNTEN	29
3.1	SELECTIE KNELPUNTEN	29
3.2	TOETSEN CRITERIA	30
4	VAN KNELPUNT NAAR OPLOSSING	33
4.1	NIEUWKOOP	33
4.2	TER AAR.....	35
4.3	NIEUWVEEN	39
4.4	ZEVENHOVEN/NOORDEINDE	42
4.5	LANGERAAR	43
4.6	PAPENVEER	44
4.7	VROUWENAKKER	45
4.8	NOORDEN.....	45
4.9	BUITENGEBIED.....	48
5	MAATREGELEN EN UITVOERING	51
5.1	OVERZICHT VAN MAATREGELEN	51
5.2	FINANCIERING	53
6	VERKEERSEDUCTIE	55

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2013 is de Notitie “Veilige schoolroutes gemeente Nieuwkoop” door de gemeenteraad vastgesteld. Naar aanleiding van deze notitie bleek bij de raad behoefte te bestaan aan inzicht in de verkeersveiligheid van alle gemeentelijke fietsroutes. Om die reden is opdracht gegeven onderzoek te doen naar de verkeersveiligheid van het gehele fietsnetwerk in de gemeente.

De gemeente Nieuwkoop kent een rijk fietsnetwerk waarvan alle soorten fietsers gebruik maken. Niet alleen bewoners van de gemeente, maar ook toeristen maken gebruik van de aangelegde (fiets)infrastructuur. Op veel punten komen fietsers en andere verkeersdeelnemers samen, wat meestal prima verloopt. Toch zijn er plekken waar het beter zou kunnen gaan, omdat daar bijvoorbeeld ongevallen gebeuren, gevaarlijke situaties ontstaan of mensen zich onveilig voelen. Om het gebruik van de fiets te stimuleren, moet voor deze locaties worden bekeken wat er moet gebeuren om de verkeersveiligheid te verbeteren en daarmee het fietsgenot en fietsgebruik te stimuleren.

1.2 Doelstelling van de notitie

Het doel van dit onderzoek is het bieden van maatregelen om de knelpunten in het fietsnetwerk van de gemeente Nieuwkoop aan te pakken en te komen tot een verkeerveiliger fietsnetwerk.

Een belangrijke kanttekening die wij hierbij moeten maken is dat verkeersveiligheid vaak ook een kwestie is van gevoel. Als gemeente kunnen wij onmogelijk een oplossing te bieden voor elk gevoel van onveiligheid.

Niet altijd is voor elk knelpunt een geschikte maatregel te vinden. Het komt voor dat een ongeval niet wordt veroorzaakt door een verkeerde of onduidelijke inrichting van de weg, maar bijvoorbeeld door het gedrag van de weggebruiker zelf. De weggebruiker heeft zelf een verantwoordelijkheid om zich op de juiste wijze in het verkeer te gedragen. Om de weggebruiker hierbij te ondersteunen gaan wij, naast de inrichting van de infrastructuur, ook in op het onderwerp verkeerseducatie.



1.3 Opzet van het onderzoek

1.3.1 Inventarisatie

Op basis van registraties van ongevallen in de gemeente, meldingen over verkeersonveilige situaties van inwoners en verkeersonveilige situaties die zijn aangedragen door de dorpsraden, hebben wij een uitvoerige inventarisatie gemaakt van knelpunten op het Nieuwkoopse fietsnetwerk.

1.3.2 Filteren knelpunten

De totale lijst met 95 knelpunten is vervolgens geselecteerd op locatie. Een deel van de knelpunten is gelegen op wegen die worden beheerd door de provincie Zuid-Holland. Deze 15 knelpunten laten wij zeker niet buiten beschouwing gelaten (zie § 3.1), maar ze worden niet meegenomen in de gemeentelijke aanpak van knelpunten.

Om te komen tot een lijst met knelpunten die een hoge prioriteit van aanpak behoeven, hebben wij de knelpunten geselecteerd die op een primaire fietsroute liggen en/of waar in de afgelopen periode een ongeval is gebeurd.

1.3.3 Toepassen criteria

De lijst met 50 knelpunten die na selectie is overgebleven, hebben wij getoetst aan een aantal criteria. Deze criteria zijn:

- Het type knelpunt. Is er een ongeval gebeurd en/of voelen mensen zich onveilig?
- De nabijheid van een school. Ligt er een school binnen een straal van 100 meter van het knelpunt?
- De maximum snelheid. Hoe hard mag er worden gereden op deze locatie en wat betekent dit als er een ongeval gebeurt?

Door het toepassen van deze criteria ontstaat een lijst met knelpunten, geprioriteerd naar mate van verkeersonveiligheid op primaire fietsroutes of fietsroutes waar zich één of meer ongevallen hebben voorgedaan.

1.3.4 Maatregelenpakket met kosten

Per knelpunt hebben wij beoordeeld welke maatregel het meest geschikt is om het knelpunt aan te pakken. Deze maatregel zal in de meeste gevallen een fysieke maatregel zijn, waarbij de inrichting van de situatie wordt gewijzigd. Ook kan de uitkomst zijn dat een maatregel gepast is die inspeelt op het gedrag van de weggebruiker, zoals verkeerseducatie. Soms komen we tot de conclusie dat maatregelen niet mogelijk zijn of geen zin hebben, of dat inmiddels maatregelen zijn getroffen.

Aan de maatregelen zijn uiteraard kosten verbonden. Per maatregel hebben wij berekend wat de kosten zijn.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het fietsnetwerk van de gemeente in beeld gebracht en zijn alle geïnterviewde knelpunten op dit fietsnetwerk beschreven. In hoofdstuk 3 worden de geïnterviewde knelpunten geselecteerd en getoetst aan de criteria. In hoofdstuk 4 wordt van de geselecteerde knelpunten beoordeeld of er mogelijkheden zijn om deze op te lossen dan wel te verbeteren.

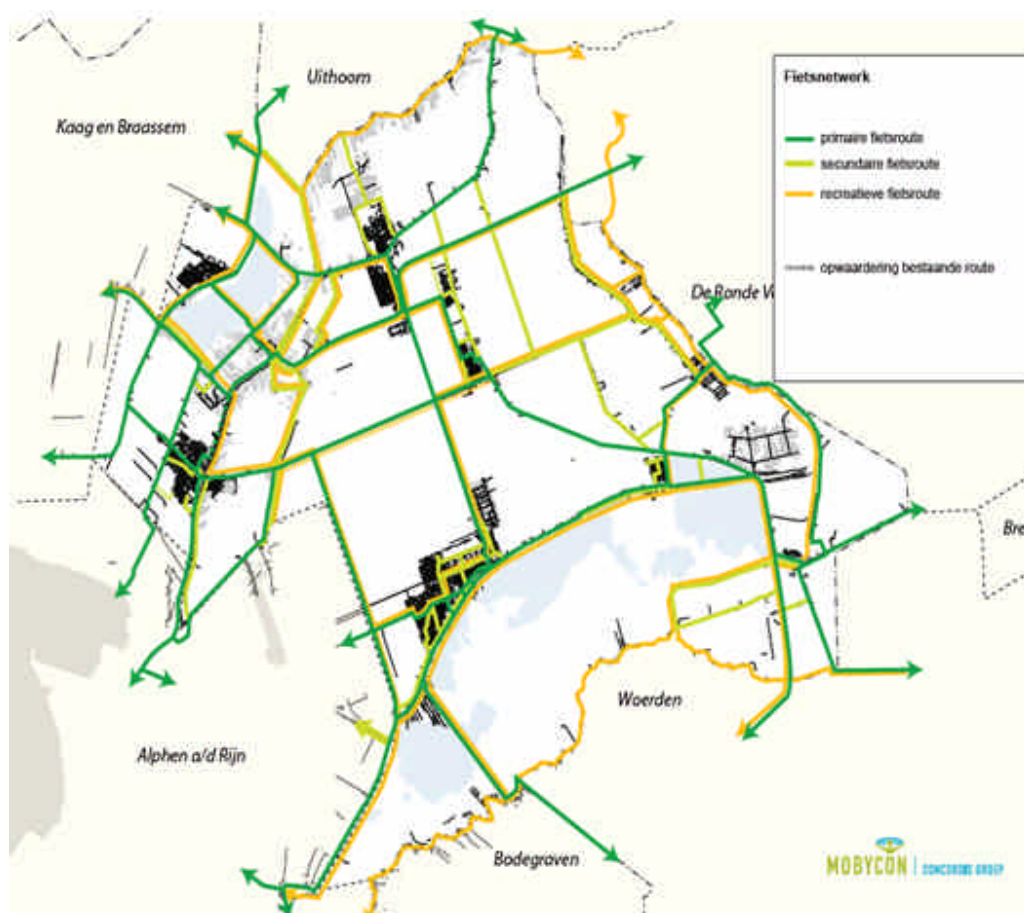
Hoofdstuk 6 omvat het uiteindelijke maatregelenoverzicht met kostenraming. In hoofdstuk 6 gaan wij in op verkeerseducatie voor weggebruikers.

2 Inventarisatie van knelpunten

In dit hoofdstuk volgt een overzicht van de fietsroutes in de gemeente Nieuwkoop en een inventarisatie van de knelpunten in relatie met fietsverkeer binnen de gemeente. In paragraaf 2.1 wordt het fietsnetwerk van de gemeente in beeld gebracht. In paragraaf 2.2 beschrijven wij alle knelpunten afkomstig uit meldingen van bewoners, knelpunten die zijn aangedragen door dorpsraden en andere organisaties en registraties van ongevallen. Deze knelpunten zijn per kern of cluster van kernen beschreven.

2.1 Fietsnetwerk gemeente Nieuwkoop

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) staat een overzicht van de fietsroutes binnen de gemeente, onderverdeeld in primaire, secundaire en recreatieve fietsroutes. In afbeelding 1 staan deze fietsroutes afgebeeld. Op primaire fietsroutes vindt het meeste dagelijkse gebruik plaats. Om veilig fietsen op dit uitgebreide fietsnetwerk mogelijk te kunnen maken, is het van belang in elk geval deze knelpunten aan te pakken. Daarmee wordt een belangrijke verbetering gemaakt om te komen tot een veiliger fietsnetwerk in de gemeente Nieuwkoop.



afbeelding 1: Fietsroutes gemeente Nieuwkoop (Bron: GVVP 2015)

2.2 Knelpunten

Inwoners kunnen bij de gemeente Nieuwkoop op elk moment melding doen van verkeersonveilige situaties. Alle meldingen die vanaf 2012 over de fietsveiligheid zijn gedaan, hebben wij verwerkt in de knelpuntenkaarten. Wij hebben ook de website www.meldpuntveiligverkeer.nl van Veilig Verkeer Nederland (VVN) geraadpleegd voor meldingen van inwoners die niet direct bij de gemeente ingediend.

De dorpsraden (Rondom de Plassen, De Koet, Dorpsraad Vrouwenakker en Dorpsraad Woerdense Verlaat) zijn gevraagd om knelpunten die bij hen bekend zijn in te brengen. Alle knelpunten die wij hebben ontvangen, zijn eveneens verwerkt in de knelpuntenkaarten. Ook hebben wij knelpunten die zijn genoemd in de dorpsplannen opgenomen.

Tot slot hebben wij de ongevalgegevens die zijn geregistreerd in het programma ViaStat geselecteerd. ViaStat is de nationale databank voor ongevalgegevens, waaraan de politie gegevens toevoegt. Kanttekening hierbij is wel dat de laatste jaren voornamelijk ongevallen met letsel of dodelijke afloop worden geregistreerd. Bij ongevallen met materiële schade komt de politie meestal niet meer ter plaatse en vindt dus ook geen registratie plaats. Voor de inventarisatie hebben wij gebruik gemaakt van de registraties over de periode 2008 t/m 2013. Meer recente gegevens waren bij schrijven van deze notitie nog niet beschikbaar.

De knelpunten zijn gecategoriseerd en per kern (of cluster van kernen) in een kaart weergegeven. Knelpunten die niet binnen de kaarten van de kernen passen of gemeente-overkoepelend zijn, hebben wij verwerkt in de kaart "Buitengebied".

<i>Legenda knelpunten</i>	<i>Legenda ongevallen</i>
 = melding	 = dodelijk
	 = slachtoffer/ziekenhuisgewonde

2.2.1 Nieuwkoop

Situatieomschrijving

In de kern Nieuwkoop zijn vijf locaties waar tussen 2008 en 2013 ongevallen met fietsers zijn geregistreerd. Hiervan liggen er twee op de Churchilllaan.



afbeelding 2: Knelpuntenoverzicht kern Nieuwkoop

Knelpunten

1 Kruisingen Elleboogvaart/Churchilllaan en Hogedijk/Kennedylaan

De kruisingen Elleboogvaart/Churchilllaan en Hogedijk/Kennedylaan worden regelmatig aangedragen als gevaarlijke fietsoversteken waarbij de voorrangsregel niet altijd wordt nageleefd en waarbij het zicht op de fietsers niet voldoende is.

2 Ronde Churchilllaan/Kennedylaan

Op de rotonde Churchilllaan/Kennedylaan zijn meerdere ongevallen met fietsers geregistreerd, toe te wijzen aan het niet verlenen van voorrang. En door slecht asfalt is de valkans voor fietsers hoog.

3 Fietspad Bernhardlaan

Het fietspad bij de Bernhardlaan richting de rotonde van de N231 wordt als gevaarlijk bochtig omschreven, waarbij de verkeersspiegel die er nu hangt niet voldoende is.

4 Fietsparkeren Ladderhaak

Bij de Ladderhaak (het scholencomplex) worden fietsen veelal buiten de rekken of aangewezen plaatsen geparkeerd, wat zorgt voor onoverzichtelijke situaties.

5 Zuideinde

Op het Zuideinde is een ongevalslocatie. Hier werden fietsers geschampt door een auto, waarschijnlijk bij een passeer- of inhaalbeweging.

6 Parallelweg N231

Op de parallelweg van de N231 heeft een ongeval plaatsgevonden tussen een fietser en bromfietser, door schampen bij het inhalen.

7 Kruising Noordenseweg/Dorpsstraat/Nieuwveenseweg

Op de kruising Noordenseweg/Dorpsstraat/Nieuwveenseweg is een fietsoversteek midden in een hellende bocht. Deze oversteek wordt als onoverzichtelijk en daarmee onveilig ervaren.

8 Kruising Kennedylaan/Dennenlaan

Bij de rotonde Kennedylaan/N231 rijden fietsers de rotonde op terwijl er een vrijliggend fietspad onder de weg door gaat. De markering op de straat leidt naar de rotonde en niet naar het fietspad.

