

***invullen agendacommissie***

*datum ontvangst*

*beeldvorming op*

*oordeelvorming op*

*besluitvorming op*

***invullen organisatie***

*registratienr.* 18INT06133

*casenr.* BBV18.0226

*onderwerp* Projectenagenda Verkeersveiligheid Pijnacker-Nootdorp

*reden* Actieve informatieplicht

*portefeuillehouder* Ilona Jense-van Haarst

*datum* 26 juni 2018

*afdeling* Wijkzaken

*behandeld door* Richard de Ruijter

*bijlagen* 1. Toelichting projecten op de projectenagenda

2. Verkeersveiligheidsonderzoek gemeente Pijnacker-Nootdorp 2017, DTV Consultants, 25 april 2018

Geachte leden van de raad,

Hierbij willen wij u informeren over de verkeersveiligheidsprojecten die we de komende jaren gaan uitwerken.

### ***Aanleiding***

Als onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Duurzame Mobiliteit 2016-2018, heeft de gemeente een verkeersveiligheidsanalyse uit laten voeren. In deze analyse hebben we gekeken of er grote knelpunten zijn waar veel ongelukken gebeuren of waar veel weggebruikers zich erg onveilig voelen in het verkeer. Er zijn daarbij verschillende bronnen geraadpleegd en ook gesprekken gevoerd:

- ongevalsgegevens van de afgelopen jaren (2014 t/m 2016);
- opmerkingen over verkeersveiligheid in de Leefbaarheidsmonitor 2017;
- ingekomen meldingen bij het Meldpunt Leefomgeving;
- een bewonersenquête “prikker-op-de-kaart” (oktober 2017);
- een klankbordbijeenkomst verkeersveiligheid gemeente Pijnacker-Nootdorp (februari 2018).

Op basis van de analyse is een agenda samengesteld met projecten waar de gemeente de komende jaren nader aandacht wil besteden aan de verkeersveiligheid. Uiteindelijk doel is minder ongevallen en een veiliger gevoel in het verkeer.

### ***Resultaten inventarisatie en prioritering***

De resultaten van de verkeersveiligheidsanalyse staan uitgebreid beschreven in het rapport “Verkeersveiligheidsonderzoek gemeente Pijnacker-Nootdorp” d.d. 25 april 2018 van DTV Consultants (zie bijlage).

Hoewel elk ongeval er één te veel is, valt het aantal ongevallen op onze gemeentelijke wegen<sup>1</sup> gelukkig mee, ook in verhouding tot omliggende gemeente en de provincie (Pijnacker-Nootdorp 7,1 ongevallen per 1.000 inwoners in de periode 2014 tot en met 2016, 16,5 ongevallen per 1.000 inwoners in de hele provincie Zuid-Holland). De ongelukken gebeuren sterk verspreid over onze wegen. Er is geen sprake van duidelijke ongevallenconcentraties op specifieke locaties. Er zijn daarom geen knelpunten waar acuut actie nodig is omdat het aantal ongevallen zo hoog is. Wel bevestigt de analyse dat op rotondes in het algemeen vaker ongevallen voorkomen. Het betreft dan vooral de rotondes waar drukke stromen autoverkeer en fietsverkeer elkaar kruisen.

De respondenten van de enquête geven de verkeersveiligheid in de gemeente een ruime voldoende (6,8). Uit meldingen en enquêtes blijkt dat er wel duidelijke locaties zijn waar veel weggebruikers verkeersonveiligheid ervaren. Het gaat dan om een gevoel van onveiligheid en de daarbij verwachte kans op een ongeluk. In het onderzoek valt vooral de Kerkweg in Nootdorp op en enkele rotondes. Ook knelpunten op routes in de schoolomgeving worden regelmatig genoemd.

In de analyse is voor de meest onveilig ervaren locaties gekeken of er ook ongelukken zijn gebeurd. Op die manier is bepaald in welke gebieden de verkeersveiligheid aandacht vraagt, de aandachtslocaties. Tevens zijn daarbij de meningen uit de klankbordbijeenkomst betrokken.

