

Actieplan

Verkeersveiligheid

2025 - 2028

Bijlage A

Vormtoetsen en Kenmerken



Actieplan

Verkeersveiligheid

2025 - 2028

Bijlage A

Vormtoetsen en Kenmerken

Gemeente
Leidschendam-Voorburg,
11 februari 2025
3101

Inhoud

A.	Bijlage – Vormtoetsen en Kenmerken	5
A.1.	Vormtoetsen overzicht	3
	50 km/uur-wegen	4
	60 km/uur-wegen	5
	Solitaire fietspaden	6
A.2.	Afweging en prioritering	8

A. Bijlage - Vormtoetsen en Kenmerken

A.1. Vormtoetsen overzicht

Bij de opzet van dit actieplan volgt de gemeente de nieuwe landelijke beleidslijn verkeersveiligheid zoals vastgelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Om tot een risicogestuurd actieplan voor Leidschendam-Voorburg te komen is inzicht nodig in de potentieel gevaarlijke locaties op het wegennet. Door een toets te doen op het verkeersveiligheidsniveau van de gemeentelijke infrastructuur komen wegen naar boven waar zich veiligheidsrisico's voordoen. De basis voor de risicoanalyse van het wegennet van Leidschendam-Voorburg is een zogenaamde vormtoets van 30-, 50- en 60- km/uur wegen en solitaire fietspaden die in het beheer zijn van de gemeente Leidschendam-Voorburg. In de vormtoets wordt aan de hand van een set van vormgevingscriteria getoetst of en in welke mate een weg voldoet aan een Duurzaam Veilige weg-inrichting die past bij de functie en snelheidscategorie van de weg. De vormgevingscriteria worden herleid uit de CROW-ontwerprichtlijnen die landelijk worden toegepast. Wanneer een weg op meerdere vormgevingscriteria laag scoort, dan is sprake van een verhoogd veiligheidsrisico en zijn mogelijk maatregelen gewenst om de verkeersveiligheidsrisico's die daar voorkomen weg te nemen. Door de resultaten uit de vormtoets te combineren met overige relevante verkeersveiligheidsdata zoals snelheid, intensiteiten en ongevallen ontstaat steeds beter zicht op de risicovolle locaties, welke risicofactoren daarin een rol spelen en hoeveel verkeersdeelnemers in aanraking komen met deze risicolocaties. Het inzicht in de risicofactoren geeft ook direct aanknopingspunten voor oplossingsrichtingen en het nemen van maatregelen.

Er wordt in deze paragraaf ingegaan op de vormtoets, welke inrichtingskenmerken daarvoor per snelheidscategorie zijn gehanteerd en hoe de wegen in Leidschendam-Voorburg daarop scoren. De set aan inrichtingscriteria die wordt gehanteerd in de vormtoets verschilt per wegcategorie en wordt in navolgende paragrafen per wegcategorie toegelicht. Voor elke criteria wordt score toegekend: een 1 (kenmerk is aanwezig), een 0,5 (kenmerk is deels aanwezig) of een 0 (kenmerk is niet aanwezig). Hoe hoger de eindscore van een wegvak, hoe beter dit wegvak voldoet aan de inrichtingscriteria. Wegvakken die op meerdere inrichtingscriteria laag scoren zijn risicovol.

Indien de vormgeving of wegbeeld van een weg sterk wisselt, dan is de betreffende weg opgeknipt in meerdere wegvakken en is elk van die wegvakken afzonderlijk beoordeeld.

30 km/h-wegen

De 30 km/u-wegen in het beheer van de gemeente Leidschendam-Voorburg zijn beoordeeld op vier criteria. Deze vier criteria staan vermeld in Tabel A.1.1. De criteria zijn afgeleid van de landelijke gehanteerde Duurzaam Veilig inrichtingskenmerken zoals omschreven in CROW-richtlijnen en Basiskkenmerken wegontwerp. In de tabel is ook aangegeven hoe de score bij elk criterium wordt bepaald. Een weg(vak) van een 30 km/uur-weg kan daarmee maximaal vier punten scoren.

Nr.	Criteria	1 punt indien:	0,5 punten indien:	0 punten indien:
1	Aanwezigheid van snelheidsremmers	Voldoende snelheidsremmers of geen lange rechtstanden.	Beperkt aantal snelheidsremmers.	Geen snelheidsremmers.
2	Wegdekverharding	Open verharding (klinkers of streetprint).	Wisselend (deels asfalt, deels open verharding).	Volledig asfalt.
3	Herkenbaarheid snelheidsregime	Volledig herkenbaar a.d.h.v. wegbeeld: aankleding, parkeeroplossingen, wegbreedte, bebouwing.	Deels herkenbaar uit wegbeeld. Sobere inrichting en poortconstructie (bij snelheids-overgangen).	Niet herkenbaar uit wegbeeld, bebouwing, breed profiel, geen duidelijk onderscheid met 50 of 60 km/h, etc.
4	Kruispunten met andere 30 km/h-wegen.	Gelijkwaardig, goed zicht en snelheidsmaatregel (of n.v.t.).	Wisselend of gelijkwaardig zonder snelheidsmaatregel.	(Allemaal met) voorrangregeling.