9 Oversteek Sperwerstraat/Nieuwveenseweg

Bij de oversteek Sperwerstraat/Nieuwveenseweg steekt schoolgaande jeugd over. Vanwege de snelheid op de Nieuwveenseweg wordt de oversteek als onveilig ervaren.

10 Rtonde Maas (N231)

De fietsoversteek bij deze rotonde wordt als onveilig ervaren. De situatie is volgens de melders onduidelijk en daardoor verwarrend. Vaak kunnen fietsers niet inschatten wanneer het veilig is over te steken.

11 Stortenbekerstraat

Volgens de bewoners wordt hier met hoge snelheid gereden en brengt dat alle verkeersdeelnemers, waaronder fietsers, in gevaar.

12 Bachstraat tussen Beethovenlaan en Verdistraat

Volgens de bewoners wordt hier met hoge snelheid gereden en brengt dat alle verkeersdeelnemers, waaronder fietsers, in gevaar.

13 Aarlanderveenseweg

Op deze smalle weg mengt veel fietsverkeer zich met zwaar landbouwverkeer. Dit leidt soms tot gevaarlijke situaties.

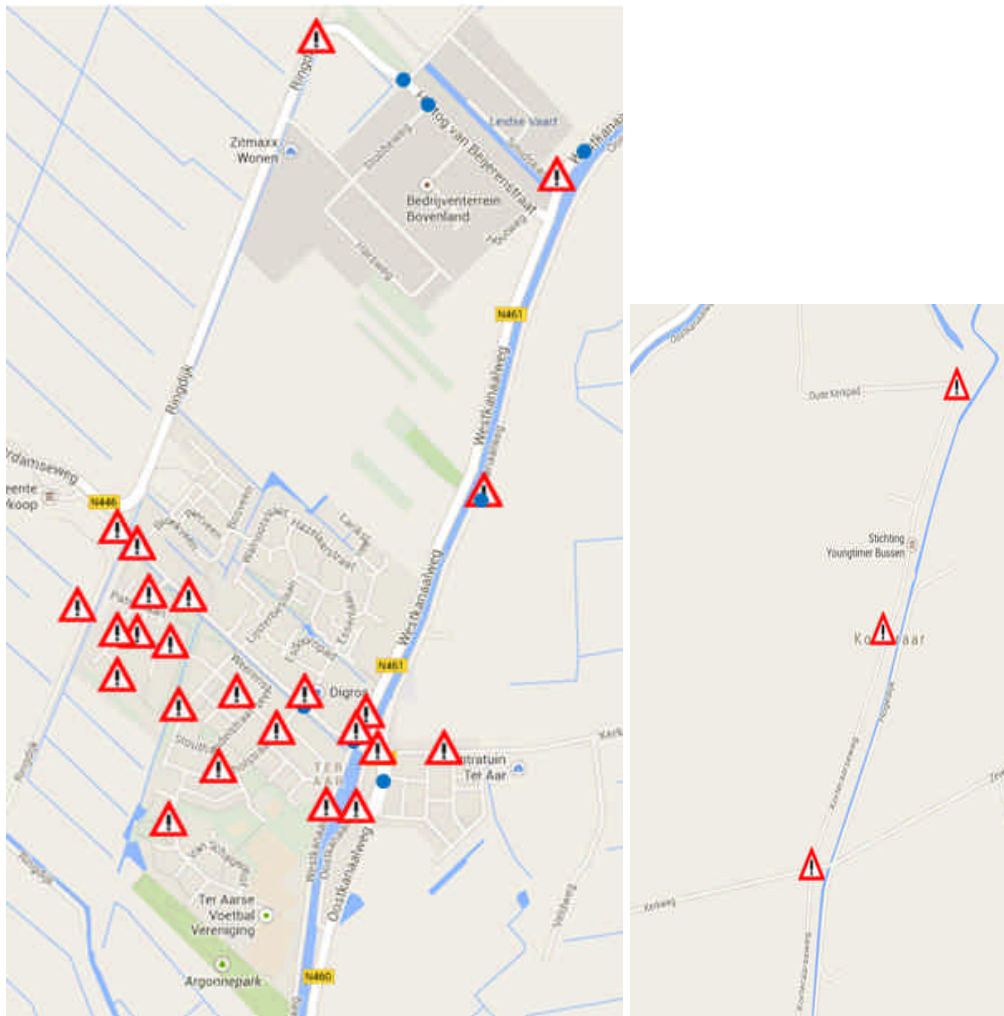
14 Kruising Zieldeweg/Zuideinde/Achttienkavels

Op deze kruising is een ongeval gebeurd tussen een auto en fietser door het fout door de bocht gaan.

2.2.2 Ter Aar

Situatieomschrijving

In Ter Aar zijn zes locaties waar ongevallen met fietsers hebben plaatsgevonden tussen 2008 en 2013, waarvan twee locaties zich op de Aardamseweg bevinden. Uit een melding is gebleken dat op de Oostkanaalweg ook een ongeval heeft plaatsgevonden in 2014.



afbeelding 3: Knelpuntenoverzicht kern Ter Aar

Knelpunten

1 Aardamseweg

Er wordt regelmatig melding gemaakt van de hoge snelheid op de Aardamseweg, evenals over de wegversmallingen op de Aardamseweg. Fietsers raken in het nauw als automobilisten bij deze wegversmallingen opzij gaan om tegemoetkomend verkeer voor te laten.

2 Kruising Aardamseweg/Ringdijk

De voorrangssituatie op de kruising Aardamseweg/Ringdijk (binnen de bebouwde kom) wordt slecht nageleefd.

3 Westkanaalweg

Op de Westkanaalweg ten noorden van de kruising met de Aardamseweg ontbreekt een vrijliggend fietspad. Meer noordelijk ligt dat er wel. Door de breedte van de weg kunnen fietsers in het nauw komen. Daarnaast wordt aangegeven dat er te hard wordt gereden.

4 Oostkanaalweg

Op de Oostkanaalweg ten noorden van Ter Aar wordt te hard gereden waardoor fietsers er met ongemak rijden.

5 Prinses Irenestraat

Op de Prinses Irenestraat is een ongevalslocatie waarbij een fietser een geparkeerde auto heeft aangereiden. Hierbij werd fout door de bocht gegaan.

6 Kruisingen Hertog van Beijerenstraat

Op de Hertog van Beijerenstraat is zowel de kruising met de Paradijsweg als de kruising met de Stobbeweg een ongevalslocatie. De toedracht bij de Paradijsweg is niet bekend. Onlangs is er langs de Paradijsweg een stuk vrijliggend fietspad aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid van fietsers. Zij zitten nu niet meer in de dode hoek van vrachtwagens die van de Paradijsweg af komen. Bij de Stobbeweg is de toedracht het niet verlenen van voorrang.

7 Westkanaalweg t.h.v. Bovenland

Op de Westkanaalweg (N461) is een ongeval gebeurd waarbij een fietser geen voorrang werd verleend. De fietser fietst daar op een vrijliggend fietspad en heeft voorrang.

8 Landlustpad oversteek

In de bocht op de Ringdijk kruist het Landlustpad. Hier steekt veel schoolgaande jeugd over. De locatie van de oversteek ligt niet op een plaats waar de weggebruiker deze verwacht.

9 Kruising Aardamseweg/Essenlaan/Vosholstraat

De kruising is een lastiger oversteek voor fietsers. Er is vaak file bij het uitrijden van de Essenlaan, er zijn onvoldoende hiaten om over te steken en er is beperkt zicht door bosjes.

10 Kruising Aardamseweg/Bosveen

Door slecht zicht op de Bosveen is dit een gevaarlijke kruising.

11 Ringdijk (ten zuiden van Aardamseweg)

Deze weg is te smal voor de combinatie van groot, zwaar verkeer en fietsers. Het is een school-thuisroute waar veel fietsers gebruik van maken. Zorgt voor conflicten.

12 Kruising Zwanenlaan/Reigerlaan

Deze kruising wordt als onveilig ervaren, omdat deze niet overzichtelijk is. Door het nemen van krappe bochten komen fietsers in de knel.

13 Kruising Aalscholverlaan/Reigerlaan

Smalle onoverzichtelijke bocht door wegversmalling. Mix van schoolgaande fietsers en auto's zorgt voor onveilige situaties.

14 Westkanaalweg (ten zuiden van Aardamseweg)

Deze route wordt gebruikt voor sluipverkeer. De snelheid van het verkeer is hoog, waardoor fietsers in een onveilige situatie komen.

15 Ronde Kerkweg/Oostkanaalweg

Fietsers richting Ter Aar ervaren hinder van het vele gemotoriseerde verkeer.

16 Kruising Westkanaalweg/Aardamseweg

Dit kruispunt wordt als gevaarlijk beschouwd, met name voor fietsers uit Ter Aar die fietsen richting Bovenland. Er zijn meerdere ongevallen gebeurd door het niet naleven van de voorrangssituatie.

17 Vosholstraat

In deze straat is een bocht die onoverzichtelijk is, omdat er auto's in de bocht geparkeerd staan. Dit levert ook voor fietsers gevaarlijke situaties op.

18 Hoogerheijdestraat

In deze straat ligt de snelheid te hoog. Dat maakt het verkeersonveilig voor fietsers.

19 Aalscholverlaan

In deze straat wordt te hard gereden, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan voor (schoolgaande) fietsers.

20 Reigerlaan

Geconstateerd wordt dat in deze straat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer hoog ligt.

21 Zwanenlaan

In deze straat wordt te hard gereden, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan voor (schoolgaande) fietsers.

22 Kruising Korteraarseweg/Oude Kerkpad

Hier is gemeld dat de bocht afgesneden wordt door het ontbreken van wegmarkering.

23 Kruising Smidskade/Westkanaalweg

Door de brug aan de ene zijde op de Westkanaalweg en de bocht in de Westkanaalweg aan de andere zijde, zijn auto's en (brom)fietsers slecht zichtbaar voor verkeer komend van de Smidskade.

24 Kruising Korteraarseweg/Kerkweg

Komende vanaf de Korteraarseweg zijn fietsers op de Kerkweg pas te zien wanneer men op het fietspad zelf staat.

25 Korteraarseweg

Op de Korteraarseweg wordt geconstateerd dat er te hard wordt gereden. Voetgangers lopen hier op de rijbaan vanwege ontbreken trottoir, dus fietsers krijgen ook te maken met alle soorten verkeersdeelnemers op de rijbaan.

26 Oostkanaalkade

Het voet/fietspad is hier zo smal dat het niet mogelijk is hiervan veilig gebruik te maken.

27 Vierambachtsstraat tussen Dr. A. Schweitzerstraat en Stouthandelstraat

Auto's parkeren aan beide zijden van de weg waardoor het onoverzichtelijk wordt voor (schoolgaande) fietsers.

28 Kerkweg (binnen bebouwde kom)

Er wordt te hard gereden en de voorrangssituaties worden niet goed nageleefd.

29 Kruising Paradijsweg/Ringdijk/Hertog van Beijerenstraat

Op deze kruising is een ongeval gebeurd tussen een fietser en een bestelauto, waarbij de oorzaak onbekend is.

30 Dr. A. Schweitzerstraat

Tijdens schooltijden (halen en brengen) is het in deze straat zeer druk met geparkeerde auto's en ondervinden fietsers problemen met wegrijdende auto's.

31 Kruising Vosholstraat/Vierambachtsstraat

Fietsers vanuit de Vierambachtsstraat hebben voorrang op al het verkeer dat van links komt en dat wordt zeer vaak niet verleend, want de kruising is zeer onoverzichtelijk.

2.2.3 Nieuwveen

Situatieomschrijving

In Nieuwveen zijn twee locaties waar tussen 2008 en 2013 ongevallen zijn geregistreerd en waar fietsers bij waren betrokken.



afbeelding 4: Knelpuntenoverzicht kern Nieuwveen

Knelpunten

1 Kruising W.P. Speelmanweg/Korenveldweg

Op de kruising van de W.P. Speelmanweg met de Korenveldweg heeft een aanrijding met een fietser plaatsgevonden. Komende vanuit de Korenveldweg kunnen fietsers kruisen vanuit beide richtingen. Dit voldoet niet aan de verwachtingen, omdat er aan beide zijden van de W.P. Speelmanweg fietsvoorzieningen liggen en het dus niet logisch is dat er aan een zijde een tweerichtingsfietspad ligt.

2 Kruising Liemeer/Blokland/Uiterbuurtweg

Op de kruising Liemeer/Blokland/Uiterbuurtweg heeft een ongeval plaatsgevonden tussen een fietser en een automobilist. De fietser verleende geen voorrang.

3 Uiterbuurtweg

Op de Uiterbuurtweg wordt te hard gereden. Fietzers rijden hier onbeschermd en daarom is er behoefte aan snelheidsremming.

4 Oude Nieuwveenseweg

De drukte in de spits, veroorzaakt door het sluipverkeer, ervaren fietsers als probleem. Er wordt te hard gereden, verkeer vanuit dorpskern richting de Kattenbrug wordt niet gehinderd. Als er geen auto's geparkeerd zijn wordt er in beide richtingen hard gereden. De snelheid, de aanwezigheid van geparkeerde auto's en het daardoor slingerende verkeer, maken het voor fietsers lastig om hier te rijden. Daarnaast is het een belangrijke schoolroute en fietsen er dus jonge kinderen.

5 Kattenbrug/Geerweg

Fietzers moeten hier de kruising oversteken naar het vrijliggende fietspad. Door het vele gemotoriseerde verkeer wordt dit als lastig en gevaarlijk ervaren.

6 Uitrit Golfpad op Schilkerweg (N462)

De voorrangssituatie zorgt voor gevaarlijke situaties voor met name groepen fietsers.

7 W.P. Speelmanweg

Auto's rijden hier hard waardoor fietsers in het nauw komen.

8 Kerkstraat

Er wordt hard gereden op deze smalle weg, waardoor fietsers in onveiligheid komen.

9 Kruising Hazeweg/Oude Nieuwveenseweg

Het zicht vanaf Hazeweg op de Oude Nieuwveenseweg is slecht, mede door geparkeerde auto's. Daardoor wordt voorrangssituatie soms niet goed nageleefd.

10 Hazepad/Mollerit

Het fietspad staat tijdens haal- en brengtijden van de school vol met wachtende ouders, fietsen en kinderwagens door gebrek aan een trottoir met voldoende breedte. Dat maakt het lastig om te fietsen.