Het inventariserend onderzoek heeft dus vooral in kaart gebracht wáár de verkeersveiligheid mogelijk aandacht vraagt. Daarbij is wel veel informatie verzameld waarom inwoners op bepaalde locaties verkeersonveiligheid ervaren. Bij ongevallen is er soms ook informatie beschikbaar over toedracht van ongelukken. In een volgende stap willen we ons verder verdiepen in de oorzaken van verkeersonveiligheid en kan uitgezocht worden welke maatregelen mogelijk zijn om de situatie te verbeteren. Dit kunnen educatieve of gedragsmaatregelen zijn of fysieke verbeteringen aan de weg.

---

<sup>1</sup> De analyse richt zich alleen op wegen waarvan de gemeente wegbeheerder is. Dat betekent dat de N470, de A12 en de A13 buiten de kaders van deze analyse vallen.

Om praktische en financiële redenen kunnen niet alle locaties verder onderzocht worden, daarom zijn bij het samenstellen van de projectenagenda prioriteiten gesteld.

Een onveilig gevoel hoeft nog niet te betekenen dat er werkelijk een grote kans is op (ernstige) ongelukken. Ongelukken kunnen overal en juist onverwacht gebeuren. De oplettendheid in onveilig ervaren situaties is groter en kan juist bijdragen aan veilig gebruik van de weg. Er is wel een relatie met verkeersdrukke. Bij druk verkeer is vaak sprake van onoverzichtelijke situaties en ook het geduld om voorrang te verlenen of te wachten met oversteken neemt af. De kans op ongevallen wordt groter bij toenemende verkeersdrukke. Bij het samenstellen van de projectenagenda is daarom prioriteit gegeven aan knelpunten waar sprake is van drukke stromen langzaam en snel verkeer.

Daarnaast is aangesloten bij lopende of geplande onderhoudsprojecten in het beheerplan Wegen 2018-2021 of projecten in het Uitvoeringsprogramma Duurzame Mobiliteit 2016-2018.

### **Projectagenda verkeersveiligheid 2018-2020 (wat gaan we doen)**

De analyse heeft geresulteerd in onderstaand voorstel voor een projectenagenda. Zie bijlage 1 voor toelichting op de projecten.

nr	Project	jaar	Kosten	Dekking
<b>Verdiepend onderzoek naar verbetermaatregelen</b>				
1	Visie herinrichting Delftsestraatweg Oud-Delfgauw	2018-2019	€ 30.000	Nieuw beleid
2	Onderzoek verbetermogelijkheden veiligheid rotondes	2019	€ 35.000	Nieuw beleid
3	Verkeersveiligheidsaudit Kerkweg	2020	€ 30.000	Nieuw beleid
<b>Verbetermaatregelen integraal met gepland onderhoud</b>				
4	Herinrichting Vlielandseweg/Katwijkerlaan	2019-2020	€ 1.360.000	Beheerplan Wegen 2018-2021
5	Aanpassing Oranjeplein	2019	€ 300.000	Beheerplan Wegen 2018-2021
<b>Educatieve en gedragsmaatregelen</b>				
6	Veilig naar school a. Faciliteren lespakket schoolroute b. Faciliteren Verkeersexamen basisscholen c. Stimuleren School op Seef en Totally Traffic	a. Jaarlijks 1 à 2 schoolclusters b. jaarlijks alle basisscholen c. jaarlijks	a. € 5.000 per jaar b. € 3.000 per jaar c. geen	a. regulier budget verkeer b. regulier budget verkeer c. n.v.t.
7	Verkeersveiligheidscampagnes a. landelijke campagnes b. de scholen zijn weer begonnen c. overige voorlichting	a. jaarlijks 2018-2020 b. jaarlijks 2018-2020 c. jaarlijks	a. n.v.t. b. € 2.800 c. € 500	a. n.v.t. b. regulier budget verkeer c. regulier budget verkeer

De benodigde financiële middelen voor het verdiegingsproject 1 worden aan uw raad voorgelegd en afgewogen bij de Najaarsnota 2018 en voor projecten 2 en 3 bij de Begroting 2019. De projecten 4 en 5 maken integraal onderdeel uit van het onderhoudsprogramma zoals opgenomen in het Beheerplan wegen 2018-2021. De projecten 6 en 7 worden bekostigd uit regulier budget voor Overige Verkeerszaken in de meerjarenbegroting.