Tabel A.1.1 Vormtoetscriteria 30 km/u-wegen

Verderop in deze bijlage – Tabel risico indicatoren 30 km/u-wegen staat de vormtoetsscore weergegeven van alle getoetste 30 km/u-wegen. In totaal zijn 44 wegvakken getoetst. Tabel A.1.2 geeft de wegvakken aan die slecht scoren (2,5 punten of minder). Bij 2,5 punten voldoet een weg(vak) voor 62,5% aan de inrichtingskenmerken van een 30- km/uur weg (immers maximale score 4 punten). Een duidelijke negatieve uitschieter is de Meerlaan. Deze weg heeft een maximumsnelheid van 30 km/u, maar heeft geen enkel inrichtingskenmerk van een 30 km/u-weg. Verder valt op dat de meerderheid van de matig of slecht scorende 30 km/u-wegen een gesloten verharding heeft (asfalt). Op 30 km/u-wegen heeft open verharding (bestrating) echter de voorkeur. Ook blijkt een aantal wegen lange rechtstanden te hebben met geen of een beperkt aantal snelheidsremmende maatregelen. Zo zijn er op de Laan van Middenburg, het Westeinde, het Stationsplein, de Oostvlietweg, De Star en de Meerlaan niet voldoende snelheidsremmende maatregelen aanwezig om de maximumsnelheid ook daadwerkelijk af te dwingen.

Nr	Locatie		Vormtoets				Opgeteld
	Straat	Wegvak	Snelheidsremmers	Verharding	Herkenbaarheid snelheidsregime	Gelijkwaardige kruispunten	
1	Meerlaan	Doctor van Noorstraat t/m N206	0,5	1,0	0,0	0,0	1,5
2	Laan van Middenburg	Prinses Mariannelaan t/m Westeinde	0,0	1,0	1,0	0,0	2,0
3	Westeinde	Laan van Middenburg t/m Stationsplein	0,0	1,0	1,0	0,0	2,0
4	Damhouderstraat	Nieuwstraat t/m Damplein	1,0	0,0	1,0	0,0	2,0
5	Oostvlietweg	Leidsekade t/m de Star	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0
6	De Star	Oostvliegweg t/m De Star	0,0	0,0	1,0	1,0	2,0
7	Stationsplein	Westeind t/m prinses Mariannelaan	0,0	1,0	1,0	0,5	2,5
8	Koningin Julianaweg	J. S. Bachlaan t/m Prins Hendriklaan	1,0	0,0	0,5	1,0	2,5
9	Rembrandtlaan	Oosteinde t/m Parkweg	1,0	0,0	0,5	1,0	2,5
10	Damplein	Damhouderstraat t/m Damlaan	1,0	0,0	1,0	0,5	2,5
11	Damlaan	Damstraat t/m Oude Trambaan	1,0	1,0	0,5	0,0	2,5
12	Veursestraatweg	Prins Hendriklaan t/m Oude Trambaan	1,0	0,0	0,5	1,0	2,5

Tabel A.1.2 30 km/u-wegen met een lage vormtoetsscore**50 km/uur-wegen**

De 50 km/u-wegen in het beheer van de gemeente Leidschendam-Voorburg zijn beoordeeld op vijf criteria. Deze vijf criteria staan vermeld in Tabel A.1.3. De criteria zijn afgeleid van de Duurzaam Veilig-inrichtingskenmerken. In de tabel is ook aangegeven hoe de score bij elk criterium wordt bepaald. Een weg(vak) kan daarmee maximaal vijf punten scoren.

Nr.	Criteria	1 punt indien:	0,5 punten indien:	0 punten indien:
1	Kruispunten met a50 km/h-wegen	Allemaal rotonde of VRI	Afwijkende vormgeving of krappe maatvoering	Deels voorrangskruispunten of gelijkwaardig
2	Fietsvoorzieningen	Vrijliggend fietspad (of fietsnetwerk elders)	Aanliggend fietspad of fietsstrook	Suggestiestrook of niets
3	Herkenbaarheid snelheidsregime	Snelheidsregime volledig herkenbaar a.d.h.v. wegbeeld en rijrichtingscheiding (fysiek of dubbele asmarkering)	Snelheidsregime deels herkenbaar a.d.h.v. wegbeeld en rijrichtingscheiding (enkele asmarkering)	Snelheidsregime niet herkenbaar a.d.h.v. wegbeeld en rijrichtingscheiding (geen asmarkering)
4	Oversteekbaarheid	Voldoende veilig vormgegeven oversteek voorzieningen met midden steunpunt, ongelijkvloers of geen noodzaak	Minimaal of onveilige locatie/ vormgegeven oversteek voorzieningen	Onvoldoende oversteekvoorzieningen en/of onveilig (zonder midden steunpunt)
5	Parkeren	Nee	Deels aanwezig in de vorm van langsparkeren	(Deels) aanwezig in vorm van haaks/schuin parkeren