11 Ronde N462/N231

Doordat auto's hier hard rijden is het voor fietsers gevaarlijk om over te steken.

12 Korenveldweg en Roggeveldweg

Er wordt in de bochten geparkeerd wat de weg onoverzichtelijk en gevaarlijk maakt voor onder andere fietsers.

13 Kruispunt Conradpark/Schoterpark/Parkstraat

Er is het sprake van een onoverzichtelijke kruising vlakbij een school. Automobilisten rijden te hard.

2.2.4 Zevenhoven/Noordeinde

Situatieomschrijving

In Zevenhoven en Noordeinde zijn tussen 2008 en 2013 geen ongevallen met fietsers geregistreerd.



afbeelding 5: Knelpuntenoverzicht kern Zevenhoven en Noordeinde

Knelpunten

1 Kruising Vijfbruggenpad/Stationsweg

De voorrangssituatie op de kruising Vijfbruggenpad/Stationsweg is niet duidelijk.

2 Dorpsstraat en Noordeinde

De Dorpsstraat en het Noordeinde worden als te krap voor fietsers ervaren, vooral in combinatie met het landbouwverkeer.

3 Stationsweg

Op de Stationsweg wordt te hard gereden. Dit blijkt ook uit metingen. Het snelheidsverschil tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers is hoog, wat kan leiden tot conflicten met ernstige gevolgen.

4 Kruising Tochtpad/Vijfbruggenpad

De voorrangssituatie is onduidelijk. Het verzoek is gedaan om hier met borden de voorrang te regelen.

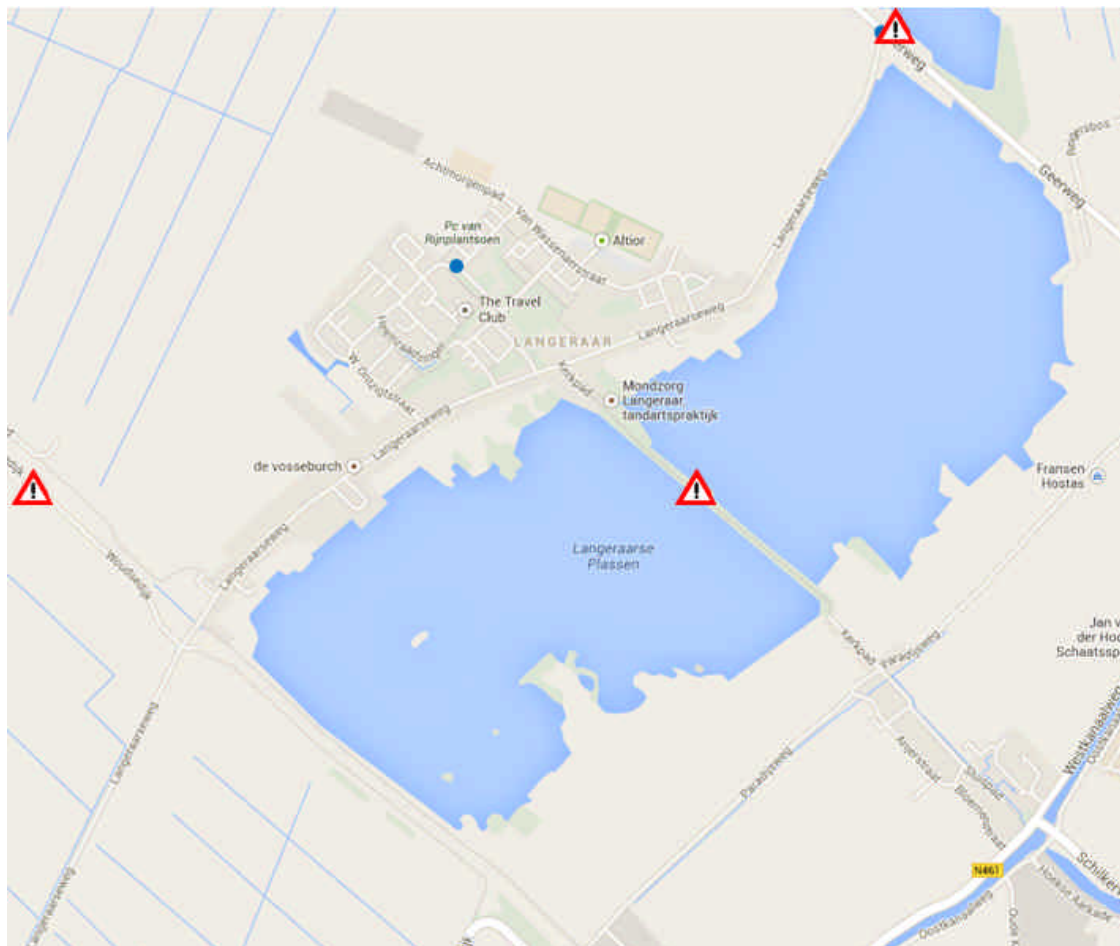
5 Vijfbruggenpad

Op het Vijfbruggenpad lopen mensen met honden, die zich mengen tussen de fietsers. Deze combinatie leidt soms tot gevaarlijke situaties. Daarnaast wordt aangegeven dat er sprake is van een slecht wegdek, waardoor er een verhoogde valkans is voor fietsers.

2.2.5 Langeraar

Situatieomschrijving

In Langeraar zijn twee locaties waar ongevallen zijn geregistreerd met fietsers. Een van deze locaties (kruising Geerweg/Langeraarseweg) wordt ook als knelpunt ervaren.



afbeelding 6: Knelpuntenoverzicht kern Langeraar

Knelpunten

1 Woudsedijk

De Woudsedijk wordt als onveilig ervaren door het ontbreken van verlichting buiten de bebouwde kom.

2 Kruising Geerweg/Langeraarseweg

De kruising Geerweg/Langeraarseweg heeft al een aantal verbeterlagen gehad om de fietsveiligheid te verbeteren. Echter een rotonde hier als veiliger gezien. De snelheid op de Geerweg wordt als te hoog ervaren en het zicht op kruisend fietsverkeer is niet optimaal.

3 Kruising A.G.M. van der Hoevenstraat/W. Ontzigtstraat

Op de kruising A.G.M. van der Hoevenstraat/W. Ontzigtstraat is een ongevalslocatie, waarbij de toedracht het niet verlenen van voorrang was.

4 Kerkpad

Op het Kerkpad lopen mensen met honden die zich mengen met fietsers. Dit leidt soms tot gevaarlijke situaties.

2.2.6 Papenveer

Situatieschets

In Papenveer is tussen 2008 en 2013 één ongeval geregistreerd.



afbeelding 7: Knelpuntenoverzicht kern Papenveer

Knelpunten

1 Papenbrug

Op de Papenbrug bij de kruising met de Westkanaalweg wordt de voorrangssituatie slecht nageleefd, waardoor fietsers niet veilig kunnen oversteken.

2 Kruising Oostkanaalweg/Schilkerweg

Bij de kruising Oostkanaalweg/Schilkerweg is geen veilige fietsoversteek voor fietsers die de Schilkerweg over willen steken aan de zijde van de brug. De voorrangssituatie op de fiets-oversteekplaats over de Oostkanaalweg wordt niet altijd goed nageleefd.

3 Parallelweg Schilkerweg (N462)

Op de Schilkerweg (parallelweg) is het in de avonden en nachten te donker door het ontbreken van verlichting.

4 Kruising Paradijsweg/Kerkpad

De kruising Paradijsweg/Kerkpad is door bebouwing onoverzichtelijk. De voorrangssituatie wordt slecht nageleefd.

5 Oostkanaalweg

Op de Oostkanaalweg ten noorden van Papenveer is een ongevalslocatie.

6 Kruising Oostkanaalweg/Oude Kerkpad

Bij de kruising Oostkanaalweg/Oude Kerkpad is geen voorziening voor fietsers om over te steken, terwijl fietsers in het noordelijk deel van de Oostkanaalweg wel worden beschermd.

2.2.7 Vrouwenakker

Situatieschets

In Vrouwenakker zijn tussen 2008 en 2013 geen ongevallen met fietsers geregistreerd.



afbeelding 8: Knelpuntenoverzicht kern Vrouwenakker

Knelpunt

1 Nieuwveens Jaagpad

Op het Nieuwveens Jaagpad ontbreken fietsvoorzieningen. Daarnaast wordt er gemeld dat er te hard wordt gereden.

2 Kruising N231/Nieuwveens Jaagpad/Ruigekade

Voorrangssituatie wordt als niet duidelijk ervaren en daardoor krijgen fietsers een onveilig gevoel.

2.2.8 Noorden

Situatieomschrijving

In Noorden zijn drie locaties waarop tussen 2008 en 2013 ongevallen zijn geregistreerd met fietsers. Twee locaties bevinden zich op de Simon van Capelweg, één langs de Noordse Dorpsweg.



afbeelding 9: Knelpuntenoverzicht kern Noorden

Knelpunten

1 Simon van Capelweg

De Simon van Capelweg is niet goed ingericht. Een deel is erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een maximum snelheid van 30 km/uur. De weg heeft een wegdek van asfalt. De hoge snelheid van het gemotoriseerd verkeer leidt tot onveiligheid voor fietsers.

2 Kruising Prolkade/Simon van Capelweg

Bij de kruising Prolkade/Simon van Capelweg rijdt het verkeer hard en wordt de voorrangssituatie niet goed nageleefd.

3 Fietspad Noordse Dorpsweg

De Noordse Dorpsweg heeft een vrijliggend fietspad dat door uitritten van woningen frequent door gemotoriseerd verkeer wordt gekruist. Dit zijn veel potentiële conflictpunten. Ook is hier een ongeval geregistreerd.

4 Kruising Prolkade/Noordse Dorpsweg

Bij de kruising Prolkade/Noordse Dorpsweg komt naar voren dat het oversteken van de Noordse Dorpsweg per fiets gevaarlijk is, omdat automobilisten hard rijden en de voorrangssituatie matig wordt nageleefd. Noordse Kruis

Bij de Voorweg (het Noordse Kruis) is de voorrangssituatie onduidelijk en ligt de snelheid van het verkeer hoog.

5 Parkeerplaatsen Coop

Het zicht bij de parkeerplaatsen van de Coop (Simon van Capelweg 153) is slecht, er ontstaan bijna-conflicten doordat automobilisten het vak uitrijden en fietsers over het hoofd zien.

6 Kruising Anemonenstraat/Anjerstraat

De kruising Anemonenstraat/Anjerstraat, vlakbij de school, is niet duidelijk ingericht en wordt als onveilig ervaren.

7 Gerberastraat

In de Gerberastraat wordt naar gevoel te hard gereden door verkeer dat “De Kuil” inrijdt.

8 Oversteek Prolkade/Gerberastraat

De oversteek Prolkade/Gerberastraat wordt als onveilig ervaren.

9 Oversteek Prolkade/Hogedijk

De oversteek Prolkade/Hogedijk wordt als onveilig ervaren.

10 Prolkade

Er is geen veilige oversteek bij de school t.h.v. de Anjerstraat, waardoor scholieren bij de kruising Prolkade/Gerberastraat al oversteken en door de Anjerstraat fietsen.

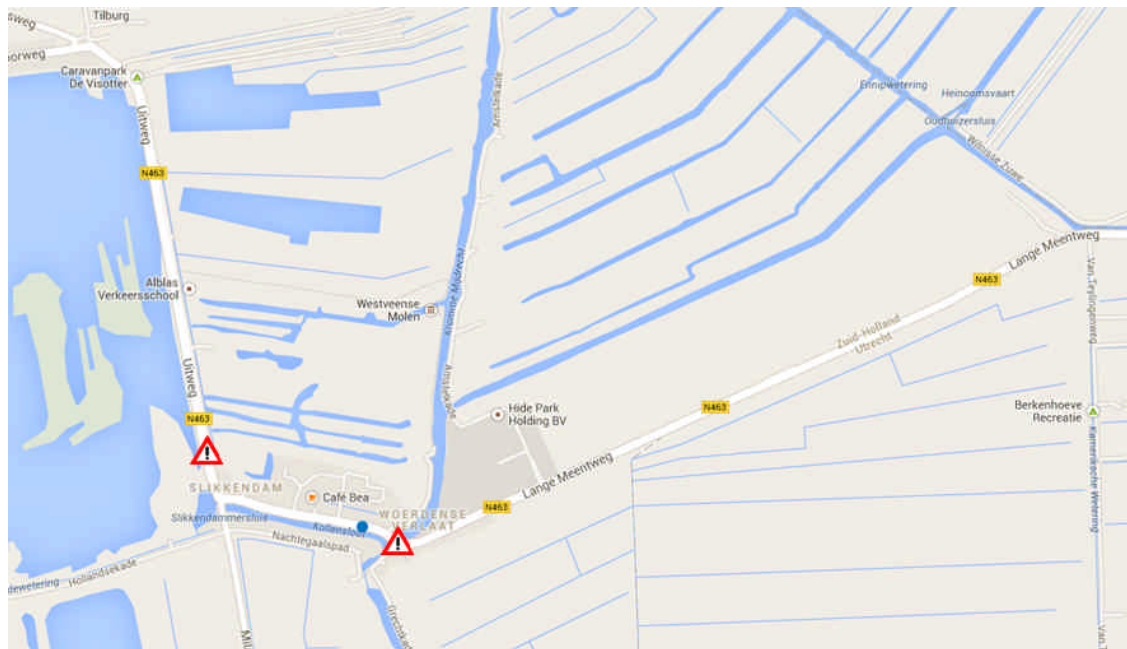
11 Kruising Kousweg/Molenweg

Fietsers rijden omhoog vanaf fietspad Molenweg de Kousweg op en hebben daardoor slecht zicht op het gemotoriseerde verkeer op de Kousweg.

2.2.9 Woerdense Verlaat

Situatieomschrijving

In Woerdense Verlaat is tussen 2008 en 2013 één ongeval gebeurd en er zijn twee knelpuntenlocaties aangegeven op de provinciale weg N463.



afbeelding 10: Knelpuntenoverzicht kern Woerdense Verlaat

Knelpunten

1 Oversteek Kollenbrug

De oversteek bij de Kollenbrug is niet veilig genoeg, gelet op overstekende schoolgaande jeugd.

2 Oversteek Uitweg

De oversteek op de Uitweg van de parallelweg naar het fietspad aan de overzijde wordt lastig gemaakt door hoge snelheid van het gemotoriseerde verkeer.

3 Korte Meentweg

Op de weg is een eenzijdig ongeval gebeurd tussen een fietser en een geparkeerde aanhanger.