#### ***Overige aandachtspunten en meldingen (wat doen we nog niet)***

Niet alle aandachtslocaties en knelpunten zijn meegenomen in de projectenagenda. De overige aandachtslocaties krijgen een lagere prioriteit omdat er geen sprake is van drukke verkeersstromen, er voorlopig geen onderhoud is voorzien of omdat er beleidsmatige redenen zijn om de situatie (nog) niet aan te pakken. Deze locaties worden alsnog bekeken op het moment dat onderhoud aan de wegen of straten uitgevoerd gaat worden. Dit wordt verder toegelicht in bijlage 1.

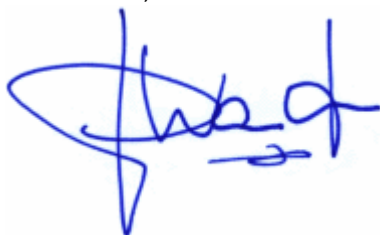
De verkeersveiligheidsanalyse levert verder een bruikbare bron van informatie bij het uitwerken van onderhoud op wegen en in wijken. Deze bron wordt waar nodig en mogelijk geraadpleegd bij het uitwerken van de onderhoudsmaatregelen. Afhankelijk van de mate van onderhoud kunnen de knelpunten opgelost worden met kleine verbeteringen of nader uitgewerkt tot herinrichtingsplannen met belanghebbenden.

#### ***Meldpunt leefomgeving (in contact)***

De verkeersveiligheidsanalyse is in eerste instantie bedoeld als inventarisatie om de belangrijkste knelpunten te herkennen. Daarbij is gebruik gemaakt van enquêtes zoals de leefbaarheidsmonitor en prikker-op-de kaart waarbij inwoners anoniem zijn uitgenodigd om locaties aan te geven die zij verkeersonveilig vinden. De genoemde knelpunten worden niet apart beantwoord. Zoals gezegd kunnen de resultaten worden gebruikt bij de voorbereiding van onderhoudswerkzaamheden.

Bekende en nieuwe verkeersveiligheidsknelpunten kunnen altijd persoonlijk gemeld worden aan de gemeente via het Meldpunt Leefomgeving. Er wordt dan per geval bekeken of er noodzaak is en mogelijkheden zijn voor verbetering, eventueel in samenwerking met de handhavende diensten.

het college van Pijnacker-Nootdorp,  
de secretaris,



drs. J.P.R. Woudstra

de burgemeester,



mw. F. Ravestein

## Bijlage 1 - Toelichting projecten



Aandachtslocaties verkeersveiligheid

Bron: Verkeersveiligheidsonderzoek Pijnacker-Nootdorp 2017, DTV Consultants, april 2018

#### Project 1 - Visie herinrichting Delftsestraatweg Oud-Delfgauw

De oude provinciale Delftsestraatweg is een belangrijke verbindingsweg in de gemeente. In 2008 is de nieuwe provinciale weg N470 geopend om de sterke groei van het verkeer door alle nieuwbouwlocaties in de regio op te vangen. Toch heeft de Delftsestraatweg nog altijd een belangrijke aanvullende functie voor de verbinding van Pijnacker met Delfgauw en Delft en voor de gastuinbouw. De weg doorsnijdt de woonkern Oud-Delfgauw. Hoewel er hier geen opvallende ongevalsconcentraties zijn, vinden bewoners en weggebruikers de weg toch niet veilig (aandachtslocatie 2.4). De meldingen van onveiligheid hebben vooral betrekking op de inrichting van de weg, die toestaat dat bestuurders harder rijden dan de limiet van 30 km/uur. Ook onoverzichtelijke situaties bij de kruispunten met de Zuideindseweg, Noordeindseweg en Graaf Willem II laan zijn volgens bewoners oorzaak voor het gevoel van onveiligheid.

In 2012 heeft de gemeente het beheer en onderhoud van de Delftsestraatweg overgenomen van de Provincie. Als onderdeel van het Beheerplan Wegen wordt de weg buiten de bebouwde kom in 2018 voorzien van een nieuwe deklaag asfalt en belijning. Aan de kant van Delfgauw zal een 30 km/h poort komen, om de overgang van 60 naar 30 km/u meer te benadrukken.