Tabel A.1.3 Vormtoetscriteria 50 km/u-wegen

Verderop in deze bijlage – Tabel risico indicatoren 50 km/u-wegen staat de vormtoetsscore weergegeven van alle getoetste 50 km/u-wegen. In totaal zijn 82 wegen/wegvakken getoetst. In Tabel A.1.4 is de vormtoetsscore weergegeven van de 50 km/u-wegen die slecht scoren (2,5 punten of minder). Bij 2,5 punten voldoet een weg(vak) voor 50% aan de inrichtingskenmerken van een 50-km/uur weg (immers maximale score 5 punten). Negatieve uitschieters zijn de Van de Wateringelaan, de Prinses Irenelaan, de Rembrandtlaan, De Star en de Prins Hendriklaan (2 wegvakken). Deze wegen scoren slecht op de herkenbaarheid van het snelheidsregime. Dat betekent dat een duidelijke rijrichtingscheiding en de juiste markering ontbreken. Bij de van Wateringenlaan is zelfs sprake van haaks parkeren, wat zeer onveilig is voor 50 km/uur-wegen. Verder valt op dat bij alle slecht of matig scorende 50 km/u-wegen wordt geparkeerd langs de rijbaan. Slechts één van de betreffende wegen (Voorburgseweg) heeft een volledig vrijliggend fietspad. Twee wegen (Rodelaan en Dillenburgsingel) hebben aanliggende fietspaden of fietsstroken. De overige wegen hebben smalle fietssuggestiestroken of zelfs helemaal geen fietsvoorzieningen. Het ontbreken van de juiste fietsvoorzieningen zorgt in combinatie met een maximumsnelheid van 50 km/uur en parkeren langs de rijbaan voor een aanzienlijk verkeersveiligheidsrisico.

Nr.	Locatie		Vormtoets					Opgeteld
		Wegvak	50/50 kruispunten	Fietsvoorzieningen	Herkenbaarheid snelheidsregime	Oversteekbaarheid	Parkeren	
1	Prins Hendriklaan	Oude trambaan t/m Prins Bernhardlaan	0,5	0	0	0	0	0,5
2	Prins Hendriklaan	Prins Bernhardlaan t/m Noordsingel	0,5	0	0	0	0	0,5
3	Van de Wateringenlaan	Koningin Wilhelminalaan t/m koningin Julianalaan	1	0	0	0	0	1
4	Prinses Irenelaan	Bruijnings Ingenhoeslaan t/m Monseigneur van Steelaan	0	0	0	1	0	1
5	Rembrandtlaan	Parkweg t/m Prins Bernhardlaan	0,5	0	0	0,5	0	1
6	De Star	de Tol t/m de Star	1	0	0	0	0	1
7	Rozenboomlaan	Parkweg t/m Prins Bernhardlaan	1	0	0	0,5	0	1,5
8	Prinses Mariannelaan	Laan van Middenburg t/m Westenburgstraat	0,5	0	0,5	1	0	2
9	Potgieterlaan	Laan van Nieuw Oosteinde t/m Monseigneur van Steelaan	1	0	1	0	0	2
10	Sint Martinuslaan	Prins Bernhardlaan t/m Monseigneur van Steelaan	1	0	1	0	0	2
11	Nieuwstraat	Delftsekade t/m Damhouderstraat	1	0	0	1	0	2
12	Dillenburgsingel	Graaf Willem de Rijkelaan t/m Noordsingel	1	0,5	0	0,5	0	2
13	Prinses Mariannelaan	Geestbrug t/m Binckhorstlaan	1	0	0,5	1	0	2,5
14	Prinses Mariannelaan	Binckhorstlaan t/m Fonteynenburghlaan	1	0	0,5	1	0	2,5
15	Prinses Mariannelaan	Fonteynenburghlaan t/m Laan van Middenburg	1	0	0,5	1	0	2,5
16	Rodelaan	Oosteinde t/m Prins Bernhardlaan	1	0,5	0	0,5	0,5	2,5
17	Voorburgseweg	Doktor van der Stamstraat t/m Damlaan	0	1	1	0,5	0	2,5
18	Nieuwstraat	Damhouderstraat t/m de Tol	1	0	0,5	1	0	2,5

Tabel A.1.4 50 km/u-wegen met een lage vormtoetsscore

60 km/uur-wegen

De 60 km/u-wegen in het beheer van de gemeente Leidschendam-Voorburg zijn beoordeeld op vijf criteria. Deze vijf criteria staan vermeld in Tabel A.1.5. De criteria zijn afgeleid van de Duurzaam Veilig-inrichtingskenmerken. In de tabel is ook aangegeven hoe de score bij elk criterium wordt bepaald. Een weg(vak) kan daarmee maximaal vijf punten scoren.