4 Nieuwveens Jaagpad

Op het Nieuwveens Jaagpad zijn ongevallen gebeurd. Het Nieuwveens Jaagpad is eerder in paragraaf 2.2.7 als knelpunt beschreven.

5 Kade

Op deze weg is een ongeval gebeurd tussen een auto en een fiets door het niet verlenen van voorrang.

3 Selectie van knelpunten

De totale knelpuntenlijst is met 95 knelpunten omvangrijk en omvat een grote diversiteit aan knelpunten. Om maatregelen voor een dergelijk groot aantal knelpunten op korte of middellange termijn uit te voeren is heel veel geld nodig. Om te komen tot een hanteerbare lijst met knelpunten, hebben wij er voor gekozen vooraf een selectie te maken. Dat wil zeggen een lijst met een zodanige omvang dat de maatregelen met enige zekerheid de komende jaren ook daadwerkelijk kunnen worden uitgevoerd.

3.1 Selectie knelpunten

In de eerste plaats hebben wij een selectie gemaakt van knelpunten die liggen op wegen die niet bij de gemeente in beheer zijn. Deze knelpunten nemen wij niet mee in de verdere uitwerking, omdat wij als gemeenten niet bevoegd zijn op deze wegen maatregelen te treffen. In alle gevallen betreft het knelpunten op wegen die in beheer en onderhoud zijn bij de provincie Zuid-Holland. Het “niet mee nemen” wil niet zeggen dat wij deze knelpunten niet belangrijk vinden. In tegendeel, wij bieden de knelpunten met onze bevindingen de provincie Zuid-Holland aan, met het dringende verzoek om maatregelen te treffen. Wij volgen de acties van de provincie en zetten het onderwerp op de agenda van het periodieke overleg met de provincie.

De knelpunten op door de Provincie Zuid-Holland beheerde wegen omvatten de volgende 15 locaties:

- Parallelweg N231/Rotonde Maas (N231)
- Kruising Westkanaalweg/Aardamseweg
- Westkanaalweg t.h.v. Bovenland
- Westkanaalweg
- Rotonde Kerkweg/Oostkanaalweg
- Rotonde N462/N231
- Uitrit Golfpad op Schilkerweg (N462)
- Kruising Oostkanaalweg/Schilkerweg
- Parallelweg Schilkerweg (N462)
- Kruising N231/Nieuwveens Jaagpad/Ruigekade
- Korte Meentweg
- Oversteek Kollenbrug
- Oversteek Uitweg

Een tweede selectie heeft tot doel ons te richten op die knelpunten welke in belangrijke mate effect hebben op de veiligheid van het merendeel van het fietsverkeer.

Veel van de beschreven knelpunten liggen niet op de primaire fietsroutes of soms geheel niet op fietsroutes. Omdat op de primaire fietsroutes gedurende het hele jaar dagelijks veel fietsers rijden, vinden wij het belangrijk ons vooral te richten op het verbeteren van de situatie op deze routes. Daarnaast vinden wij het belangrijk om knelpunten waar één of meer ongevallen hebben plaatsgevonden op te nemen. Alle ongevalslocaties hebben wij daarom ook meegenomen in de selectie, ook als zij niet op een primaire fietsroute liggen. Geselecteerd worden dus alle ongevalslocaties, onafhankelijk van het type route waar zij zich op bevinden.

3.2 Toetsen criteria

De volgens § 3.1 geselecteerde knelpunten hebben wij geprioriteerd aan de hand van een aantal criteria. Hiermee wordt bereikt dat de grootste knelpunten bovenaan de lijst komen en de minder ernstige onderaan. Bij het vaststellen van deze criteria is gebruik gemaakt van strategieën die zijn toegepast in vergelijkbare onderzoeken van andere overheden, waaronder gemeenten.

Elk knelpunt is getoetst aan de volgende criteria.

- Het type knelpunt (objectief of subjectief). Knelpunten die zijn gelegen op een ongevalslocatie en die tegelijkertijd ook zijn aangedragen als knelpunt via bijv. meldingen, scoren 2 punten. Ongevalslocaties die scoren 1 punt. De overige subjectieve knelpunten scoren 0 punten.
- De nabijheid van een school. Knelpunten die zijn gelegen binnen een straal van 100 meter van een basisschool of middelbare school scoren 2 punten, omdat hier een concentratie is van kwetsbare verkeersdeelnemers. Overige knelpunten scoren 0 punten. Er is geen score voor knelpunten op schoolroutes, omdat deze veelal gelijk zijn aan de primaire fietsroutes uit het fietsnetwerk.
- Maximum snelheid. Hoe hoger de maximum snelheid, hoe meer kans er is op ernstige gevolgen bij een conflict. Knelpunten gelegen op wegen waar een maximum snelheid van 80, 60 of 50 km/uur geldt, scoren 2 punten. Knelpunten op wegen met een maximum snelheid van 30 of 15 km/uur scoren 1 punt. Knelpunten op fietspaden, waar dus geen maximum snelheid geldt, scoren 0 punten.

In het overzicht hieronder is de lijst met 50 knelpunten weergegeven met de bijbehorende scores.

Locaties	Soort fietsroute	Type knelpunt	Nabijheid school	Maximum snelheid	Totaalscore
Nieuwkoop					
Rotonde Churchilllaan/Kennedylaan	<i>primair</i>	2	0	2	4
Kruisingen Elleboogvaart/Churchilllaan en Hogedijk/Kennedylaan	<i>primair</i>	2	0	2	4
Zuideinde	<i>primair</i>	1	0	2	3
Kruising Ziente-weg/Zuideinde/Achtienkavels	<i>primair</i>	1	0	2	3
Kruising Noordense-weg/Dorpsstraat/Nieuwveenseweg	<i>primair</i>	0	0	2	2
Aarlanderveenseweg	<i>primair</i>	0	0	2	2
Ter Aar					
Kruisingen Hertog van Beijerenstraat	<i>primair</i>	1	0	2	3
Kruising Aardamse-weg/Essenlaan/Vosholstraat	<i>primair</i>	2	0	1	3
Kruising Paradijsweg/Ringdijk/Hertog van Beijerenstraat	<i>primair</i>	1	0	2	3
Oostkanaalweg	<i>secundair/recreatief</i>	1	0	2	3
Landlustpad oversteek	<i>primair</i>	0	0	2	2
Prinses Irenestraat	<i>secundair/recreatief</i>	1	0	1	2

Locaties	Soort fiets- route	Type knelpunt	Nabij- heid school	Maxi- mum snelheid	Totaal- score
Ringdijk (ten zuiden van Aardamse- weg)	<i>primair</i>	0	0	2	2
Westkanaalweg (ten zuiden van Aard- amseweg)	<i>primair</i>	0	0	2	2
Kerkweg (binnen bebouwde kom)	<i>primair</i>	0	0	2	2
Aardamseweg	<i>primair</i>	0	0	1	1
Kruising Aardamseweg/Ringdijk	<i>primair</i>	0	0	1	1
Kruising Aardamseweg/Bosveen	<i>primair</i>	0	0	1	1
Nieuwveen					
Kruising W.P. Speelman- weg/Korenveldweg	<i>primair</i>	1	0	2	3
Kruising Lie- meer/Blokland/Uiterbuurtweg	<i>primair</i>	1	0	2	3
Uiterbuurtweg	<i>primair</i>	0	0	2	2
Oude Nieuwveenseweg	<i>primair</i>	0	0	2	2
Kattenbrug/Geerweg	<i>primair</i>	0	0	2	2
W.P. Speelmanweg	<i>primair</i>	0	0	2	2
Kerkstraat	<i>primair</i>	0	0	2	2
Kruising Hazeweg/Oude Nieuwveen- seweg	<i>primair</i>	0	0	2	2
Zevenhoven/Noordeinde					
Stationsweg	<i>primair</i>	0	0	2	2
Kruising Tochtpad/Vijfbruggenpad	<i>primair</i>	0	2	0	2
Vijfbruggenpad	<i>primair</i>	0	2	0	2
Langeraar					
Kruising Geerweg/Langeraarseweg	<i>primair</i>	2	0	2	4
Woudsedijk	<i>primair</i>	0	0	2	2
Kruising A.G.M. van der Hoeven- straat/W. Ontzigtstraat	<i>n.v.t</i>	1	0	1	2
Kerkpad	<i>primair</i>	0	0	0	0
Papenveer					
Papenbrug	<i>primair</i>	0	0	2	2
Kruising Paradijsweg/Kerkpad	<i>primair</i>	0	0	1	1
Oostkanaalweg	<i>secun- dair/recreatief</i>	1	0	2	3
Vrouwenakker					
Nieuwveens Jaagpad	<i>secun- dair/recreatief</i>	2	0	2	4
Noorden					
Parkeerplaatsen Coop	<i>primair</i>	0	2	1	3
Oversteek Prolkade/Hogedijk	<i>primair</i>	0	2	1	3
Prolkade/Anjerstraat	<i>primair</i>	0	2	1	3

Locaties	Soort fiets-route	Type knelpunt	Nabijheid school	Maximum snelheid	Totaalscore
Simon van Capelweg	<i>secundair/recreatief</i>	2	0	1	3
Kruising Prolkade/Noordse Dorpsweg	<i>primair</i>	0	0	2	2
Noordse Kruis	<i>primair</i>	0	0	2	2
Kruising Kousweg/Molenweg	<i>primair</i>	0	0	2	2
Fietspad Noordse Dorpsweg	<i>primair</i>	1	0	0	1
Buitengebied					
Nieuwveens Jaagpad	<i>secundair/recreatief</i>	2	0	2	4
Bosweg	<i>secundair/recreatief</i>	1	0	2	3
Kade	<i>secundair/recreatief</i>	1	0	2	3
Oude Spoorbaan	<i>primair</i>	1	0	2	3
Hogedijk	<i>primair</i>	1	0	2	3

tabel 1: Scores van knelpunten

4 Van knelpunt naar oplossing

Voor elk knelpunt uit de lijst van paragraaf 3.2 wordt een korte toelichting gegeven en worden de mogelijke maatregelen beschreven om de situatie te verbeteren.

4.1 Nieuwkoop

4.1.1 Rotonde Churchilllaan/Kennedylaan

Op de rotonde Churchilllaan/Kennedylaan zijn meerdere ongevallen met fietsers geregistreerd.

Maatregelen:

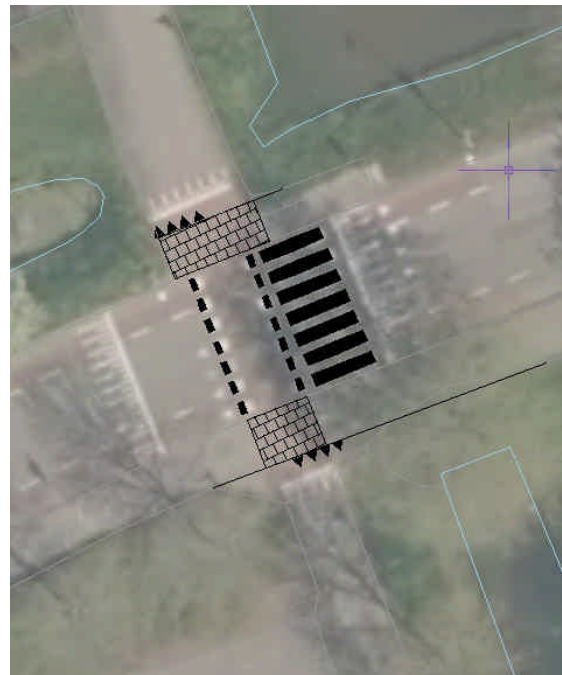
De rotonde Churchilllaan/Kennedylaan is ingericht als een standaard rotonde waarop twee gebiedsontsluitingswegen uitkomen. Verkeer op de rotonde heeft voorrang op verkeer dat de rotonde op wil rijden. Rondom de rotonde liggen voetgangersoversteekplaatsen. De oorzaak van de ongevallen was steeds hetzelfde: De automobilist verleende de fietser geen voorrang. Door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) wordt het gebruik van fietsstroken op rotondes sterk afgeraden, omdat daarop meer ongevallen met fietsers gebeuren (*Bron: Factsheet Rotondes, 2012*). Er is echter geen ruimte voor vrijliggende fietsvoorzieningen bij de rotonde. De verkeerscommissie raadt daarom aan de situatie te laten zoals deze is. Wel kunnen aan de binnenkant van de rotonde haaiantanden worden aangebracht, zodat de voorrangssituatie extra duidelijk is voor verkeer dat de rotonde wil verlaten.

4.1.2 Kruisingen Elleboogvaart/Churchilllaan en Hogedijk/Kennedylaan

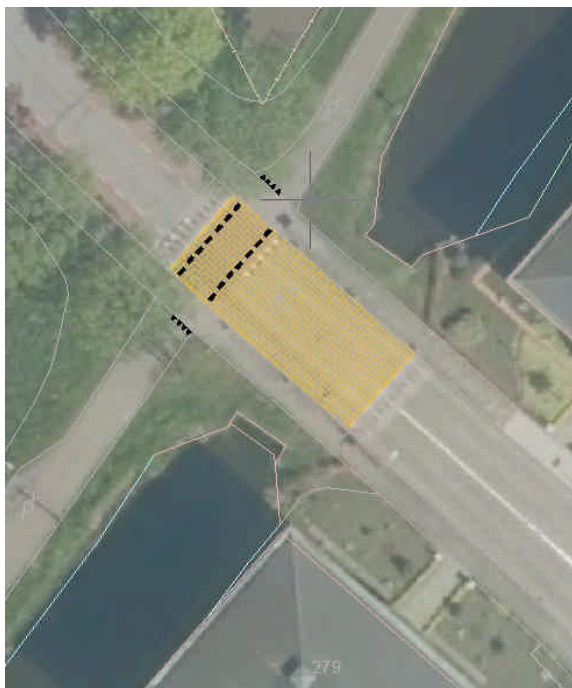
De kruisingen Elleboogvaart/Churchilllaan en Hogedijk/Kennedylaan worden regelmatig aangedragen als gevaarlijke fietsoversteken waarbij de voorrangsregel niet altijd wordt nageleefd en waarbij het zicht op de fietsers niet voldoende is.