Onderhoud van de weg binnen de bebouwde kom van Oud-Delfgauw is, tot en met 2021, nog niet opgenomen in het Beheerplan Wegen. De gemeente gaat eerst met de bewoners werken aan een gezamenlijke visie over de inrichting van de weg.

In 2017 is de gemeente gestart met gesprekken over een herinrichting. Dit heeft al geleid tot eerste schetsen en ideeën van zowel de bewoners als gemeente. Hieruit blijkt meteen een dilemma met de beperkte ruimte voor het veilig afwikkelen van het snelle en langzaam verkeer. De mogelijkheden om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren moeten nu verder onderzocht en uitgewerkt worden in verkeersveilige ontwerpen. Belangrijk zijn verlagings van de snelheid en meer uitstraling van de weg als verblijfsgebied in plaats van verkeersader. De bewoners moeten weer met een veilig gevoel de weg kunnen oversteken en gebruiken. Uitdaging is daarbij om het doorgaande verkeer (inclusief bus- en hulpdiensten) te kunnen blijven faciliteren binnen de beperkte ruimte die er is. Bijkomend vraagstuk is dat de komende jaren besloten moet worden of de verkeerslichteninstallaties bij de Laan der Zeven Linden en de Noord- en Zuideindseweg vervangen moeten worden, omdat deze aan het eind van de technische levensduur komen.

De visie is in 2019 gereed.

#### Project 2 - Onderzoek verbetermogelijkheden veiligheid rotondes

Op de aandachtslocaties Westlaan/Oostlaan (1.1), Noordweg (1.2), Oranjelaan (1.3) en Molenaar Blonkweg (3.2) zijn het (vooral) de rotondes waar de ongelukken gebeuren en waar de weggebruikers zich onveilig voelen. De meest voorkomende toedracht van de ongevallen zijn het niet verlenen van voorrang, omdat bestuurder een (brom)fietser niet heeft gezien. Verder zijn enkele eenzijdige ongevallen en kop-staart ongevallen. Onder andere verkeersdrukke in combinatie met het tweerichtingsverkeer voor fietsers op de rotondes wordt genoemd als oorzaken van de ervaren verkeersonveiligheid bij rotondes.

Om te achterhalen hoe de problematiek precies ontstaat en welke mogelijkheden er zijn om de situatie te verbeteren, willen we de vijf drukste rotondes gaan observeren, bijvoorbeeld met camera's.

Het betreft de rotondes:

- Oostlaan/Emmastraat/Meidoornlaan in Pijnacker
- Westlaan/Europalaan/Nootdorpseweg in Pijnacker
- Noordweg/Nobellaan/Sportlaan in Pijnacker
- Oranjelaan/Tuindersweg/Europalaan in Pijnacker
- Molenaar Blonkweg/Oudeweg in Nootdorp

Doel van de observatie is het in beeld brengen van onder andere de verschillende verkeersstromen, het voorrangsgedrag en het gebruik van het tweerichtingsverkeer door fietsers. De ervaringen van de weggebruikers uit de enquête en eventueel nadere interviews worden hierbij betrokken. In een verkeersveiligheidsschouw zal de huidige inrichting van de rotondes onder de loep genomen worden.

Afhankelijk van de onderzoeksresultaten verwachten we praktische en uitvoerbare voorstellen voor verbetering van de verkeersveiligheid. Dit kunnen voorstellen zijn op beleidsniveau (veranderen verkeersstromen of voorangsregelingen), inrichtingsniveau (aanpassingen ontwerp, zichthoeken, drempels) en gedragsniveau (gedragsbeïnvloeding, educatie). Daarbij zal worden bekeken of de voorstellen toepasbaar zijn voor andere rotondes. De voorstellen worden voorzien van een kostenraming waarvan de dekking kan worden meegewogen in de kadernota.

Het onderzoek zal in 2019 worden uitgevoerd.