Nr.	Criteria	1 punt indien:	0,5 punten indien:	0 punten indien:
1	Maatregel kruisingen 30/60 km/h-wegen	Fys snelheidsmaatregel (kruispuntplateau)	Beperkte snelheidsremming (bv. visueel plateau)	Geen snelheidsmaatregel
2	Herkenbaarheid snelheidsregime	Snelheid <u>volledig</u> herkenbaar aan wegbeeld (kantmarkering, berminrichting, bebouwing)	Snelheid <u>deels</u> herkenbaar aan wegbeeld (kantmarkering, berminrichting, bebouwing)	Snelheidsregime <u>slecht</u> herkenb aan wegbeeld (kantmarkering, berminrichting, bebouwing)
3	Voorrangsregeling bij kruisingen met 30 of 60 km/uur-wegen	Geen voorrangsregeling	Voorrangsregeling deels toegepast (op gelijkwaardige kruispunten)	Geen gelijkwaardige kruispunten
4	Snelheidsremmende voorzieningen op wegvakken	Voldoende snelheidsremmers of geen lange rechtstanden	Lange rechtstanden met beperkt aantal visuele snelheidsremmers	Geen snelheidsremmers aanwezig, wel lange rechtstanden
5	Kruispunten met 50 of 80 km/uur-wegen	Rotonde, VRI of voorrangskruispunt conform DV-richtlijnen met fysieke midden geleiders	Voorrangskruispunt of VRI met sobere vormgeving zonder fysieke midden geleiders	Gelijkwaardig (voorrangs) kruispunt zonder middengeleiders of attentie verhogende maatr

Tabel A.1.5 Vormtoetscriteria 60 km/u-wegen

Verderop in deze bijlage – Tabel risico indicatoren 60 km/u-wegen staat de vormtoetsscore weergegeven van alle getoetste 60 km/u-wegen. Het aantal 60 km/u-wegen in het beheer van de gemeente Leidschendam-Voorburg is beperkt. In totaal zijn 12 wegen getoetst. In Tabel A.1.6 is de vormtoetsscore weergegeven van de slechtst scorende 60 km/u-wegen (2,5 punten of minder). Bij 2,5 punten voldoet een weg(vak) voor 50% aan de inrichtingskenmerken van een 60-km/uur weg (immers maximale score 5 punten). Alleen de Veenpoldersweg en de Kniplaan scoren lager dan 2,5 punten. Uit de tabel is verder af te lezen dat op deze wegen geen snelheidsremmende maatregelen aanwezig zijn. De snelheidsremmende maatregelen ontbreken zowel bij kruispunten met 30 en 60 km/uur-wegen als op wegvakken.

Nr.	Locatie		Vormtoets				Opgeteld
	Straat	Kruispunt-maatregel bij kruising met 30 of 60 wegen	Herkenbaarheid snelheids-regime	Voorrangs-regeling bij kruising met 30 of 60 wegen	Snelheidsremmers op wegvakken	Kruispunten met 50 of 80 wegen	
1	Veenpoldersweg	0	1	0	0	1	2
2	Kniplaan	0	1	0	0	1	2

Tabel A.1.6 60 km/u-wegen met een lage vormtoetsscore

Solitaire fietspaden

De solitaire fietspaden in het beheer van de gemeente Leidschendam-Voorburg zijn beoordeeld op vijf criteria. Deze vijf criteria staan vermeld in Tabel A.1.7. De criteria zijn afgeleid van de Duurzaam Veilig-inrichtingskenmerken. In de tabel is ook aangegeven hoe de score bij elk criterium wordt bepaald. Een solitair fietspad kan daarmee maximaal vijf punten scoren. Indien een solitair fietspad voldoet aan alle kenmerken kan gesproken worden van een volledig vergevingsgezind fietspad.

Nr.	Criteria	1 punt indien:	0,5 punten indien:	0 punten indien:
1	Intensiteit passend voor solitair fietspad	Bij breedte van 2,5m minder dan 50 fts/h, bij 2,75m minder dan 150 fts/h, bij 3,75m minder dan 350 fts/h, bij 4,5m meer dan 350 fts/h	NVT	Bij breedte van 2,5m meer dan 50 fts/h, bij 2,75m meer dan 150 fts/h, bij 3,75m meer dan 350 fts/h, bij 4,5m meer dan 350 fts/h
2	Visuele geleiding	Volledig herkenbaar. Aanwezigheid as- en kantmarkering	Deels herkenbaar. Gedeeltelijk aanwezige as- of kantmarkering	Niet herkenbaar. Afwezigheid as- en kantmarkering
3	Verharding	Volledig gesloten verharding	Gedeeltelijk gesloten en open verharding	Volledig open verharding
4	Lage en/of schuine randen	Alle opsluitbanden zijn laag en/of schuin en vrije bermen	Gedeelte van opsluitbanden zijn laag of schuin en vrije bermen	Hoge of geen schuine opsluitbanden en bermen met obstakels
5	Obstakelvrije fietspaden	Volledig obstakelvrij of obstakels hebben visuele geleiding	gedeeltelijk obstakelvrij en/of hebben deels visuele geleiding	Geen obstakelvrije fietspad en/of obstakel zonder visuele geleiding