Maatregelen:

Deze fietsoversteken kruisen een gebiedsontsluitingsweg. Vanwege het hoge snelheidsverschil (automobilisten mogen 50 km/uur rijden) is het niet veilig om fietsers hier in de voorrang te houden. Van beide oversteken is het bekend dat de voorrangsregel in de praktijk matig wordt nageleefd. Aangegeven wordt dat het zicht op aankomende fietsers slecht is. Het verdient daarom de voorkeur fietsers voorrang te laten verlenen aan het verkeer op de gebiedsontsluitingsweg. Daarnaast past dat ook beter bij het karakter van de gebiedsontsluitingsweg, die is aangelegd voor een goede doorstroming van het verkeer. De blokmarkering moet worden veranderd in kanalisatiestrepen, de haaiantanden moeten gelden voor fietsers en de fietsoversteken moeten in dezelfde kleur zijn als de rijbaan. Het plateau bij de



afbeelding 12: Oversteek Churchilllaan/Elleboogvaart



afbeelding 13: Oversteek Hogedijk/Kennedylaan

Churchilllaan/Elleboogvaart kan in klinkers worden uitgevoerd ten behoeve van snelheidsremming en onderhoud. Het fietspad bij de Hogedijk/Kennedylaan kan doorgetrokken worden tot aan de weg, zodat het trottoir wordt onderbroken door het fietspad. Hierdoor kunnen fietsers meer naar voren rijden voor beter zicht.

4.1.3 Zuideinde

Op het Zuideinde is een ongevalslocatie. Hier werden fietsers geschampd door een auto, waarschijnlijk bij een passeer- of inhaalbeweging.

Maatregelen:

De rijbaan op Zuideinde is vrij smal. Gedrag in het verkeer moet hierop worden aangepast. Hiervoor kan verkeerseducatie worden ingezet (hoofdstuk 6). Fysieke maatregelen zijn vanwege de beperkte ruimte niet mogelijk.

4.1.4 Kruising Zierendeweg/Zuideinde/Achttienkavels

Op deze kruising is een ongeval gebeurd tussen een auto en fietser door het fout door de bocht gaan.

Maatregelen:

Op deze kruising is een ongeval gebeurd door het fout door de bocht gaan, wat valt onder de categorie inschattingfouten. Het is een kruising van smalle wegen, waarbij de wegen niet haaks op elkaar aansluiten. Het overzicht op de kruising is daarom niet optimaal. De voorrangssituatie op de kruising is gelijkwaardig, rechts heeft hier voorrang. Dat is conform de richtlijnen voor erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (60 km/uur zone). De vormgeving van de kruising heeft ook tot doel het zware verkeer te ontmoedigen deze route te kiezen. Als de kruising vergroot zou worden kan de snelheid omhoog gaan en wordt de kans groter dat zwaar verkeer via het Zuid-einde Nieuwkoop in gaat rijden. Bij een krappe kruising moet gedrag in het verkeer worden aangepast. Hiervoor kan verkeerseducatie gebruikt worden (hoofdstuk 6). Fysieke maatregelen zijn vanwege de beperkte ruimte niet mogelijk.

4.1.5 Kruising Noordenseweg/Dorpsstraat/Nieuwveenseweg

Op de kruising Noordenseweg/Dorpsstraat/Nieuwveenseweg is een fietsoversteek midden in een hellende bocht. Deze oversteek wordt als onoverzichtelijk en daarmee onveilig ervaren.

Maatregelen:

Bij de kruising Noordenseweg/Dorpsstraat/Nieuwveenseweg is weinig ruimte



afbeelding 14: print op het wegdek

om grote aanpassingen te doen voor fietsers. Wel kan de oversteek beter worden aangeduid door het aanbrengen van kanalisatiestrepen en het aan beide zijden van de oversteek aanbrengen van een markering van het verkeersbord “let op fietsers” op het wegdek.

4.1.6 Aarlanderveenseweg

Op deze smalle weg mengt veel fietsverkeer zich met zwaar landbouwverkeer. Dit leidt soms tot gevaarlijke situaties.

Maatregelen:

De Aarlanderveenseweg maakt onderdeel uit van een schoolroute. Daarnaast rijdt er ook landbouwverkeer, omdat dat zich niet op de provinciale weg (N231) mag begeven. Er zijn geen alternatieve routes voorhanden zonder flink om te rijden.

Met de komst van het T-rijbewijs en de verdere ontwikkelingen op het gebied van landbouwverkeer is de verwachting dat het bezwaar van de provincie tegen landbouwverkeer op N-wegen af zal nemen. Doordat landbouwvoertuigen in de toekomst harder mogen gaan rijden, is het snelheidsverschil met het overige verkeer op de N-wegen kleiner en de kans op verkeersonveilige situaties of ernstige conflicten ook kleiner. Als landbouwverkeer op de N231 mag rijden, wordt dit knelpunt verkleind of helemaal weggenomen. Het is van belang dat de gemeente hierin in overleg blijft met de provincie Zuid-Holland.

Het is zinvol om op scholen aandacht te besteden aan omgaan met landbouwverkeer. Hiervoor zijn verkeerseducatieprojecten voor handen, zoals VOMOL (Veilig Omgaan Met Opvallende Landbouwvoertuigen). Zie ook hoofdstuk 6.

4.2 Ter Aar

4.2.1 Kruisingen Hertog van Beijerenstraat

Op de Hertog van Beijerenstraat zijn de kruisingen met de Paradijsweg en de kruising met de Stobbeweg ongevalslocaties. De toedracht bij de Paradijsweg is niet bekend. Onlangs is er langs de Paradijsweg een stuk vrijliggend fietspad aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid van fietsers. Zij zitten nu niet meer in de dode hoek van vrachtwagens die van de Paradijsweg af komen. Bij de Stobbeweg is de toedracht het niet verlenen van voorrang.

Maatregelen:

Onlangs is het fietspad langs de Hertog van Beijerenstraat ook bij de oversteek met de Stobbeweg in rood asfalt uitgevoerd. Dit verhoogt de herkenbaarheid. Daarnaast is het kruispunt goed overzichtelijk en is de voorrangssituatie met wegmarkering duidelijker gemaakt. Er kan nog bebording worden toegevoegd, om de voorrangssituatie verder te benadrukken.

4.2.2 Kruising Aardamseweg/Essenlaan/Vosholstraat

Het betreft een lastige oversteek voor fietsers. Tussen de verkeersstroom vanaf de Essenlaan is het niet altijd eenvoudig om over te steken. Bovendien is er beperkt zicht door bosjes.

Maatregelen:

Dit is een relatief grote kruising in Ter Aar, waarbij zelfs voorsorteerstroken zijn gemaakt. Het verkeer op de Aardamseweg heeft voorrang. De kruising wordt meegenomen in het project Herinrichting Aardamseweg, waarbij het doel is de hele Aardamseweg tussen de Ringdijk en de N461 in te richten als 30 km/uur zone met gelijkwaardige kruisingen. Deze kruising zou dan beknopter worden waarbij geen voorsorteerstroken meer worden toegepast. Doordat de Aardamseweg dan

geen voorrangsweg meer is, is de verwachting dat de doorstroming op de kruising verbetert. Door het verkleinen van het kruisingsvlak zal het zicht op alle wegen ook verbeteren.

4.2.3 Kruising Paradijsweg/Ringdijk/Hertog van Beijerenstraat



afbeelding 15: Oversteek Ringdijk/Paradijsweg

Op deze kruising is een ongeval gebeurd tussen een fietser en een bestelauto, waarbij de oorzaak onbekend is.

Maatregelen:

Door het ontbreken van informatie over de specifieke oorzaak van het ongeval op deze kruising is het moeilijk tot een gerichte verbetermaatregel te komen. De oorzaak kan in het gedrag van de weggebruikers liggen, maar het kan ook liggen aan de infrastructurele inrichting. In 2014 is er een extra fietsoversteek gemaakt op deze kruising, waardoor fietsers uitgesplitst naar rijrichting over kunnen steken. Hiermee is de verkeerssituatie al verbeterd.

4.2.4 Oostkanaalweg

Op de Oostkanaalweg ten noorden van Ter Aar wordt te hard gereden waardoor fietsers er met ongemak rijden. In 2014 is er een ongeval gebeurd.

Maatregelen:

Een snelheidsmeting op de Oostkanaalweg heeft aangetoond dat de V85 tussen de 75 en 80 km/uur ligt. Dat is 15 tot 20 km/uur te hoog. Daarnaast wordt de Oostkanaalweg veel door sluipverkeer gebruikt, terwijl de Westkanaalweg daarvoor bedoeld is. Er dienen snelheidsremmende maatregelen genomen te worden om zowel de snelheid omlaag te brengen als de Oostkanaalweg onaantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer. Gezien de breedte van de weg is het niet verstandig wegversmallingen toe te passen. Wel kan om de 200 meter een drempel te worden aangelegd. De wegversmallingen moeten dan worden verwijderd. Ook moeten de fietssuggestiestroken in rood asfalt worden uitgevoerd om de aanwezigheid van fietsers te benadrukken.

4.2.5 Prinses Irenestraat

Op de Prinses Irenestraat is een ongevalslocatie waarbij een fietser een geparkeerde auto heeft aangereiden. Hierbij werd fout door de bocht gegaan.

Maatregelen:

Het op een geparkeerde auto rijden in de Prinses Irenestraat is te koppelen aan verkeersgedrag en wordt beschouwd als een incidentele bestuurdersfout. De situatie wordt niet aangepast.

4.2.6 Landlustpad oversteek

In de bocht op de Ringdijk kruist autoverkeer het Landlustpad. Hier steekt veel schoolgaande jeugd over. De locatie van de oversteek ligt niet op een plaats waar de weggebruiker deze verwacht.

Maatregelen:

De oversteek bij het Landlustpad was voorzien van blokmarkering, wat suggereert dat fietsers in de voorrang zijn. Deze markering is onlangs vervangen door kanalisatiestrepen. Deze oversteek kan verhoogd worden aangebracht om de snelheid van het verkeer te remmen en fietsers meer veiligheid te bieden bij het oversteken. Met name als landbouwverkeer na de herinrichting van de Aardamseweg via de Ringdijk moet rijden, is het van belang de oversteek veilig in te richten.

4.2.7 Ringdijk (ten zuiden van Aardamseweg)

Deze weg is te smal voor de combinatie van groot, zwaar verkeer en fietsers. Het is een schoolthuisroute waar veel fietsers gebruik van maken. De situatie zorgt voor conflicten.

Maatregelen:

De Ringdijk dient als ontsluiting voor diverse aanliggende percelen waar regelmatig zwaar verkeer moet komen. Daarnaast is het een belangrijke fietsroute tussen Ter Aar en Alphen aan den Rijn. Het is niet realistisch om bepaalde voertuigcategorieën te verbieden op deze weg omdat de kans groot is dat het verbod wordt genegeerd vooral omdat in dat geval onevenredig ver moet worden omgereden. Er is geen geschikt alternatief voor handen. Een verbreding van de dijk brengt een hoge kostenpost met zich mee en vergroot de kans op harder rijden, omdat het verkeer elkaar dan beter kan passeren.

Het is wel zaak om de menging van fietsverkeer en zwaar verkeer op de Ringdijk op een zo veilig mogelijke manier te laten verlopen. Door het instellen van een lage maximum snelheid van 30 km/uur wordt er voorzichtiger gereden en wordt de kans op conflicten verlaagd.

4.2.8 Westkanaalweg (ten zuiden van Aardamseweg)

Deze route wordt gebruikt voor sluipverkeer. De snelheid van het verkeer is hoog, waardoor fietsers in een onveilige situatie komen.

Maatregelen:

Op de Westkanaalweg ten zuiden van de Aardamseweg geldt een maximum snelheid van 60 km/uur. Uit snelheidsmetingen in 2014 blijkt dat een relatief groot deel van de weggebruikers iets harder rijdt dan de maximum toegestane snelheid. De V85 is 69 km/uur. Om te bepalen of een weg goed is ingericht, passend bij de geldende maximum snelheid, wordt de V85 gehanteerd. Dit is de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden. In dit geval ligt de V85 dus iets te hoog. Een optie kan zijn om een verkeersdrempel aan te leggen op de Westkanaalweg, tussen de Aardamseweg en de toekomstige weg naar de brede school. Daarnaast kan om sluipverkeer te voorkomen de kruising Aardamseweg/N461 anders worden ingericht, zodat het onaantrekkelijk wordt de Westkanaalweg (zuid) in te rijden. De herinrichting van de kruising Aardamseweg/N461 maakt onderdeel uit van het project Herinrichting Aardamseweg.

4.2.9 Kerkweg (binnen bebouwde kom)

Er wordt te hard gereden en de voorrangssituaties worden niet goed nageleefd.

Maatregelen:

De Kerkweg is niet ingericht volgens de richtlijnen van de CROW. De Kerkweg is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, met een maximum snelheid van 30 km/uur. Het wegdek is in asfalt uitgevoerd, de entree van de 30 km/uur zone is gelijkvloers en de kruisingen zijn niet benadrukt. Er rijdt op deze weg wel zwaar verkeer waarmee rekening moet worden gehouden als er maatregelen worden getroffen. Om de Kerkweg volgens de richtlijnen in te richten en hiermee de snelheid omlaag te brengen en de voorrangssituaties beter te benadrukken, moet er een wegdek van klinkers worden toegepast en op de kruisingen verhoogde plateaus worden aangelegd. Het

vervangen van het wegdek van asfalt door klinkers van 30 km/uur wegen maakt beleidsmatig onderdeel uit van het groot onderhoud. Binnen de programmering van het beheerplan Wegen zal de uitvoering pas op de langere termijn plaatsvinden. Op kortere termijn kan door het aanleggen van drie kruispuntplateaus op de Kerkweg binnen de bebouwde kom bij de kruisingen met de P. van Schravendijkstraat, A. van Heusdenstraat en Jhr. K.W.L. de Muraltstraat de snelheid worden geremd in twee richtingen en kan zodoende de fietsveiligheid worden verbeterd. De wegversmalling tussen de P. van Schravendijkstraat en A. van Heusdenstraat kan dan verwijderd worden.

4.2.10 Aardamseweg

Er wordt regelmatig melding gemaakt van de hoge snelheid op de Aardamseweg en de gevaarlijks situatie ter plaatse van de wegversmallingen op de Aardamseweg. Fietzers raken in het nauw als automobilisten bij deze wegversmallingen opzij gaan om tegemoetkomend verkeer voor te laten.

Maatregelen:

De Aardamseweg staat op de planning voor herinrichting in 2018. Hierbij staat verlaging van de snelheid op de Aardamseweg centraal. De Aardamseweg wordt ingericht volgens de richtlijnen van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een maximum snelheid van 30 km/uur.