### Project 3 - Verkeersveiligheidsaudit Kerkweg

De Kerkweg (locatie 3.1) is in de verkeersveiligheidsanalyse door bewoners het meeste genoemd als onveilig ervaren weg. Er is hier ook sprake van een drukke route en veel langzaam verkeer dat van dezelfde weg gebruik maakt of deze weg kruist. De kruispunten met de Dorpsstraat en Julianastraat zijn niet zo lang geleden aangepast. Desondanks ervaren weggebruikers de situatie nog steeds als onveilig.

Om goed inzicht in de problematiek te krijgen, willen we de inrichting van de hele Kerkweg laten onderzoeken vanaf de Veenweg tot de Molenweg. Daarbij willen we ook het 30 km/u deel van de Oudeweg tot en met het kruispunt met de Ds. C. Spoorlaan laten onderzoeken. We willen dit doen met behulp van een verkeersveiligheidsaudit.

De verkeersveiligheidsauditor beoordeelt het wegontwerp vanuit de ontwerprichtlijnen en vanuit het menselijk gedrag van de weggebruikers. Bevindingen worden vastgelegd in aandachtspunten en adviezen. We willen vervolgens de adviezen verder laten uitwerken tot realistische en praktisch uitvoerbare voorstellen voor maatregelen. Hierbij kan gedacht worden aan (kleine) fysieke aanpassingen van de weginrichting, gedragsmaatregelen en beïnvloeding van routekeuzes. Voor de uitvoering van deze maatregelen moet een kostenraming en dekkingsvoorstel gemaakt worden.

Het onderzoek zal in 2020 worden uitgevoerd.

### Project 4 - Herinrichting Vlielandseweg/Katwijkerlaan

Op de Vlielandseweg en Katwijkerlaan (locatie 1.4) zijn meerdere ongevallen geregistreerd. Een duidelijke concentratie van ongevallocaties is er echter niet. Het aantal meldingen over onveiligheid op de Vlielandseweg en Katwijkerlaan is beperkt. Op de Vlielandseweg concentreren de meldingen zich vooral rondom het kruispunt met de Boezemweg, waarbij aangegeven wordt dat de situatie onoverzichtelijk is en fietsers en voetgangers moeite hebben om het kruispunt over te steken. Verder is in een klankbordsessie aangegeven dat het fietspad te smal is voor tweerichtingsfietsverkeer, dat het fietspad veel oneffenheden kent en voordeuren van woningen direct aansluiten op het fietspad. Op de Katwijkerlaan zijn vooral meldingen over verkeer dat hard rijdt en onoverzichtelijke situaties bij kruispunten en uitritten.

De Vlielandseweg en Katwijkerlaan tot de Zijdeweg zijn opgenomen in het Beheerplan Wegen voor groot onderhoud. De fietspaden langs de wegen worden geasfalteerd. Op de Vlielandseweg wordt het riool vervangen en de weg heringericht. Bij de herinrichting zal worden gezocht naar verbeteringen voor de verkeersveiligheid op basis van de genoemde knelpunten uit de analyse en de geregistreerde ongevallen. De Katwijkerlaan moet opgehoogd worden en de damwand is aan vervanging toe. De gemeente onderzoekt de technische en ruimtelijke mogelijkheden hiervan, waarbij ook gekeken wordt naar mogelijkheden voor verbreding van het fietspad.

Het groot onderhoud aan de Katwijkerlaan en Vlielandseweg is gepland in 2019-2020 als onderdeel van het Beheerplan Wegen 2018-2021.

### Project 5 - Aanpassing Oranjeplein

Uit verschillende meldingen blijkt in de verkeersveiligheidsanalyse dat de verkeerssituatie op het Oranjeplein en het kruispunt met de Emmastraat (aandachtslocatie 1.5) als onduidelijk en onoverzichtelijk wordt ervaren.

Het Oranjeplein is aan groot onderhoud toe. De bestrating is verzakt en scheef. Bovendien is de vijver scheefgezakt, waardoor de fontein niet functioneert.

Voorafgaand aan de werkzaamheden zal worden onderzocht of er mogelijkheden zijn om de inrichting van het plein aan te passen en daarmee de verkeerssituatie overzichtelijker te maken.

Het onderhoud aan het Oranjeplein is gepland in 2019 als onderdeel van het beheerplan Wegen 2018-2021.