Tabel A.1.7 Vormtoetscriteria fietspaden

Verderop in deze bijlage – Tabel risico indicatoren solitaire fietspaden staat de vormtoetsscore weergegeven van alle getoetste solitaire fietspaden. In totaal zijn 23 fietspaden getoetst. In Tabel A.1.8 is de vormtoetsscore weergegeven van de fietspaden die slecht scoren (2,5 punten of minder). Bij 2,5 punten voldoet een solitair fietspad voor 50% aan de hierboven vermelde inrichtingskenmerken (immers maximale score 5 punten). De Wilgendreef valt hierin duidelijk op met een score van 0 punten. Het stuk van de Wilgendreef tot aan de Tulpentuin voldoet aan geen kenmerk. Ook het Groenelaantje scoort slecht. Met name op het gebied van visuele geleiding (markering) is op de fietspaden nog winst te behalen, maar ook het toepassen van de juiste verharding en opsluitbanden kan bij een aantal fietspaden beter.

Nr.	Straat	Wegvak	Passende intensiteit	Visuele geleiding	Verharding	Lage en/of schuine randen	Obstakelvrije fietspaden	Opgeteld
1	Wilgendreef	Wilgendreef t/m Tulpentuin (speeltuin Wilgendreef)	0	0	0	0	0	0
2	Groenelaantje	Notenboompark t/m Veenkade	1	0	0	0	0,5	1,5
3	Populierendreef	Elzendreef t/m Hofzichtlaan	1	0	0	0	1	2
4	Elzendreef	Populierendreef t/m Elzendreef	0	0	1	1	0	2

Tabel A.1.8 Resultaten vormtoets solitaire fietspaden

A.2 Afweging en prioritering

In dit hoofdstuk worden wegen beschreven die uit de risicoanalyse naar voren zijn gekomen op basis van een lage vormtoetsscore in combinatie met een relatief hoog aantal ongevallen, een groot aantal meldingen of een hoge rijsnelheid. Hierbij worden oplossingsrichtingen meegegeven om de geconstateerde risico's te kunnen terugdringen. Bij sommige wegen vergt een passende oplossingsrichting nader onderzoek, omdat risico's dan samenhangen met de verkeersstructuur. Dit geldt vooral voor een aantal wegen in en rond het centrumgebied.

Damlaan

De Damlaan ligt tussen Oude Trambaan en Damplein, is onderdeel van het centrumgebied en is gecategoriseerd als een erftoegangsweg (30 km/uur-zone). Het is een eenrichtingsweg met uitzondering voor fietsers. De fietser heeft in de 'tegenrichting' een eigen fietsvoorziening in de vorm van een fietsstrook en er is sprake van langsparkeren. De weg heeft een aantal snelheidsremmers en oversteekvoorzieningen. Een aantal kruispunten met andere 30 km/uur zijstraten zijn met voorrangmaatregel terwijl kruisende 30 km/uur-wegen volgens richtlijnen standaard uitgevoerd dienen te worden als gelijkwaardig kruispunt en bij voorkeur voorzien van plateau. Hoewel de kruispunten niet conform standaard richtlijnen zijn, is dit gelet op de hoge intensiteiten en het verkeersbeeld in de Damlaan wel wenselijk. Door de aanwezigheid van langsparkeervakken en de laad- en losplekken nabij de winkels ontstaat een verkeersbeeld met relatief veel parkeerwisselingen. In combinatie met de hoge intensiteiten levert dit verkeersveiligheidsrisico's (te laat opmerken van medeweggebruikers door complexe verkeerssituatie), vooral voor langzaam verkeer. Om de risico's hier te kunnen beheersen is een maatwerkoplossing nodig. Geadviseerd wordt om het functioneren van de Damlaan te beschouwen in een ruimere mobiliteitsvisie voor het centrumgebied, waarbij het streven zou moeten zijn de Damlaan en het hele Damcentrum te ontlasten van gemotoriseerd verkeer.



Damplein en Damhoudersstraat

Ook het Damplein is onderdeel van het centrumgebied. De Damhoudersstraat ligt in het verlengde aan de overzijde van de Vliet en kan gezien worden als toegangsweg naar het centrum. Beide straten zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg met een maximum snelheid van 30 km/uur. De wegen hebben een roodgekleurde gesloten verharding en ogen als een verblijfsgebied, maar er zijn geen snelheidsremmende maatregelen aanwezig. De verkeersveiligheidsrisico's komen hier voort uit de drukke verkeerssituatie ten gevolge van hoge intensiteiten gemotoriseerd verkeer in combinatie met veel langzaam (fiets)verkeer. Samen met de vele verblijfsactiviteiten maakt dit dat de rijtaak voor weggebruikers complex is waardoor verkeerssituaties moeilijk tijdig ingeschat kunnen worden of medeweggebruikers niet tijdig worden waargenomen. Om de risico's hier te kunnen beheersen zou ingezet moeten worden op het verminderen van het autoverkeer in dit gebied en meer ruimte geboden moeten worden aan langzaam verkeer. Geadviseerd wordt om het functioneren van het Damplein te beschouwen in een ruimere mobiliteitsvisie voor het centrumgebied en maatregelen ter bevordering voor de verkeersveiligheid daar op af te stemmen



