



oktober 2025

# Verkeersveiligheid

Rekenkameronderzoek naar verkeersveiligheid in  
Pijnacker-Nootdorp

# Voorwoord

Beste lezer,

Hierbij treft u aan een rapport over verkeersveiligheid in de gemeente Pijnacker-Nootdorp. Verkeersveiligheid is een maatschappelijke opgave en voor veel inwoners van Pijnacker-Nootdorp een belangrijk onderwerp. Iedereen wil immers veilig van A naar B. Ook bestuurlijk en politiek staat verkeersveiligheid in de belangstelling. Met regelmaat hebben fracties er bij de Rekenkamer op aangedrongen hiernaar onderzoek te laten uitvoeren.

Effectief verkeersveiligheidsbeleid begint met inzicht in de verkeersveiligheid. Op basis daarvan kan beleid worden gemaakt en uitgevoerd. De Rekenkamer heeft Anteagroup gevraagd onderzoek te doen naar de vraag in hoeverre de gemeente Pijnacker-Nootdorp inzicht heeft in verkeersveiligheid, welke maatregelen de gemeente heeft genomen en in hoeverre deze maatregelen effectief zijn. Het onderzoeksteam van Antea heeft gekeken naar feiten en cijfers, naar het gevoerde beleid en de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid, naar ervaringen van bewoners en naar de sturing door de gemeenteraad. De uitkomsten van het onderzoek en de aanbevelingen die daaruit zijn voortgekomen kunt u lezen in het voorliggende rapport.

Onze dank gaat naar uit naar de Anteagroup, dat in goede samenwerking met ons het onderzoek heeft uitgevoerd. Verder gaat onze dank uit naar ambtelijke organisatie voor de aangeleverde informatie en naar het college voor het geven van een bestuurlijke reactie.

Bij dit onderzoek vindt u ook een infographic. Zodat u in één oogopslag kunt zien wat de belangrijkste resultaten van het onderzoek zijn.

Wij wensen u veel leesplezier toe bij dit rapport.

Rekenkamer Pijnacker-Nootdorp

# Inhoudsopgave

<b>Bestuurlijke nota</b>	<b>4</b>
<b>1. Aanleiding en doelstelling</b>	<b>5</b>
1.1.    Leeswijzer	5
<b>2. Overwegingen</b>	<b>6</b>
2.1.    Spoor 1   Verkeerscijfers en aanleiding	6
2.2.    Spoor 2   Beleid	6
2.3.    Spoor 3   Uitvoering	7
2.4.    Spoor 4   Sturing Raad	7
2.5.    Spoor 5   Inwoners	7
<b>3. Conclusie en aanbevelingen</b>	<b>9</b>
3.1.    Hoofdconclusie	9
3.2.    Deelconclusies	9
3.3.    Aanbevelingen	10
3.3.1.  Aanbevelingen aan de raad	10
3.3.2.  Aanbevelingen aan het college	10
<b>4. Bestuurlijke reactie</b>	<b>12</b>
<b>5. Nawoord</b>	<b>15</b>
<b>Nota van bevindingen</b>	<b>16</b>
<b>Aanleiding en doelstelling</b>	<b>18</b>
Vraagstelling	18
Onderzoeksaanpak	19
Leeswijzer	19
<b>1. Spoor 1   Aanleiding en cijfers</b>	<b>20</b>
1.1.    Ongevallenbeeld gemeente Pijnacker-Nootdorp	20
1.2.    Jaarcijfers verkeersongevallen gemeenten Pijnacker-Nootdorp, Lansingerland en Zuidplas	21
1.3.    Risicoanalyse verkeersveiligheid Pijnacker-Nootdorp	22
1.4.    Beantwoording onderzoeksvragen	23
<b>2. Spoor 2   Beleid</b>	<b>24</b>
2.1.    Gemeentelijk beleid	24
2.1.1.  Uitvoeringsstrategie Mobiliteit 2013-2025 - Pijnacker-Nootdorp staat niet stil!	24
2.1.2.  Visie Duurzame Mobiliteit 2040	25
2.1.3.  Omgevingsvisie 2050	25
2.1.4.  Integraal Veiligheidsplan 2023-2026	25
2.1.5.  Fietsplan – Gelukkig op de fiets!	25
2.1.6.  Beheerplan Wegen 2022-2025	26
2.1.7.  Resumé gemeentebeleid	26
2.2.    Provinciaal en regionaal beleid	26
2.3.    Financiële prikkels	27
2.4.    Beantwoording onderzoeksvragen	28
<b>3. Spoor 3   Uitvoering</b>	<b>31</b>
3.1.    Ambtelijke uitvoering	31
3.2.    Bouwplannen	32
3.3.    Beantwoording onderzoeksvragen	33
<b>4. Spoor 4   Sturing Raad</b>	<b>34</b>