4.2.11 Kruising Aardamseweg/Ringdijk

De voorrangssituatie op de kruising Aardamseweg/Ringdijk (binnen de bebouwde kom) wordt slecht nageleefd.

Maatregelen:

Het asfalt van het plateau bij de kruising Aardamseweg/Ringdijk is versleten. Met de herinrichting van de Aardamseweg wordt ook deze kruising opnieuw ingericht. Het plateau moet dan worden voorzien van rode klinkers. Ook wordt het plateau iets groter, op het fietspad rijden fietsers dan eerder de verhoging op, zodat ze beter zichtbaar zijn voor andere weggebruikers. De fietsenstalling tegenover de bushalte wordt verplaatst naar het grasstrookje naast Aardamseweg 20. Alle bebording naast het fietspad Ringdijk aan de centrumzijde wordt verplaatst naar de andere zijde. Er is dan volledig zicht op het fietspad vanaf de Aardamseweg. Vanaf de komgrens van Ter Aar geldt een maximum snelheid van 30 km/uur, dit wordt verduidelijkt door het getal 30 in de weg in te straten. Deze maatregelen worden meegenomen in het project Herinrichting Aardamseweg.

4.2.12 Kruising Aardamseweg/Bosveen

Door slecht zicht op de Bosveen is dit een gevaarlijke kruising.

Maatregelen:

De kruising Aardamseweg/Bosveen ligt binnen de 30 km/uur zone en is een gelijkwaardige kruising. Door de wegversmalling ter plaatse van de kruising is de situatie onduidelijk. Met de herinrichting van de Aardamseweg wordt ook deze kruising aangepast met als doel de gelijkwaardigheid te benadrukken en de snelheid bij de kruising te remmen, om zodoende te komen tot betere naleving van de voorrangssituatie.

4.3 Nieuwveen

4.3.1 Kruising W.P. Speelmanweg/Korenveldweg

Op de kruising van de W.P. Speelmanweg met de Korenveldweg heeft een aanrijding met een fietser plaatsgevonden. Komende vanuit de Korenveldweg kunnen fietsers kruisen vanuit beide richtingen. Dit voldoet niet aan de verwachtingen, omdat er aan beide zijden van de W.P. Speelmanweg fietsvoorzieningen liggen en het dus niet logisch is dat er aan één zijde een tweerichtingsfietspad ligt.

Maatregelen:

Er kan een fietsoversteek worden gemaakt op de W.P. Speelmanweg waardoor fietsverkeer op het tweerichtingsfietspad moet oversteken. Binnen de bebouwde kom is er dan geen tweerichtingsfietspad meer. De fietsoversteek moet worden vormgegeven met kanalisatiestrepen en waarschuwingsborden. Op het fietspad wordt een obstakel geplaatst zodat (brom)fietsverkeer fysiek gedwongen wordt over te steken. Met een asmarkering op het fietspad wordt aangegeven waar tweerichtingsverkeer kan rijden.

4.3.2 Kruising Liemeer/Blokland/Uiterbuurtweg

Op de kruising Liemeer/Blokland/Uiterbuurtweg heeft een ongeval plaatsgevonden tussen een fietser en een automobilist. De fietser verleende geen voorrang.

Maatregelen:

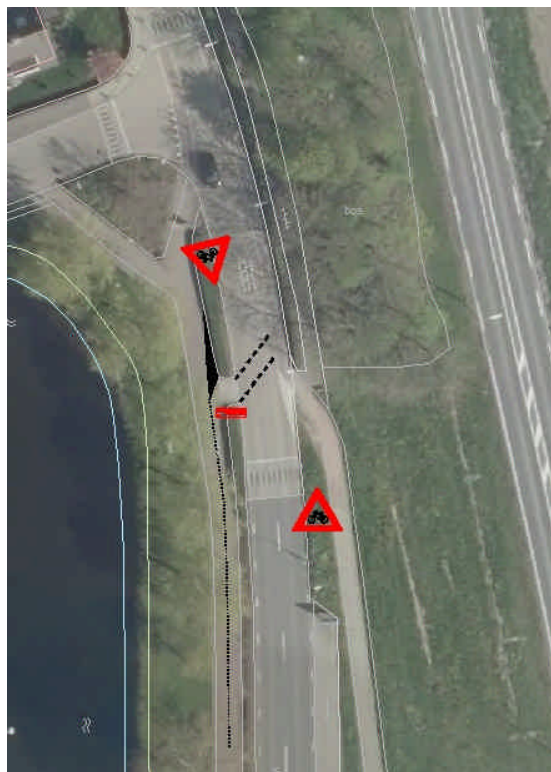
De kruising Liemeer/Blokland/Uiterbuurtweg is overzichtelijk. Er is een ongeval gebeurd door foutief verkeersgedrag. Het is belangrijk dat er in de gemeente aandacht wordt besteed aan verkeerseducatie vanaf jonge leeftijd (lees hoofdstuk 3). De Uiterbuurtweg kan worden voorzien van rode fietssuggestiestroken, omdat dit ook een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom is.

4.3.3 Uiterbuurtweg

Op de Uiterbuurtweg wordt te hard gereden. Fietzers rijden hier onbeschermd en daarom is er behoefte aan snelheidsremming.

Maatregelen:

Naast het toepassen van rode fietssuggestiestroken kunnen op de Uiterbuurtweg drempels worden aangelegd. Dit past bij een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Ongeveer om de 200 meter zou een drempel moeten worden gelegd, met een totaal van drie drempels.



afbeelding 16: kruising W.P. Speelmanweg/Korenveldweg

4.3.4 Oude Nieuwveenseweg

Fietsers ervaren de verkeersdruk in de spits van sluipverkeer als een probleem. Er wordt hard gereden. Verkeer vanuit de dorpskern richting de Kattenbrug wordt niet gehinderd. Als er geen auto's geparkeerd zijn wordt er in beide richtingen hard gereden. De snelheid, de aanwezigheid van geparkeerde auto's en het daardoor slingerende verkeer, maken het voor fietsers lastig om hier te rijden. Daarnaast is het een belangrijke schoolroute en fietsen er dus jonge kinderen.

Maatregelen:

De Oude Nieuwveenseweg is niet volgens de richtlijnen ingericht. Het is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximum snelheid van 50 km/uur.

Volgens de richtlijnen heeft een dergelijk type weg een asmarkering en vrijliggende fietsvoorzieningen. De Oude Nieuwveenseweg heeft geen enkele scheiding van verkeer, fietsers manoeuvreren tussen het verkeer door en langs de geparkeerde auto's aan een zijde van de weg. Als er auto's staan geparkeerd, remt dat slechts het verkeer richting het centrum. Verkeer dat het centrum verlaat heeft geen obstakels en kan ongehinderd doorrijden.

De Oude Nieuwveenseweg is een smalle weg met een breedte van 5,8 meter waarvan 2 meter gebruikt wordt voor het parkeren van auto's. De overgebleven breedte biedt onvoldoende ruimte voor twee auto's om elkaar te passeren en de kans dat fietsers worden weggedrukt wanneer twee auto's elkaar willen passeren is heel groot.

Verbreding van de weg is niet mogelijk vanwege de eigendomsgrenzen van de woningen langs de weg. Er ligt aan een zijde van de weg een trottoir. Het is gezien de parkeerdruk niet acceptabel een parkeerverbod in te stellen en dan fietsstroken aan te leggen. Bovendien zorgen de geparkeerde auto's juist voor remming in snelheid.

Door het plaatsen van bebording om doorgaand verkeer te wijzen op de route via de provinciale weg (Schilkerweg) zou de drukte op deze weg al kunnen afnemen. Daarnaast kunnen er drempels worden aangelegd om de snelheid uit het verkeer te halen en de weg onaantrekkelijker te maken voor doorgaand verkeer. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met de fundering van de woningen.



afbeelding 17: Situatie Geerweg nabij Kattenbrug

4.3.5 Kattenbrug/Geerweg

Fietsers moeten hier de kruising oversteken naar het vrijliggende fietspad. Door het vele gemotoriseerde verkeer wordt dit als lastig en gevaarlijk ervaren.

Maatregelen:

De fietsoversteek moet ongeveer 10 meter richting het westen komen te liggen zodat verkeersdeelnemers hun aandacht niet te veel meer bij de kruising hebben, maar zich kunnen focussen op de fietsoversteek.

4.3.6 W.P. Speelmanweg

Auto's rijden hier hard waardoor fietsers in het nauw komen.

Maatregelen:

Uit snelheidsmetingen van 2014 blijkt de snelheid op de W.P. Speelmanweg inderdaad aan de hoge kant te liggen. Fietsers hebben wel aparte fietsstroken. Om de snelheid te remmen kan een

extra verkeersdrempel worden aangelegd of een sluis worden geplaatst. Hierbij moet rekening worden gehouden dat geen situatie ontstaat waarbij fietsers worden weggedrukt.

4.3.7 Kerkstraat

Er wordt hard gereden op deze smalle weg waardoor het voor fietsers onveilig is.

Maatregelen:

De Kerkstraat is het verlengde van de W.P. Speelmanweg en heeft eenzelfde weginrichting, maar door de bochten wordt de snelheid van het verkeer hier meer geremd dan op de W.P. Speelmanweg. Fietsers hebben aparte fietsstroken. Door het verlagen van de snelheid op de W.P. Speelmanweg (zie voor maatregelen paragraaf 4.3.6) is de kans groot dat het effect zich doorzet op de Kerkstraat. Na toepassing van de maatregelen worden snelheidsmetingen gedaan in de Kerkstraat.

4.3.8 Kruising Hazeweg/Oude Nieuwveenseweg

Zicht vanaf de Hazeweg op de Oude Nieuwveenseweg is slecht, mede door geparkeerde auto's. Daardoor wordt de voorrangssituatie soms niet goed nageleefd.

Maatregelen:

Door het instellen van een parkeerverbod op de Oude Nieuwveenseweg aan de zuidzijde, halverwege de huisnummers 3 en 7 wordt het zicht vanaf Hazeweg op het verkeer op de Oude Nieuwveenseweg beter en daarmee het oversteken veiliger.



afbeelding 18: Kruising Hazeweg/Oude Nieuwveenseweg

4.4 Zevenhoven/Noordeinde

4.4.1 Stationsweg

Op de Stationsweg wordt te hard gereden. Het snelheidsverschil tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers is hoog, wat kan leiden tot conflicten met ernstige gevolgen.

Maatregelen:

Snelheidsmetingen wijzen uit dat er inderdaad te hard wordt gereden op de Stationsweg. Om de snelheid terug te dringen kunnen extra verkeersdrempels worden aangelegd. De voetgangers-oversteekplaats bij de Hertog Albrechtstraat (aan de zijde van de Dorpsstraat) kan op een drempel worden aangelegd om het attentieniveau te verhogen. De andere voetgangersoversteekplaats komt dan te vervallen, omdat deze uitkomt op het groen aan de ene zijde en op het fietspad aan de andere zijde. Halverwege de Stationsweg kan een extra drempel worden aangelegd.

4.4.2 Kruising Tochtpad/Vijfbruggenpad

De voorrangssituatie is onduidelijk. Het verzoek is gedaan om hier met bebording de voorrang beter te regelen.

Maatregelen:

De kruising van het Tochtpad met het Vijfbruggenpad ligt binnen de bebouwde kom en binnen de 30 km/uur zone. Het uitgangspunt is hier dat verkeer van rechts voorrang heeft. Daar zijn geen extra borden voor nodig. Hier worden daarom geen aanvullende maatregelen getroffen.

4.4.3 Vijfbruggenpad

Op het Vijfbruggenpad lopen mensen met honden, die zich mengen tussen de fietsers. Deze combinatie leidt soms tot gevaarlijke situaties. Daarnaast wordt aangegeven dat er slecht wegdek is, waardoor er een verhoogde valkans is voor fietsers.

Maatregelen:

Op het Vijfbruggenpad mogen honden loslopen. Dit kan ertoe leiden dat honden tussen fietsers doorrennen en hiermee verkeersonveilige situaties creëren. Een maatregel is om een aanlijnplicht in te stellen. Wij zijn hiervan geen voorstander, want het betekent wel dat hiermee een losloopgebied voor honden vervalt.

Het Vijfbruggenpad is 2,2 meter breed, volgens de CROW richtlijnen (ASVV 2012) te smal voor een tweerichtingsfietspad. Door het fietspad te verbreden naar 3 meter wordt het fietspad beter geschikt en meer aantrekkelijk voor het fietsverkeer. Er komt dan een nieuwe asfaltlaag over de gehele breedte van het fietspad. Ook moet er een onderbroken asstreep worden aangebracht. Er liggen vijf bruggen en er is verlichting langs het pad aangebracht. Deze bruggen zullen waarschijnlijk moeten worden aangepast om genoeg ruimte te bieden voor verbreding van het fietspad. Ook moet de verlichting worden verplaatst.

Na aanpassing van het Vijfbruggenpad is de kans tevens groter dat minder fietsers gebruik zullen maken van de Dorpsstraat en het Noordeinde, wat als voordeel heeft dat er daar minder conflict-situaties zijn met landbouwverkeer.

4.5 Langeraar

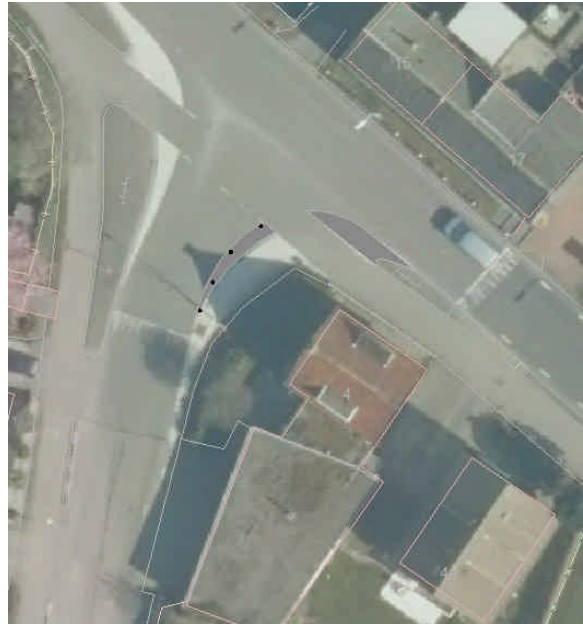
4.5.1 Kruising Geerweg/Langeraarseweg

De kruising Geerweg/Langeraarseweg heeft al een aantal verbeterlagen gehad om de fietsveiligheid te verbeteren. De snelheid op de Geerweg wordt als te hoog ervaren en het zicht op kruisend fietsverkeer is niet optimaal.