Rembrandtlaan (deel 30 km/uur)

De Rembrandtlaan wordt gekenmerkt door een laanprofiel met een relatief lange rechtsstanden en een breed geasfalteerd wegprofiel, met hoge intensiteiten. De rijnsnelheid ligt hier ook boven het snelheidsregime van 30 km/uur. Gelet op het beperkt aantal snelheidsremmende maatregelen wordt geadviseerd om toe te werken naar een functie als een zogenaamde GOW-30 (gebiedsontsluitingsweg met 30 km/uur) met ruimte voor de fiets door toepassen van brede fietsstroken. Ook zijn extra snelheidsremmende maatregelen op de wegvakken geschikt om de veiligheidsrisico's als gevolg van te hoge rijnsnelheden te beperken. Daarbij kan gedacht worden aan extra drempels of wegversmallingen. Ook kan gedacht worden aan het attenderen van weggebruikers op hun rijnsnelheid door het plaatsen van een snelheidsdisplay.



Wegen met hoge rijsnelheid

Bij een aantal 30 km/uur-wegen is sprake van een hoge rijsnelheid met snelheidsoverschrijding van 10-15 km/uur van het snelheidsregime (de V85 ligt dan tussen de 40 en 45 km/uur). Het gaat om de Laan van Middenburg, Oostvlietweg, De Star, Koningin Julianaweg en Veursestraatweg. Bij te hoge rijsnelheid kunnen onverwachte verkeerssituaties (die kunnen zich veel voordoen in 30 km/uur-zones/verblijfsgebieden) moeilijk tijdig worden ingeschat en neemt ook de ongevalsernst toe. Voor deze wegen kan gedacht worden aan extra snelheidsremmende maatregelen op de wegvakken of het attenderen van weggebruikers op hun rijsnelheid door het plaatsen van een snelheidsdisplay.

50 km/uur – wegen

Prins Hendriklaan

De Prins Hendriklaan betreft een weg met relatief lange rechtsstanden en een wijds wegbeeld. De inrichting van de Prins Hendriklaan voldoet echter op een aantal belangrijke op onderdelen niet aan de inrichtingskenmerken van een gebiedsontsluitingsweg. Zo ontbreekt een rijrichtingscheiding (geen as-markering), ontbreken over grote delen vrijliggende fietsvoorzieningen (alleen suggestiestroken die geen juridische status hebben) en is er sprake van een combinatie van langsparkeren met haaksparkeren. Deze kenmerken passen niet bij een gebiedsontsluitingsweg en leveren veiligheidsrisico's op, voornamelijk voor langzaam (fiets)verkeer. Omdat de Prins Hendriklaan zowel een ontsluitende (verkeers)functie heeft als een verblijfsfunctie is deze weg geschikt als een zogenaamde gebiedsontsluitingsweg met 30 km/uur (GOW-30). De intensiteiten (ca. 5.000 mvt/etmaal) passen bij een GOW-30. De inrichting van de weg kan daarop worden aangepast door extra snelheidsremmende maatregelen te treffen en de weg van bredere fietsstroken te voorzien, zodat er meer ruimte komt voor fietsers.



Rozenboomlaan

Voor de Rozeboomlaan geldt een eenzelfde analyse als de voor de Prins Hendriklaan.



De Star (50 km/uur deel)

Het eerste deel van De Star (komende vanaf De Tol) heeft maximumsnelheid van 50 km/u. Dat wegdeel heeft een gesloten verharding (asfalt). De kruispunten met de zijstraten (30 km/uur) zijn veelal vormgegeven als uitritconstructies. Dit type kruispunt past bij de inrichting van een gebiedsontsluitingsweg. De inrichting van de Star voldoet op onderdelen niet aan de eisen die aan een gebiedsontsluitingsweg worden gesteld. Zo ontbreekt over grote delen vrijliggende fietsvoorzieningen en is er sprake van langsparkeren. De veiligheidsrisico's die zich hier voordoen zijn hoge rijnsnelheid en gedeeltelijk langseparkeerde auto's in combinatie met fietsverkeer op de rijbaan (in- en uitparkerende auto's vormen dan een risico). Doordat de intensiteit op de Star laag zijn, is deze weg geschikt voor afwaardering naar een erftoegangsweg of een zogenaamde ETW-30 (gebiedsontsluitingsweg met 30 km/uur). De overige vormgeving van de weg moet dan passend worden gemaakt door realisatie van snelheidsremmende maatregelen.