### Project 6 - Veilig naar school

#### *a. Lespakket schoolroute*

Uit de enquêtes in de verkeersveiligheidsanalyses blijkt dat veel als onveilig ervaren punten betrekking hebben op de routes van en naar scholen. Vooral de Kruisweg (locatie 3.3) in Nootdorp en Schellingstraat in Delfgauw (locaties 2.2 en 2.3) zijn veel genoemd. In de klankbordbijeenkomst is aandacht gevraagd voor de mening van de jonge weggebruikers die uitgesloten waren van de verkeersveiligheidsenquête. Uit diezelfde enquête blijkt ook dat inwoners verkeerseducatie en verkeersopvoeding een belangrijke en effectieve maatregel vinden voor de verkeersveiligheid.

De gemeente faciliteert de scholen met het landelijke verkeersexamen. Een aantal scholen organiseren zelf een praktisch fietsexamen.

We willen de scholieren meer bewust maken en leren omgaan met de gevaren op de route van en naar school. Daarom willen we de scholen faciliteren in een lesprogramma dat samengesteld is door de ervaringen van de leerlingen zelf op hun schoolroute. De leerlingen geven aan wat zij op hun weg naar school moeilijk of gevaarlijk vinden. De belangrijkste knelpunten worden opgenomen in (online) verkeerslessen, waarbij wordt uitgelegd hoe de leerlingen het best om kunnen gaan met de knelpunten. Kinderen worden gestimuleerd om hierover te praten met hun ouders die misschien onbewust bijdragen aan de onveiligheid. Bijvoorbeeld omdat ze het verkeerde voorbeeld geven of te weinig rekening houden met andere weggebruikers bij halen en brengen van kinderen met de auto. Bij de aangedragen knelpunten kan tevens in samenwerking met de politie en gemeente gekeken worden of voorlichtings- of handhavingsacties of kleine maatregelen kunnen bijdragen aan het gewenste verkeersgedrag op de schoolroute en rondom de scholen.

Voorstel is om vanaf 2019 jaarlijks één of twee clusters van nabijgelegen scholen het lesprogramma op vrijwillige basis aan te bieden. Als eerste worden daarvoor de scholen benaderd die vallen binnen de aandachtlocaties uit de verkeersveiligheidsanalyse. De kosten worden gedekt uit het reguliere verkeersbudget. De dekking is exclusief eventuele kleine fysieke maatregelen die volgen uit de inventarisatie van knelpunten op de route.

#### *b. Landelijk verkeersexamen basisscholen*

Daarnaast blijft de gemeente het landelijk verkeersexamen jaarlijks faciliteren voor alle basisscholen in de gemeente.

#### *c. School op Seef en Totally Traffic*

In samenwerking met het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeerveiligheid stimuleert de gemeente de basisscholen om deel te nemen aan School op Seef en middelbare scholen met Totally Traffic. Het ROV-ZH biedt de scholen ondersteunende tools en lespakketten voor leerlingen om veilig en zelfstandig aan het verkeer deel te nemen en een veilige schoolomgeving te houden.

### Project 7 - Verkeersveiligheidscampagnes

#### *a. Landelijke verkeersveiligheidscampagnes*

Op circa 20 plekken in de gemeente staan blauw-gele palen waarop de gemeente verkeersveiligheidsposters laat plaatsen volgens de landelijke campagnekalender verkeersveiligheid. Doel hiervan is de weggebruiker bewust te maken van gewenst (of ongewenst) verkeersgedrag en daarmee bij te dragen aan landelijke campagnes om de verkeersveiligheid te verbeteren.



Tot en met 2020 worden deze campagne-uitingen 5x per jaar gewisseld.

*b. De scholen zijn weer begonnen*

De gemeente plaatst na de zomervakantie op circa acht plaatsen opvallende borden van 2 x 2 m langs de weg met de campagne "De scholen zijn weer begonnen". Hiermee worden automobilisten erop geattendeerd dat er weer meer jeugdige (onervaren) fietsers op de weg zijn, en er extra rekening gehouden moet worden met de verkeersveiligheid.

De campagne wordt gecontinueerd tot en met 2020.