Maatregelen:

In 2014 zijn naar aanleiding van diverse meldingen aanpassingen verricht aan de kruising Geerweg/Langeraarseweg. In de bocht zijn paaltjes geplaatst om te voorkomen dat zich op de Langeraarseweg voor de kruising twee auto's opstellen. Fietzers kunnen hierdoor meer beschermd de kruising oprijden. Dorpsraad Rondom de Plassen vraagt om een rotonde in verband met de snelheidsremmende werking, meer duidelijkheid omtrent de voorrangregeling en de fietsveiligheid. Een rotonde blijkt vanwege gebrek aan ruimte niet realiseerbaar.

Een verbetering kan nog wel worden bereikt door het verkeer vanaf de Langeraarseweg rechter op de Geerweg te laten aankomen, zodat weggebruikers beter zicht hebben op verkeer op de Geerweg. Hiervoor moet een paaltje worden verplaatst en de markering iets worden aangepast.



afbeelding 19: Kruising Geerweg/Langeraarseweg

4.5.2 Kruising A.G.M. van der Hoevenstraat/W.Ontzigtstraat

Op de kruising A.G.M. van der Hoevenstraat/W. Ontzigtstraat is een ongevalslocatie, waarbij de toedracht het niet verlenen van voorrang was.

Maatregelen:

De kruising A.G.M. van der Hoevenstraat/W. Ontzigtstraat is ingericht als gelijkwaardige kruising in een 30 km/uur zone. De gelijkwaardigheid wordt al benadrukt met een punaise op de kruising. Ook wordt het zicht nergens geblokkeerd. Belangrijk is dat verkeersdeelnemers zich beter bewust worden van de verkeersregels.

4.5.3 Woudsedijk

De Woudsedijk wordt als onveilig ervaren door het ontbreken van verlichting buiten de bebouwde kom.

Maatregelen:

Het beleid omtrent verlichting langs wegen van de gemeente Nieuwkoop is dat buiten de bebouwde kom alleen verlichting wordt geplaatst bij kruispunten en in bochten. Aangezien geen van beide van toepassing is op de Woudsedijk binnen de grenzen van de gemeente Nieuwkoop, wordt hier geen extra verlichting geplaatst. De weg is goed en volgens de richtlijnen ingericht.

4.5.4 Kerkpad

Op het Kerkpad lopen mensen met honden die zich mengen met fietsers. Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties.

Maatregelen:

Op het Kerkpad mogen honden loslopen, omdat het Kerkpad is aangewezen als losloopterrein. Dit kan leiden tot verkeersonveilige situaties wanneer honden op het Kerkpad tussen fietsers doorrennen. Echter, het Kerkpad is een van de weinige hondenlosloopgebieden binnen de bebouwde kom van de gemeente Nieuwkoop.

4.6 Papenveer

4.6.1 Papenbrug

Op de Papenbrug bij de kruising met de Westkanaalweg wordt de voorrangssituatie slecht nageleefd, waardoor fietsers niet veilig kunnen oversteken.

Maatregelen:

De provincie Zuid-Holland gaat deze kruising in 2015 oppakken, waarbij de fietsoversteek verhoogd wordt aangelegd en fietsers in de voorrang blijven. Daarmee wordt ook beoogd de snelheid van het gemotoriseerde verkeer terug te dringen.

4.6.2 Kruising Paradijsweg/Kerkpad

De kruising Paradijsweg/Kerkpad is door bebouwing onoverzichtelijk. De voorrangssituatie wordt slecht nageleefd.

Maatregelen:

De kruising Paradijsweg/Kerkpad heeft naar aanleiding van meldingen al diverse aanpassingen gehad. Het plateau is verlaagd aangebracht in verband met trillingshinder. Omdat daarmee de snelheid niet wordt verlaagd, zijn snelheidsdisplays geplaatst en is opvallende bebording geplaatst om aan te geven dat er fietsers oversteken. Op het plateau is een zwart vierkant geplaatst op verzoek van de dorpsraad Rondom de Plassen, om de gelijkwaardigheid van de kruising beter te benadrukken. Ook zijn er strepen op de Paradijsweg aangebracht om snelheidsverlaging te stimuleren.

Door de bebouwing is het zicht op takken van de kruising slecht. De Paradijsweg ligt hier in een 30 km/uur zone maar heeft een asfalt wegdek. Dat past niet binnen een 30 km/uur zone. In de toekomst zal in het kader van het groot onderhoud de huidige asfaltverharding worden vervangen door klinkers.

4.6.3 Oostkanaalweg ten noorden van Papenveer

Op de Oostkanaalweg ten noorden van Papenveer ligt een ongevalslocatie.

Maatregelen:

Op de Oostkanaalweg rijdt alleen bestemmingsverkeer. De oorzaak van het ongeval is niet bekend, zodat het niet mogelijk is gerichte maatregelen te nemen. De weg is goed ingericht voor fietsers. Er worden geen maatregelen getroffen.

4.7 Vrouwenakker

4.7.1 Nieuwveens Jaagpad

Op het Nieuwveens Jaagpad ontbreken fietsvoorzieningen. Daarnaast wordt er gemeld dat er te hard wordt gereden.

Maatregelen:

Het Nieuwveens Jaagpad is een erftoegangsweg met een maximum toegestane snelheid van 60 km/uur. Er is markering op de weg aangebracht om fietssuggestiestroken aan te duiden. Deze stroken zijn echter niet, zoals volgens de inrichtingseisen zou moeten, uitgevoerd in rood asfalt. Voor de verwachting van de weggebruiker en de veiligheid van de fietsers is het wenselijk rode fietssuggestiestroken.



afbeelding 20: Fietssuggestiestrook met rood asfalt

4.8 Noorden

4.8.1 Parkeerplaatsen Coop

Het zicht bij de parkeerplaatsen van de Coop (Simon van Capelweg 153) is slecht. Er ontstaan bijna-conflicten doordat automobilisten het vak uitrijden en fietsers over het hoofd zien.

Maatregelen:

De parkeerplaatsen bij de Coop zijn (in samenwerking met de Coop) voorzien van belijning, waarbij automobilisten uit kunnen draaien in noordelijke richting in plaats van in zuidelijke richting, zoals eerder in de praktijk gebeurde. Daarmee hoeven automobilisten niet een rijstrook over voor ze in de juiste rijrichting zitten en wordt de kans op conflicten met fietsers verkleind.

4.8.2 Simon van Capelweg

De Simon van Capelweg is niet goed ingericht volgens de richtlijnen voor een 30 km/uur-weg. Een deel is erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, met een maximum snelheid van 30 km/uur. De weg heeft een wegdek van asfalt. De hoge snelheid van het gemotoriseerde verkeer leidt tot onveiligheid voor fietsers.

Maatregelen:

Aan de Simon van Capelweg is in 2014 onderhoud gepleegd, waarbij extra voetgangersoversteekplaatsen en wegversmallingen zijn geplaatst om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het asfalt vervangen door klinkers, conform richtlijnen inrichting 30 km/uur zone, is niet wenselijk vanwege het feit dat dit een doorgaande route op een slappe ondergrond. Het verkeer levert een te zware belasting op voor een wegdek met klinkers, waardoor het wegdek kan verzakken.

4.8.3 Oversteek Prolkade/ Hogedijk



afbeelding 21: Oversteek Prolkade/Hogedijk

De oversteek Prolkade/Hogedijk wordt als onveilig ervaren.

Maatregelen:

De fietsoversteek Hogedijk/Prolkade ligt op een plateau. In het plateau kunnen kanalisatiestrepen worden gestraat om de oversteek meer op te laten vallen. Het fietspad loopt nu door in het trottoir, maar niet in een afwijkende kleur. Door het toepassen van rode tegels, worden voetgangers ook beter geattendeerd op het feit dat zij een fietspad oversteken.

4.8.4 Prolkade/Anjerstraat

Er is geen veilige oversteek bij de school t.h.v. de Anjerstraat, waardoor scholieren bij de kruising Prolkade/Gerberastraat al oversteken en door de Anjerstraat fietsen.

Maatregelen:

Vanaf het vrijliggende fietspad Prolkade kan op twee punten worden overgestoken naar de Anjerstraat, namelijk bij de Hogedijk en bij de Gerberastraat. Om het attentieniveau van verkeersdeelnemers niet te verlagen worden geen extra oversteken gerealiseerd. In paragraaf 4.8.3 werd de oversteek Hogedijk/Prolkade al behandeld. De oversteek bij de Gerberastraat kan ook worden verbeterd. Daar bestaat de mogelijkheid om van het vrijliggende fietspad over te steken naar de Gerberastraat, maar de mogelijkheid om andersom te rijden was voorheen niet gefaciliteerd. Met het asfalteren van dit fietspad in 2015 is er een extra doorgang gemaakt. Met kanalisatiestrepen en bebording kan de oversteek opvallend worden gemaakt, zodat andere verkeersdeelnemers rekening kunnen houden met fietsers.

4.8.5 Kruising Prolkade/Noordse Dorpsweg

Bij de kruising Prolkade/Noordse Dorpsweg blijkt dat het oversteken van de Noordse Dorpsweg per fiets gevaarlijk is, omdat automobilisten hard rijden en de voorrangssituatie slechts matig wordt nageleefd.

Maatregelen:

Door het scherper maken van de bocht bij de Noordse Dorpsweg/Prolkade kan gemotoriseerd verkeer niet zo makkelijk de Noordse Dorpsweg op schieten. Zoals eerder in de



afbeelding 22: Kruising Prolkade/Noordse Dorpsweg

notitie Verkeersveilige schoolroutes gemeente Nieuwkoop al werd aangegeven, moet de blokmarkering voor fietsers worden vervangen door kanalisatiestrepen om de voorrangssituatie te verduidelijken. De maatregelen kunnen worden meegenomen in de reconstructie van de Noordse Dorpsweg. Ook kan er op de Molenweg een drempel aangelegd worden om het verkeer richting de kruising te remmen.

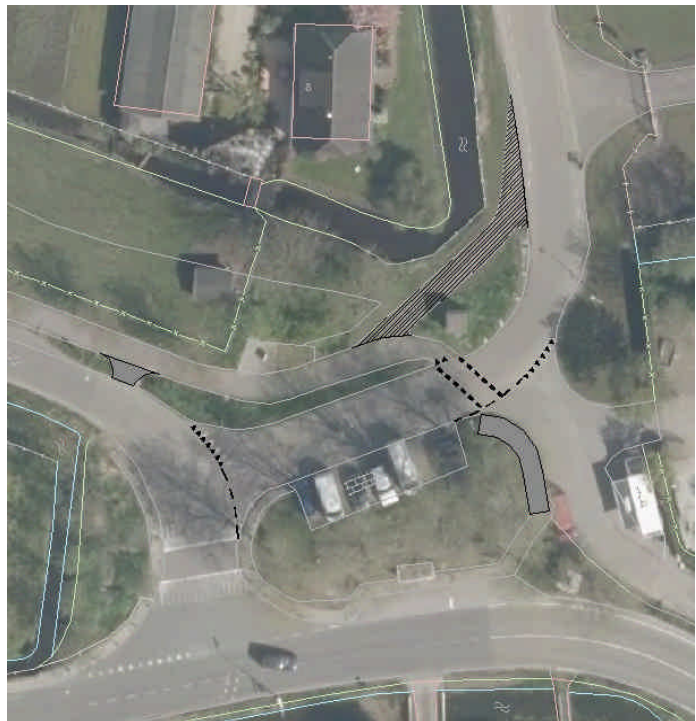
4.8.6 Noordse Kruis

Bij de Voorweg (het Noordse Kruis) is de voorrangssituatie onduidelijk en ligt de snelheid van het verkeer hoog.

Maatregelen:

Bij de reconstructie van de Voorweg is ook het Noordse Kruis anders ingericht. Er is een kruispuntplateau aangelegd, zodat verkeer van rechts voorrang heeft. Fietsers komende vanaf de kern Noorden worden richting Noordse Dorpsweg of richting de parallelweg van de Uitweg gestuurd.

Ten noorden van het Noordse Kruis kan de fietsoversteek beter. Met kanalisatiestrepen en bebording kan de fietsoversteek worden aangeduid. In verband met het beperkte zicht door de elektriciteitskast moeten fietsers uit de voorrang blijven. Het stuk geasfalteerd pad dat loopt van het fietspad naar de Ir. J. Nysingweg kan vervallen, zodat overstekend fietsverkeer op één plek geconcentreerd is. De belijning op de Ir. J. Nysingweg moet dan wel doorlopen naar de fietsoversteek. Ook kan een stuk verharding worden aangebracht aan één zijde van het Noordse Kruis, zodat voetgangers niet over de weg hoeven te lopen en niet in conflict komen met fietsers.



afbeelding 23: Situatie Noordse Kruis

4.8.7 Kruising Kousweg/Molenweg

Fietsers rijden omhoog vanaf het fietspad Molenweg de Kousweg op en hebben door het hoogteverschil slecht zicht op het gemotoriseerde verkeer op de Kousweg.

Maatregelen:

Fietsers zijn uit de voorrang gehaald bij deze oversteek waardoor zij moeten stoppen om te kijken of er verkeer op de Kousweg rijdt dat hen kruist. De belijning op de oversteek suggereert dat fietsers in de voorrang zijn, er is blokmarkering toegepast maar dat zouden kanalisatiestrepen moeten zijn. Daarnaast moet het groen laag gehouden worden om het zicht op het verkeer te waarborgen. Dit laatste kan worden meegenomen in het reguliere onderhoud.

4.8.8 Fietspad Noordse Dorpsweg

De Noordse Dorpsweg heeft een vrijliggend fietspad dat door gemotoriseerd verkeer veel gekruist wordt door uitritten van woningen. Dit zijn veel potentiële conflictpunten.

Maatregelen:

De Noordse Dorpsweg wordt gereconstrueerd in 2016 of 2017. Bij het maken van het ontwerp wordt bekeken hoe dit knelpunt het best kan worden aangepakt. Met een asmarkering kan in ieder geval worden verduidelijkt dat het om een tweerichtingsfietspad gaat.

Ook kunnen brommers binnen de bebouwde kom de rijbaan op worden gestuurd, zodat deze gescheiden zijn van fietsers.

4.9 Buitengebied

4.9.1 Nieuwveens Jaagpad

Op het Nieuwveens Jaagpad zijn ongevallen gebeurd. Het Nieuwveens Jaagpad is eerder in paragraaf 2.2.7 als knelpunt beschreven.