Potgieterlaan

De Potgieterlaan ligt tussen Laan van Nieuw Oostende en Monseigneur van Steelaan en heeft een snelheidsregime van 50 km/uur (gebiedsontsluitingsweg). De inrichting van Potgieterlaan voldoet op een aantal belangrijke op onderdelen niet aan de inrichtingskenmerken van een gebiedsontsluitingsweg. Zo ontbreken in beide rijrichtingen vrijliggende fietsvoorzieningen (alleen suggestiestrook die geen juridische status hebben) en is er sprake van een langsparkeren in de parkeervakken. Deze kenmerken passen niet bij een gebiedsontsluitingsweg en leveren bij een rijnsnelheid van 50 km/uur veiligheidsrisico's op, voornamelijk voor langzaam (fiets)verkeer dat te smalle suggestiestroken heeft. Ook hier zijn in- en uitparkerende auto's een risico voor de fietsveiligheid. Om de verkeersveiligheidsrisico's op de Potgieterlaan te beheersen wordt geadviseerd om de weg als GOW-30 te categoriseren. Door de weg een functie als GOW-30 te geven kan een passende inrichting worden bedacht met snelheidsremmende maatregelen en met meer ruimte voor de fiets (bredere en formele fietsstroken).



Prinses Mariannelaan

De Prinses Mariannelaan ligt tussen Geestbrug en Parkweg, is 1,2 kilometer lang en heeft belangrijke verbindende functie in Voorburg. Kenmerkend voor de Prinses Mariannelaan is de aanwezigheid van de tramrails (is geen exploitatiespoor maar een calamiteitenspoor). De weg heeft een maximumsnelheid van 50 km/uur, maar voldoet niet aan alle inrichtingskenmerken voor een veilige 50 km/uur-weg. Zo ontbreken over grote delen van de weg vrijliggende fietsvoorzieningen en is er sprake van langsparkeren in parkeervakken. Dit geeft risico's voor langzaam (fiets)verkeer wegens te smalle fietsstroken en in- en uitparkerende auto's. Ook gebeuren hier relatief veel (brom)fietsongevallen. Om de verkeersveiligheidsrisico's op de Prinses Mariannelaan te beheersen wordt geadviseerd om een functie als GOW-30 (gebiedsontsluitingsweg met 30 km/uur) te overwegen. Door de weg een functie als GOW-30 te geven kan een passende inrichting worden bedacht met snelheidsremmende maatregelen en bredere fietsstroken. Dit dient wel afgestemd te worden met de functie als tramroute.



Rembrandtlaan (deel 50 km/uur)

De Rembrandtlaan heeft vanaf de Pr Bernhardlaan over een klein deel een maximumsnelheid van 50 km/uur. De huidige snelheidsovergang van 50 naar 30 (begin schoolzone) komt niet tot uiting in het wegbeeld, waardoor deze overgang ongeloofwaardig is. Geadviseerd wordt om het 50 km-deel in te korten en te beëindigen waar het wegprofiel zich versmalt. Die locatie is geschikt voor het realiseren van een duidelijke 30-poort, waardoor het 30 km-regime van de Rembrandtlaan extra wordt benadrukt.



Rodelaan (tussen Oosteinde en Essepad)

De Rodelaan heeft over de hele lengte een snelheidsregime van 50 km/uur (gebiedsontsluitingsweg). Echter heeft het deel tussen Oosteinde en Essepad de uitstraling van een 30 km/uur weg. De inrichting op dit deel van de Rodelaan voldoet in geen enkel opzichte aan de inrichtingskenmerken die passen bij een 50 km/uur regime. Dit kan verwarring oproepen bij weggebruikers over het snelheidsregime. Een oplossingsrichting is hier om dit traject van de Rodelaan te categoriseren als erftoegangsweg met snelheidsregime van 30 km/uur. Daartoe een duidelijke 30-poort te realiseren ter hoogte van het Essepad om de snelheidsovergang van 50 naar 30 te benadrukken en eventueel aanvullende passende snelheidsremmende maatregelen te treffen op het wegvak.



Nieuwstraat

De Nieuwstraat is een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Deze straat ligt tussen De Venestraat en Vlietweg. De Nieuwstraat heeft op de rechtstanden een wijdsogend wegprofiel en scoort laag in de vormtoets omdat de weg geen vrijliggend fietspad heeft (slechts smalle fietsstroken), er langs de rijbaan sprake is van langsparkeren in parkeervakken en dat hier geen rijrichtingscheiding is. Deze kenmerken passen niet bij een gebiedsontsluitingsweg en leveren veiligheidsrisico's op, voornamelijk voor langzaam (fiets) verkeer. Op de Nieuwstraat zijn meerdere ongevallen geregistreerd. De Nieuwstraat is in 2019 - 2020 heringericht en heeft veel weg van de inrichtingskenmerken van een GOW 30. Omdat de Nieuwstraat zowel een ontsluitende (verkeers)functie heeft als een verblijfsfunctie is deze weg geschikt als een zogenaamde GOW-30 (gebiedsontsluitingsweg met 30 km/uur). De inrichting van de weg kan daarop worden aangepast door de weg van (bredere) fietsstroken te voorzien, zodat er meer ruimte komt voor fietsers. Eventueel kunnen aanvullende snelheidsremmende maatregelen overwogen worden.