*c. Overige voorlichting*

De verkeersveiligheidscampagnes worden aangevuld met teksten op de lichtkranten en de reclameborden langs de wegen, en met informatieve berichten op de gemeentelijke internetpagina, in de Gemeenteberichten en op social media.

### Overige aandachtslocaties

De overige genoemde aandachtslocaties in de verkeersveiligheidsanalyse krijgen een lagere prioriteit en worden nu nog niet opgenomen als projecten. Deze punten worden alsnog bekeken op het moment dat onderhoud aan de wegen of straten uitgevoerd gaat worden.

- *Floralaan (locatie 1.4)*  
De Floralaan in Keijzershof heeft een afwijkend 30 km/u profiel omdat rekening gehouden is met de busroute die hier overheen voert nadat de Floralaan is aangesloten op de Tuindersweg. De weg is daardoor iets breder en heeft busvriendelijke snelheids-remmende maatregelen wat mogelijk uitnodigt tot sneller rijden door auto's. Na aansluiting van de Floralaan op de Tuindersweg ontstaat een nieuwe verkeerscirculatie in de wijk en zal bekeken worden of de snelheid op de Floralaan structureel te hoog is en maatregelen nodig zijn. Voorlopig is geen onderhoud voorzien op de Floralaan.
- *Zuideindseweg/Zuidpoldersingel (locaties 2.1 en 2.2)*  
De meldingen op deze wegen hebben te maken met de verschillende voorrangssituaties voor fietsers en snelheid op de Zuideindseweg. Voor de regionale fietsroute Delft-Zoetermeer is het beleid dat binnen de bebouwde kom de fiets overal voorrang krijgt. Buiten de bebouwde kom (zoals op de Zuideindseweg) heeft het autoverkeer voorrang (vanwege de hogere maximum snelheden). Drukkere wegen buiten de bebouwde kom worden bij voorkeur ongelijkvloers gekruist. De voorrangssituatie is overal duidelijk aangegeven. Eventuele aanvullende snelheidsbeperkende maatregelen kunnen meegenomen worden als de Zuideindseweg toe is aan groot onderhoud. Dit is in het Beheerplan wegen 2018-2021 nog niet voorzien.
- *Laan van Nootdorp (locatie 3.4)*  
Het onveilige gevoel op deze locatie heeft vooral te maken met de weginrichting bij de toegangen tot de garages. Automobilisten vinden het verlaten van de garage lastig door het beperkte uitzicht en de helling. De voorrang is echter wel duidelijk aangegeven en vergeet soms wat meer geduld. Het is geen drukke weg. Doorgaand autoverkeer is hier verboden. Dat is duidelijk met borden aangegeven, hoewel dit soms genegeerd wordt. Meer fysieke maatregelen zijn niet mogelijk omdat hulpdiensten, bussen en vrachtverkeer hier wel mogen doorrijden. Er is geen noodzaak om de situatie nu aan te pakken. Te zijner tijd bij herstrating kan worden gekeken naar aanpassingen in de inrichting.
- *Noordweg (1.2)*  
Op de Noordweg hebben relatief veel ongevallen plaatsgevonden. Een aantal daarvan vond plaats op de rotonde met de Nobellaan die wordt meegenomen in het rotondeproject. Andere ongevallen gebeurden op het wegdeel buiten de bebouwde kom. In 2016 is al vastgesteld dat er geen eenduidige oorzaak en locatie is voor deze ongevallen en geen relatie met de uitrit van het benzinstation. De ongevallen hebben te maken met menselijk gedrag zoals afleiding en onverantwoord inhalen. Vastgesteld is dat geen acute maatregelen nodig zijn.

- *Emmastraat (locatie 1.5)*  
Fietsers en automobilisten vinden de straat door het verhoogde fietspad en scherpe hoeken moeilijk leesbaar. Bij de nieuwbouw in de Emmastraat ter hoogte van de Stationsstraat is de inrichting verbeterd. Bij herstrating kan de inrichting ook in de rest van de straat aangepast worden. Er is geen aanleiding door ongevallen of verkeersdrukke om dit meteen aan te pakken. Voorstel is af te wachten tot het regulier onderhoud van de straat.