4.1.	Bestuurlijke sturing	34
4.1.1.	Raadsvoorstellen	34
4.1.2.	Sturing door de raad	34
4.2.	Beantwoording onderzoeksvragen	35
<b>5.</b>	<b>Spoor 5   Inwoners</b>	<b>36</b>
5.1.	Bewonersmeldingen	36
5.2.	Wijk- en dorpsagenda's	36
5.3.	Sociale media en nieuws	37
5.4.	Beantwoording onderzoeksvraag	37
<b>Bijlage I  </b>	<b>Ongevallenbeeld Pijnacker-Nootdorp</b>	<b>38</b>



# Bestuurlijke nota



# 1. Aanleiding en doelstelling

De Rekenkamer Pijnacker-Nootdorp ondersteunt de gemeenteraad door onafhankelijk onderzoek te doen naar gemeentelijk beleid en de uitvoering daarvan, met als doel het verbeteren van beleid en uitvoering. In 2025 richt de rekenkamer zich onder andere op verkeersveiligheid. Dit onderzoek is ingegeven door herhaalde suggesties van raadsfracties en aangenomen moties over verkeersveiligheid. Het onderzoek is door Rekenkamer Pijnacker-Nootdorp belegd bij Antea Group.

In dit onderzoek is de effectiviteit van het verkeersveiligheidsbeleid geëvalueerd. Door middel van data-analyse en consultatie van ambtelijke experts biedt dit rekenkameronderzoek objectieve en bruikbare inzichten ter ondersteuning van veiligere verplaatsingen binnen de gemeente.

## 1.1. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn allereerst de overwegingen per onderzoekspoor opgenomen. Dit om meer inzicht in de bevindingen per onderzoekspoor te bieden, voordat in hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de algemene conclusies en aanbevelingen. In dit hoofdstuk worden eerst de hoofd- en deelconclusies behandeld waarna aanbevelingen volgen voor de raad en het college.

## 2. Overwegingen

Per onderzoekspoor is een aantal punten om in overweging te nemen, waardoor de gemeente Pijnacker-Nootdorp gericht kan werken aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersongevallen.

### 2.1. Spoor 1 | Verkeerscijfers en aanleiding

**Locatiespecifieke analyse:** De ongevalanalyse toont aan dat een significant aantal ongevallen plaatsvindt op rechte wegen en dat het aantal verkeersslachtoffers relatief hoog ligt op 30 km/u wegen. Wanneer functie en gebruik, ofwel de inrichting en mix aan modaliteiten op een weg, niet op elkaar zijn afgestemd kan dit leiden tot verkeersonveilige situaties. Zo heeft een erftoegangsweg de functie als ontsluiting van erven naar bovenliggend wegennet en de functie van een verblijfsgebied. Hierbij delen gemotoriseerd verkeer en fietsers de rijbaan. Indien functie en gebruik niet overeenkomen kan het voorkomen dat een erftoegangsweg ook wordt gebruikt door doorgaand verkeer of velenmalen hogere intensiteiten afvoert. Hierdoor kan de ruimte voor fietsers in de knel komen tussen het gemotoriseerd verkeer, waardoor verkeersonveilige situaties ontstaan. Een diepere analyse van deze locaties kan helpen bij het ontwikkelen van gerichte interventies om de verkeersveiligheid te verbeteren.

**Vergelijking met andere gemeenten:** Het aantal verkeersongevallen met letsel ligt in Pijnacker-Nootdorp aanzienlijk hoger dan in vergelijkbare gemeenten zoals Lansingerland en Zuidplas, zowel in absolute aantallen als uitgedrukt per 1.000 inwoners. Dit roept vragen op over de effectiviteit van het huidige verkeersveiligheidsbeleid en de noodzaak van aanvullende maatregelen.