Van de Wateringenlaan

De Van de Wateringenlaan heeft een snelheidsregime van 50 km/uur (gebiedsontsluitingsweg), maar scoort in de vormtoets laag op de inrichtingskenmerken van een veilig ingerichte 50 km/uur weg. De inrichting voldoet in geen enkel inrichtingskenmerk. Zo ontbreken in beide rijrichtingen elke vorm van fietsvoorzieningen, is er geen rijrichtingscheiding en is er sprake van haaks parkeren in de parkeervakken. Deze kenmerken passen niet bij een gebiedsontsluitingsweg en leveren veiligheidsrisico's op, voornamelijk voor langzaam (fiets)verkeer wegens hoge rijnsnelheid en bij het in- en uitparkeren vanuit (haakse) parkeervakken. Om de verkeersveiligheidsrisico's op de Van de Wateringenlaan te beheersen wordt geadviseerd de weg als erftoegangsweg 30 km/uur te categoriseren en de inrichting daarop af te stemmen. Passende maatregelen zijn dan: toepassen van gelijkwaardige kruispunten met kruispuntplateau's bij de 30 km/uur zijstraten.



60 km/uur – wegen

Wilsveen

De weg Wilsveen is een smalle erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/u. Deze weg ligt tussen Kostverlorenweg en Voorweg. Het wegbeeld van Wilsveen kenmerkt zich door zijn ligging langs een vaart en meerdere uitritten van woningen, bedrijfsterreinen en landbouwpercelen. Bij de bocht ter hoogte van huisnummer 39 zijn veel ongevallen geregistreerd. Verkeersveiligheidsrisico's komen hier voort uit een combinatie van menging fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer, het risico op hoge rijnsnelheid (geen snelheidsdata beschikbaar, maar hoge snelheid is wel denkbaar vanwege lange rechtstanden en ontbreken snelheidsremmende maatregelen). Hoewel het wegbeeld voldoet aan een herkenbare 60 km/uur weg wordt geadviseerd om een gepaste snelheid af te dwingen ter hoogte van bocht en op de deeltrajecten waar veel uitritten zijn, door snelheidsremmende maatregelen te treffen.



Kniplaan

De Kniplaan is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/u. Het betreft een smalle en mooie landschappelijk gelegen weg die onderdeel is van de landelijke fietsroute (LF4 Midden – Nederlandroute). Op de weg worden een aantal woningen, bedrijfs- en landbouwpercelen ontsloten. Ten noorden van de Vliet mengt het fietsverkeer met autoverkeer en ten zuiden van de Vliet is een vrijliggende tweerichtingsfietspad opgenomen. Aan de zuidkant zijn met name de oversteekpunten/kruispunten van de fietspaden potentiële risicolocaties. Deze zouden benadrukt kunnen worden door snelheidsremmende maatregelen te treffen op die kruispunten. Aan de noordkant is de menging van fietsverkeer en autoverkeer in combinatie met uitritten een risico. Gedacht kan worden aan het benadrukken van de landelijke fietsroute door de weg in te richten als fietsstraat.



Kniplaan – ten noorden van de Vliet



Kniplaan – ten zuiden van de Vliet

Solitaire fietspaden

Wilgendreef, Groenelaantje, Populierendreef en Elzendreef

Bij korte fietsdoorsteekjes in de woonwijken (Wilgendreef, Groenelaantje, Populierendreef en Elzendreef) is geconstateerd dat hier in beperkte mate wordt voldaan aan veilige inrichting van de fietspaden in verband met obstakels op het fietspad (fietspaaltjes en bebording) en obstakels direct naast het fietspad (begroeiing). Dit geeft aanrijrisico voor fietsers. Voor deze fietsdoorsteekjes is het vooral relevant om aandacht te hebben voor het verwijderen van mogelijke botsobstakels en voor goed zicht bij aansluiting op de veelal 30-wegen in de woonwijken.

Onvoldoende brede fietspaden

In deze risicoanalyse is een toets gedaan of de fietspadbreedte voldoet in verband met de intensiteiten. Daartoe zijn de intensiteiten uit het verkeersmodel gehanteerd (deze kunnen afwijken van werkelijke intensiteiten). De solitaire fietspaden die in deze risicoanalyse naar boven zijn gekomen als 'te smal' zijn: Appelgaarde, Veurselaan, oude Veenpad, Hoekweg, Nicolaas Beetslaan, Schellinglaan, Zijdesingel, Elzendreef en Wilgendreef. Om de risico's op deze solitaire fietspaden te beheersen wordt geadviseerd om de toets uit te voeren aan de hand van werkelijke fietsintensiteiten en op basis daarvan te beoordelen of fietspaden verbreedt moeten worden.

Fietspaden met meer dan 5 wijkprikkermeldingen

Uit de meldingen van de wijkprikker blijkt dat de volgende fietspaden aandacht vragen: Veurselaan, Schellinglaan, Essenpad en Nicolaas Beetspad. Voor deze fietspaden is een nadere analyse van deze individuele meldingen raadzaam. Op basis daarvan kunnen maatregelen overwogen worden.