Maatregelen:

Zie paragraaf 4.7.1.

4.9.2 Oude Spoorbaan

Op de Oude Spoorbaan is een ongevalslocatie, waarbij een bromfietser een fietser heeft afgesneden.

Maatregelen:

De aanrijding tussen bromfietser en fietser heeft te maken met verkeersgedrag. Het fietspad voldoet qua inrichting aan de richtlijnen van het CROW.

4.9.3 Hogedijk

Op de Hogedijk is een ongeval gebeurd waarvan de toedracht onbekend is.

Maatregelen:

De Hogedijk is een smalle weg met een breedte van slechts drie meter, waarover zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer rijdt. Er zijn passeerstroken aangelegd. Doordat het een dijklichaam is zijn er geen uitbreidingsmogelijkheden. Voor de fietsers kunnen geen specifieke voorzieningen worden aangelegd vanwege het ontbreken van ruimte..

4.9.4 Bosweg

Op de Bosweg zijn twee ongevallen gebeurd. Bij beide ongevallen lag de toedracht bij het schampen van fietsers door een personenauto. De fietsers kregen niet genoeg ruimte van de automobilisten.

Maatregelen:

De Bosweg is een smalle weg met een breedte van vier meter, waarover zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer rijdt. De weggebruikers moeten hun gedrag hierop aanpassen.

4.9.5 Kade

Op deze weg is een ongeval gebeurd tussen een auto en een fiets door het niet verlenen van voorrang.

Maatregelen:

Op de locatie van het ongeval zijn geen kruisende wegen, alleen uitritten. Waarschijnlijk is het ongeval gebeurd bij het uitrijden van een uitrit. De inrichting van de weg is volgens de richtlijnen. De vormgeving van uitritten is verschillend, maar de regel is dat het verkeer dat de uitrit uitrijdt voorrang moet verlenen.

5 Maatregelen en uitvoering

5.1 Overzicht van maatregelen

In het overzicht hieronder hebben wij per kern de uit te voeren maatregelen opgenomen met de kosten die daarmee zijn gemoeid. uiteengezet welke maatregelen er moeten worden genomen en welke kosten hieraan zijn verbonden. Niet alle in hoofdstuk 4 beschreven knelpunten leiden uiteindelijk tot maatregelen. Om die reden komen ook niet alle knelpunten in het onderstaande overzicht terug. Het gaat om knelpunten waar na beoordeling is vastgesteld dat de inrichting van de situatie niet verder kan worden verbeterd of waar verbetering niet mogelijk is (b.v. door gebrek aan ruimte), knelpunten die inmiddels al zijn aangepakt, knelpunten waarbij de oorzaak is terug te voeren tot louter incorrect gedrag en situaties waar sprake is van eenzijdige ongevallen. Waar gedrag een rol speelt, wordt wel ingezet op bijvoorbeeld verkeerseducatie (zie hoofdstuk 6).

Sommige maatregelen zijn dermate beperkt van aard dat ze kunnen worden meegenomen in het reguliere beheer. Andere, meer ingrijpende, werkzaamheden worden, afhankelijk van de urgentie, uitgevoerd als projectmatige activiteit of worden meegenomen met het groot onderhoud.

De maatregelen die zijn opgenomen in tabel 2 en niet worden meegenomen in het groot onderhoud of binnen projecten worden uitgevoerd op basis van de prioriteit die het knelpunt heeft gekregen (zie tabel 1). Zoals in § 3.1. is aangegeven worden de knelpunten die gelegen zijn op provinciale wegen besproken met de provincie. De overige knelpunten, die buiten de selectie zijn gebleven, en daarmee als minder urgent zijn aangemerkt, worden in beginsel voorlopig niet aangepakt. Op langere termijn wordt gezien welke maatregelen voor deze knelpunten mogelijk zijn en of hiervoor financiële middelen beschikbaar zijn. Wel bekijken wij steeds of er zich gelegenheid voordoet, bij zowel de uitvoering van groot onderhoud als regulier onderhoud, om deze knelpunten toch aan te pakken.

Knel-puntnr.	Type maatregel	Extra kosten	Regulier onder-houd
Nieuwkoop			
4.1.1	Aanbrengen haaiantanden rotonde Kennedy-laan/Churchilllaan		€ 500,-
4.1.2	Aanpassen voorrangssituatie Elleboog-vaart/Churchilllaan, klinkers toepassen op het plateau	€ 15.000,-	
4.1.2	Aanpassen voorrangssituatie Hogedijk/Kennedylaan en trottoir onderbreken door fietspad	€ 9.000,-	
4.1.5	Aanbrengen kanalisatiestepen bij kruising Noordenseweg/Dorpsstraat/ Nieuwveenseweg en 2x aanbrengen markering "let op fietsers" op wegdek		€ 1.550,-
Ter Aar			
4.2.1	Bebording bij Stobbeweg plaatsen om voorrangssituatie te benadrukken		€ 400,-
4.2.2	Verkleinen kruising Aardamseweg/Essenlaan/Vosholstraat	Geen, voorzien in project herinrichting Aardamseweg	

Knel-puntnr.	Type maatregel	Extra kosten	Regulier onderhoud
4.2.4	Aanleg 11 drempels op Oostkanaalweg	€ 82.500,-	
4.2.4	Verwijderen wegversmallingen Oostkanaalweg	€ 15.000,-	
4.2.4	Fietssuggestiestroken Oostkanaalweg, Ter Aar (tussen Papenveer en Ter Aar in rood asfalt)	€ 36.375,-	
4.2.6	Verhoogd aanleggen oversteek Landlustpad/Ringdijk	€ 10.000,-	
4.2.7	Plaatsen bebording 30 km/uur zone Ringdijk (zuid)		€400,-
4.2.8	Snelheidsremmende maatregelen Westkanaalweg (zuid)	Geen, voorzien in project Brede School	
4.2.8	Herinrichting kruising Aardamseweg/Westkanaalweg/N461	Geen, voorzien in project herinrichting Aardamseweg	
4.2.9	Aanleggen 3 kruispuntplateaus Kerkweg	€30.000	
4.2.9	Verwijderen wegversmalling Kerkweg	€10.000	
4.2.10	Inrichting Aardamseweg naar kenmerken erftoegangsweg binnen de bebouwde kom	Geen, voorzien in project herinrichting Aardamseweg	
4.2.11	Rijbaan Aardamseweg in afwijkende kleur van plateau aanleggen	Geen, voorzien in project herinrichting Aardamseweg	
4.2.12	Herinrichting kruising Aardamseweg/Bosveen	Geen, voorzien in project herinrichting Aardamseweg	
Nieuwveen			
4.3.1	Aanpassen fietsoversteek W.P. Speelmanweg	€ 2.500,-	
4.3.3	Fietssuggestiestroken Uiterbuurtweg en Blokland in Nieuwveen in rood asfalt	€ 23.250	
4.3.3	3 drempels Uiterbuurtweg	€ 22.500,-	
4.3.4	Plaatsen bebording "doorgaand verkeer"		€1.000,-
4.3.4	Aanleg twee drempels Oude Nieuwveenseweg	€15.000,-	
4.3.5	Verleggen fietsoversteek Kattenbrug/Geerweg	€3.000,-	
4.3.6	Snelheidsremmende maatregel W.P. Speelmanweg	€10.000,-	
4.3.8	Belijning parkeerverbod Oude Nieuwveenseweg bij Hazeweg		€500,-
Zevenhoven en Noordeinde			
4.4.1	Aanleg 3 drempels Stationsweg	€ 30.000,-	
4.4.3	Aanpassen breedte Vijfbruggenpad naar 3 meter	€ 175.000,-	
4.4.3	Asmarkering aanbrengen op Vijfbruggenpad	€ 7.500,-	
Langeraar			
4.5.1	Aanpassen markering kruising Langerarseweg/Geerweg		€ 1.000,-
Vrouwenakker			
4.7.1	Fietssuggestiestroken in rood asfalt Nieuwveens Jaagpad, Nieuwveen/Vrouwenakker	€ 88.500	

Knel-puntnr.	Type maatregel	Extra kosten	Regulier onder-houd
Noorden			
4.8.3	Instraten kanalisatiestrepen bij oversteek Hogedijk/Prolkade		€ 300,-
4.8.3	Tegels fietspad Hogedijk bij aansluiting Prolkade vervangen voor rode tegels		€ 300,-
4.8.4	Kanalisatiestrepen oversteek Prolkade/ Gerberastraat		€ 200,-
4.8.4	Bebording oversteek Prolkade/Gerberastraat		€ 250,-
4.8.5	Aanpassing bocht Noordse Dorpsweg/Prolkade	Geen, voorzien in project herinrichting Noordse Dorpsweg	
4.8.5	Aanleggen drempel op Molenweg	€ 7.500,-	
4.8.6	Bebording fietsoversteek Noordse Kruis		€ 300,-
4.8.6	Verwijderen stuk fietspad en vervangen voor groen Noordse Kruis + aanleggen stuk verharding voor voetgangers in Noordse Kruis + aanpassen belijning Noordse Kruis	Geen, voorzien in project herinrichting Noordse Dorpsweg	
4.8.7	Blokmarkering vervangen voor kanalisatiestrepen bij fietsoversteek Kousweg/Molenweg		€500,-
4.8.8	Herinrichting fietspad. Brommers op rijbaan binnen de bebouwde kom op de Noordse Dorpsweg	Geen, voorzien in project herinrichting Noordse Dorpsweg	

tabel 2: Maatregelen en kosten

Bij diverse knelpunten op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom, waar een snelheidsregime van 60 km/uur geldt, hebben wij vastgesteld dat de inrichting niet in overeenstemming is met de inrichtingseisen, omdat geen fietssuggestiestroken aanwezig zijn, uitgevoerd in rood asfalt. In beginsel worden bij de uitvoering van groot onderhoud aan deze wegen, mits er geen vrijliggend fietspad langs ligt, en waar sprake is van doorgaand verkeer, fietssuggestiestroken aangelegd. Het combineren met het groot onderhoud zal in een aantal gevallen wel betekenen dat het aanbrengen van de rode fietssuggestiestroken pas op een langere termijn wordt uitgevoerd.

Uit oogpunt van doelmatig beheer en kwaliteit is het echter niet verstandig de aanleg van fietssuggestiestroken met rood asfalt los te koppelen van het groot onderhoud van de gehele weg. In het maatregelenoverzicht hebben wij de wegen genoemd voor zover deze een relatie hebben met een knelpunt.

5.2 Financiering

Kleine en eenvoudige maatregelen die worden uitgevoerd bij de uitvoering van het reguliere beheer, worden ook ten laste gebracht van de onderhoudsbudgetten. Het gaat om een totaalbedrag van € 7.200,- te spreiden over een aantal jaren.

Een deel van de maatregelen is financieel al voorzien in projecten voor groot onderhoud, zoals de herinrichting van de Aardamseweg en de Noordse Dorpsweg.

De kosten voor de uitvoering van de overige maatregelen, bedragen in totaal € 592.625,-.

Bij de vaststelling van de jaarrekening 2014 is een budget van € 200.000,- gereserveerd voor de verbetering van de verkeersveiligheid op de Nieuwkoopse fietsroutes. Dit budget wordt de komende twee jaar ingezet voor de uitvoering van de maatregelen met de hoogste prioriteit. Daarnaast willen wij de voor de gemeente Nieuwkoop beschikbare middelen in het kader van de Brede doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer inzetten voor het uitvoeren van maatregelen. De bijdrage uit de BDU bedraagt 50% van de kosten.

Zoals in § 5.1. is aangegeven wordt de aanleg van fietssuggestiestroken bij voorkeur uitgevoerd met het groot onderhoud. De geraamde kosten voor de uitvoering zijn dan ook meerkosten.

De meerkosten voor het aanbrengen van fietssuggestiestroken volgens de maatregelen 4.2.4, 4.3.2 en 4.7.1 bedragen € 148.125,-. Deze meerkosten worden in de komende beheerplannen voor het onderhoud van de wegen meegenomen.

Wanneer toch zou worden besloten deze maatregelen los van het groot onderhoud uit te voeren, zijn de kosten aanmerkelijk hoger en worden geraamd op € 545.000,-

6 Verkeerseducatie

Als iedereen zich goed zou gedragen in het verkeer, zou het een stuk veiliger zijn. Bij onveilige situaties wordt vrijwel altijd gevraagd om fysieke maatregelen: aanpassen van de inrichting, aanbrengen van belijning, plaatsen van verkeersborden, etc. Het effect van al die maatregelen wordt vaak overschat. Het gedrag van de weggebruiker is vaak veel bepalender voor de verkeersveiligheid dat wordt gedacht. Om gedrag positief te beïnvloeden, kan gebruik gemaakt worden van verkeerseducatie. Het primaire doel van verkeerseducatie is het tot bereiken van een gedragsverandering die leidt tot een veiligere deelname aan het verkeer.



Veel kinderen gaan op de fiets naar school. Op jonge leeftijd is het moeilijk goed te anticiperen op het verkeer op de weg. Tegelijkertijd nemen ouders als fietser steeds langer deel aan het verkeer sinds de elektrische fiets zijn intrede heeft gedaan

Er is een aantal organisaties die lespakketten aanbiedt met betrekking tot fietsvaardigheid en verkeersregels.

Regionaal is door de RPV Holland

Rijnland op alle basisscholen in Nieuwkoop het programma 'School op Seef' geïntroduceerd. Het programma richt zich op een veilige verkeersdeelname door scholieren. Ook zaken als zichtbaarheid, verlichting op de fiets, een bel op de fiets, etc. worden behandeld.

Er zijn diverse organisaties die lespakketten aanbieden aan scholen, waaronder Veilig Verkeer Nederland, Totally Traffic en ANWB.

Op lokaal niveau stimuleren wij dat scholen jaarlijks mee doen aan verkeersveiligheidsprojecten zoals de praktische verkeersexamens, Streetwise (ANWB), dode hoeklessen (VVN) e.d.

Op specifieke locaties, waar verkeersonveiligheid vooral wordt veroorzaakt door verkeerd gedrag, zetten wij zelf in op verbetering, bijvoorbeeld door het inzetten van Smileys en opvoeding van de weggebruiker op locatie, in samenwerking met de politie.

Om de contacten, samenwerking en communicatie te verbeteren doen wij actief mee aan het 'lokale netwerk verkeersveiligheid en verkeerseducatie'. Dit is een overleg tussen RPV Holland Rijnland, de gemeente, de scholen, politie/BOA's en maatschappelijke organisaties (VVN).