**Proactieve aanpak:** In 2019 heeft de metropoolregio Rotterdam Den-Haag (MRDH) een risicoanalyse verkeersveiligheid opgesteld. Aanvullend hierop heeft de gemeente Pijnacker-Nootdorp een gedetailleerde analyse verkeersveiligheid uitgevoerd in 2019. Vanuit de MRDH is een regionale uitvoeringsagenda opgesteld, gericht op het reduceren van risico's. Pijnacker-Nootdorp heeft daar niet direct een eigen uitvoeringsprogramma aan gekoppeld. In 2022 is een Fietsplan opgesteld, met een uitvoeringsprogramma met looptijd 2022-2024. Een uitvoeringsprogramma moet regelmatig worden geactualiseerd waarna de middelen efficiënt ingezet kunnen worden om proactief bij te dragen aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.

**Infrastructuurverbeteringen:** De gemeente moet prioriteit geven aan het verbeteren van de infrastructuur op risicolocaties, zoals rotondes met fietsoversteekplaatsen, om het aantal verkeersongevallen te verminderen.

**Monitoring en evaluatie:** Het is belangrijk om de effectiviteit van genomen maatregelen continu te monitoren en te evalueren om te zorgen voor een blijvende verbetering van de verkeersveiligheid.

### 2.2. Spoor 2 | Beleid

**Evaluatie en bijsturing:** Hoewel er veel aandacht is voor infrastructuur, educatie en handhaving, ontbreekt een systematische aanpak voor het regelmatig evalueren van de effectiviteit van deze maatregelen. Door periodieke evaluaties met bewoners in te voeren, kan de gemeente beter inspelen op veranderende omstandigheden en nieuwe inzichten, en zo de verkeersveiligheid continu verbeteren. Dit zou ook helpen om de betrokkenheid van de gemeenschap te vergroten en transparantie te waarborgen.

**Doorlooptijd uitvoeringsprogramma:** De lange doorlooptijd van sommige projecten kan leiden tot vertragingen en inefficiënties. Kortere termijndoelen, jaarplannen en tussentijdse evaluaties

zouden helpen om sneller in te spelen op actuele verkeersveiligheidsproblemen. Flexibiliteit in planning en uitvoering kan bijdragen aan een dynamische aanpak.

**Financiële prikkels:** De gemeente is momenteel sterk afhankelijk van een enkele beleidsmedewerker voor het succesvol verkrijgen van subsidies. Als deze capaciteit wegvalt, kan dit leiden tot onzekerheid en vertraging. Het ontwikkelen van een robuuste eigen financieringsstrategie rondom verkeersveiligheid is daarom essentieel om de continuïteit van verkeersveiligheidsprojecten te waarborgen.

### 2.3. Spoor 3 | Uitvoering

**Regionale samenwerking:** Pijnacker-Nootdorp en andere gemeenten binnen de regio kampen met capaciteitsproblemen waardoor samenwerking achter kan blijven. Het verbeteren van de effectiviteit en samenwerking met buurgemeenten en op regionaal vlak kan de verkeersveiligheid bevorderen. Het slimmer inzetten van verkeerskundigen binnen de regio MRDH kan capaciteitsproblemen verminderen.

**Beleid rondom verkeersveiligheid:** Momenteel ontbreekt een specifiek beleidsdocument of programma voor verkeersveiligheid. Het opstellen van een dergelijk document kan helpen om de verkeersveiligheidsdoelen en -strategieën duidelijk te definiëren, te vertalen naar uitvoering en te communiceren.

**Capaciteitsproblemen:** De gemeente moet manieren vinden om capaciteitsproblemen aan te pakken, bijvoorbeeld door het inhuren van extra personeel of het efficiënter inzetten van bestaande middelen. Dit kan helpen om verkeersveiligheidsprojecten tijdig en effectief uit te voeren.

### 2.4. Spoor 4 | Sturing Raad

**Gebrek aan consistentie:** De raad behandelt verkeersveiligheid niet consistent in alle raadsvoorstellen, wat leidt tot gemiste kansen om verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Een aanpak waarbij verkeersveiligheid altijd in eenzelfde manier aan de orde komt in raadsvoorstellen zorgt voor een meer geïntegreerde en effectieve verkeersveiligheidsstrategie.

**Reactief in plaats van proactief:** De raad reageert voornamelijk op incidenten en meldingen, in plaats van een proactieve benadering te hanteren om verkeersveiligheidsrisico's te verminderen. Een proactieve aanpak zou helpen om ongevallen te voorkomen en de algehele verkeersveiligheid te verbeteren.

**Ontbreken van een vastgestelde visie:** Er is geen duidelijke visie vastgesteld binnen de raad over de richting van verkeersveiligheidsbeleid, wat de effectiviteit van de maatregelen kan beperken. Een vastgestelde visie zou zorgen voor een meer gerichte en samenhangende aanpak van verkeersveiligheidsvraagstukken.

### 2.5. Spoor 5 | Inwoners

**Subjectieve versus objectieve onveiligheid:** Er is een duidelijk verschil tussen de subjectieve onveiligheid die bewoners ervaren en de objectieve data van de gemeente. Dit kan leiden tot frustratie bij bewoners als hun zorgen niet direct worden aangepakt, omdat de verkeersdata niet aantoonbaar dat er een knelpunt ontstaat. Het is belangrijk om deze kloof te overbruggen door betere communicatie en uitleg over de data-analyse.

**Beperkt budget voor kleinschalige maatregelen:** Het budget voor kleinschalige verkeerskundige aanpassingen is beperkt, wat kan leiden tot vertragingen in het uitvoeren van noodzakelijke maatregelen. Dit kan de perceptie van de gemeente als traag en inefficiënt versterken. Het is cruciaal om te onderzoeken hoe het budget efficiënter kan worden ingezet of vergroot.

**Gebruik van sociale media:** Sociale media bieden een waardevol platform voor bewoners om hun zorgen te uiten, maar de gemeente lijkt deze input niet systematisch te gebruiken. Dit is een gemiste kans om direct in contact te staan met de bewoners en hun zorgen beter te begrijpen. Het integreren van sociale media feedback in het beleidsproces kan de betrokkenheid en effectiviteit van de gemeente verbeteren.

**Comfort en beleving:** Om de verkeersveiligheid binnen de gemeente Pijnacker-Nootdorp te verbeteren, is het essentieel om niet alleen technische oplossingen en naleving van wetgeving te overwegen, maar ook het comfort en de beleving van de inwoners. Het betrekken van inwoners bij het identificeren van knelpunten en het ontwikkelen van oplossingsrichtingen kan waardevolle inzichten bieden en zorgen voor draagvlak.

## 3. Conclusie en aanbevelingen

De hoofdvraag van het onderzoek luidt:

*In hoeverre heeft de gemeente Pijnacker-Nootdorp inzicht in de verkeersveiligheid, welke maatregelen heeft de gemeente genomen en in hoeverre zijn deze maatregelen effectief?*

In de volgende paragraaf wordt de hoofdvraag beantwoord in de hoofdconclusie. Vervolgens worden de deelconclusies gepresenteerd. Tot slot worden de aanbevelingen uiteengezet.

### 3.1. Hoofdconclusie

De gemeente Pijnacker-Nootdorp heeft een gedetailleerd inzicht in de verkeersveiligheid, maar er zijn significante verbeterpunten. De genomen maatregelen zijn deels effectief, maar er is behoefte aan een meer systematische en geïntegreerde aanpak. Capaciteitsproblemen, een beperkt budget en een kloof tussen subjectieve en objectieve onveiligheid belemmeren de uitvoering van noodzakelijke maatregelen.

### 3.2. Deelconclusies

#### **1. Een significant aantal ongevallen met letsel vindt plaats op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u.**

Uit de ongevallenanalyse blijkt dat een aanzienlijk aantal ongevallen met letsel plaatsvindt op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u. In vergelijking met de gemeenten Lansingerland en Zuidplas ligt het aantal verkeersongevallen met letsel in Pijnacker-Nootdorp hoger, zowel in absolute aantallen als uitgedrukt per 1.000 inwoners.

#### **2. In de beleidsstukken ontbreekt een systematische aanpak voor het evalueren van de effectiviteit van verkeerskundige maatregelen.**

Hoewel de gemeente Pijnacker-Nootdorp verschillende beleidsstukken heeft vastgesteld, ontbreekt een systematische aanpak voor het regelmatig evalueren van de effectiviteit van verkeerskundige maatregelen. Het bijhouden van de impact van maatregelen en aanpassingen aan de infrastructuur is een wens, maar gebeurt momenteel nog niet structureel.

#### **3. De gemeente heeft behoefte aan een geïntegreerde aanpak voor verkeersveiligheid, waarbij samenwerking tussen verschillende afdelingen en externe partijen essentieel is.**

De gemeente Pijnacker-Nootdorp werkt samen met verschillende afdelingen en externe partijen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Hoewel positieve stappen zijn gezet, is er nog ruimte voor verbetering, vooral op het gebied van budgettering en monitoring. Een robuuster en structureler verkeersveiligheidsbudget zou de gewenste impact vergroten. Daarnaast is een monitoringsstrategie nodig om de impact van maatregelen beter te kunnen volgen en bij te sturen. De samenwerking tussen afdelingen en externe partijen verloopt goed, maar kan verder worden versterkt om de verkeersveiligheid effectief te verbeteren.

#### **4. De raad wordt geïnformeerd over verkeersveiligheid naar aanleiding van incidenten.**

Binnen de raad wordt verkeersveiligheid vooral uitgedrukt in termen van ongelukken, te hard rijden en klachten. De raad is nauwelijks betrokken bij het risico gestuurde werken rondom verkeersveiligheid en reageert voornamelijk op ongelukken. Tijdens

vergaderingen worden weinig vragen gesteld en moties ingediend over verkeersveiligheidskwesties. Verkeersveiligheid wordt niet structureel behandeld in raadsvoorstellen. Er is behoefte aan een consistente manier van informeren om de raad beter in staat te stellen hun kaderstellende en controlerende rol te vervullen.

#### **5. Er is een discrepantie tussen de subjectieve beleving van verkeersveiligheid door inwoners en de objectieve data van de gemeente.**

Inwoners van Pijnacker-Nootdorp ervaren verkeersveiligheid op verschillende manieren en melden vaak verkeersgerelateerde problemen via het Meldpunt Leefomgeving. Er is echter een duidelijk verschil tussen de subjectieve onveiligheid die bewoners ervaren en de objectieve data van de gemeente. Dit kan leiden tot frustratie bij bewoners als hun zorgen niet direct worden aangepakt. Het is belangrijk om deze kloof te overbruggen door betere communicatie en uitleg over de data-analyse. Daarnaast moet de gemeente onderzoeken hoe capaciteit en budget voor kleinschalige verkeerskundige aanpassingen efficiënter kan worden ingezet of vergroot om sneller op meldingen te kunnen reageren.

### **3.3. Aanbevelingen**

#### **3.3.1. Aanbevelingen aan de raad**

##### **1. Hanteer een proactieve houding op het gebied van verkeersveiligheid door het kennisniveau te vergroten.**

De raad reageert voornamelijk op incidenten en meldingen, in plaats van een proactieve benadering te hanteren om verkeersveiligheidsrisico's te verminderen. Het is belangrijk dat de raad meer raadsinstrumenten inzet om verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Organiseer periodieke sessies waarin ambtenaren de raad informeren over de nieuwste inzichten en ontwikkelingen. Stel een systematische aanpak in voor het monitoren en rapporteren van de voortgang en effectiviteit van verkeersveiligheidsmaatregelen.

##### **2. Formuleer op voorstel van het college een eenduidige visie voor verkeersveiligheidsbeleid.**

Het ontbreekt aan een eenduidige visie binnen de raad over de richting van het verkeersveiligheidsbeleid, wat de effectiviteit van de maatregelen kan beperken. Een duidelijke en gezamenlijke visie zorgt voor een meer gerichte en samenhangende aanpak van verkeersveiligheidsvraagstukken.

##### **3. Stel op voorstel van het college structureel meer budget beschikbaar voor (kleinschalige) verkeerskundige aanpassingen.**

In 2025 is er extra budget vrijgemaakt voor kleine verkeersmaatregelen, maar het structurele budget voor kleinschalige verkeerskundige aanpassingen is beperkt. Dat kan leiden tot vertragingen in het uitvoeren van noodzakelijke maatregelen. De gemeente moet prioriteit geven aan het verbeteren van de infrastructuur op risicolocaties, zoals rotondes met fietsoversteekplaatsen, om het aantal verkeersongevallen te verminderen. Er is behoefte aan een robuuster en structureler budget om de gewenste impact te bereiken. Door extra budget vrij te maken voor kleine verkeersmaatregelen in het beheerplan wegen 2026-2029 is meer ruimte om te reageren op bewonersmeldingen. Daarbij moet duidelijk worden gecommuniceerd naar bewoners waarom kleinschalige aanpassingen wel of niet worden toegepast.

#### **3.3.2. Aanbevelingen aan het college**

##### **4. Voer een grondige analyse uit van verkeersonveilige locaties om gerichte maatregelen te kunnen ontwikkelen.**

De ongevallanalyse toont aan dat een significant aantal verkeersslachtoffers vallen op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u. De gemeente moet prioriteit geven aan

het verbeteren van de infrastructuur op risicolocaties, zoals rotondes met fietsoversteekplaatsen, om het aantal verkeersongevallen te verminderen. Een diepere analyse van deze locaties kan helpen bij het ontwikkelen van gerichte interventies om de verkeersveiligheid te verbeteren.

**5. Monitor de effectiviteit van genomen maatregelen op verkeersonveilige situaties en informeer de raad jaarlijks over de voortgang.**

Het is belangrijk om de effectiviteit van genomen maatregelen continu te monitoren en te evalueren om te zorgen voor een blijvende verbetering van de verkeersveiligheid. Door periodieke evaluaties in te voeren, kan de gemeente beter inspelen op veranderende omstandigheden. Dit zou ook helpen om de betrokkenheid van de gemeenschap te vergroten en transparantie te waarborgen. De raad moet jaarlijks over de voortgang worden geïnformeerd.

**6. Neem verkeersveiligheid op een gestructureerde manier mee in raadsvoorstellen.**

In raadsvoorstellen wordt verkeersveiligheid niet consistent behandeld. Het gaat dan om raadsvoorstellen die bijvoorbeeld gaan over verkeerskundige ingrepen of bestemmingsplannen. Het verdient aanbeveling om verkeersveiligheid in deze raadsvoorstellen wel expliciet op te nemen en zo de raad mee te nemen in de stappen die worden gezet op het gebied van verkeerskundige keuzes en verkeersveiligheid. Een aanpak waarbij verkeersveiligheid altijd op eenzelfde manier aan de orde komt in raadsvoorstellen zorgt ervoor dat de raad zijn kaderstellende en controlerende rol beter kan invullen.

## 4. Bestuurlijke reactie

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van het onderzoeksrapport Rekenkameronderzoek verkeersveiligheid Pijnacker-Nootdorp. Wij maken graag gebruik van de geboden gelegenheid op het rapport te reageren en gaan hieronder nader in op uw conclusies en aanbevelingen.

### **Algemene reactie hoofdconclusie**

Wij kunnen ons vinden in de conclusies en het gedetailleerde inzicht van het onderzoeksrapport. Verkeersveiligheid is voor ons een belangrijk uitgangspunt in ons handelen. Voor ons is het dan ook vanzelfsprekend dat verkeersveiligheid wordt meegenomen in beleid, projecten en beheer. Wel zien wij dat er verbetering nodig is om de voortgang van en impact op verkeersveiligheid structureel uit te dragen naar de gemeenteraad. Hieronder gaan wij nader in op de aanbevelingen die aan ons als college gericht zijn.

### **Aanbeveling 4. Voer een grondige analyse uit van verkeersonveilige locaties om gerichte maatregelen te kunnen ontwikkelen.**

*De ongevallanalyse toont aan dat een significant aantal verkeersslachtoffers valt op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u. De gemeente moet prioriteit geven aan het verbeteren van de infrastructuur op risicolocaties, zoals rotondes met fietsoversteekplaatsen, om het aantal verkeersongevallen te verminderen. Een diepere analyse van deze locaties kan helpen bij het ontwikkelen van gerichte interventies om de verkeersveiligheid te verbeteren.*

### Reactie

Wij onderschrijven de strekking van de aanbeveling, maar willen deze graag nuanceren. De analyse van verkeersonveilige locaties is voor ons een belangrijk instrument om gerichte maatregelen te ontwikkelen. Daarbij richten wij ons vooral op drukke 30 km/u-wegen met een ontsluitende functie én op rotondes met een verhoogd ongevalsrisico. Op beide typen locaties zetten wij in op infrastructurele verbeteringen en gedragsmaatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten. Onderstaande voorbeelden laten zien dat wij ons actief inzetten voor het terugdringen van verkeersongevallen, waardoor wij een aanvullende verdiepende analyse op dit onderwerp op dit moment niet noodzakelijk achten.

Ongeveer 80% van ons wegennet is ingericht als 30 km/u-gebied. Voor de verkeersveiligheid richten wij ons vooral op drukke 30 km/u-wegen met een ontsluitende functie, vaak voormalige 50 km/u-wegen zonder vrijliggende fietspaden. In navolging van een initiatief van het Ministerie van IenW zijn landelijke richtlijnen en een afwegingskader ontwikkeld voor gebiedsontsluitingswegen 30 km/u (GOW30), waarmee deze wegen geloofwaardig en juridisch toepasbaar als 30 km/u kunnen worden ingericht. Wij passen het afwegingskader en de richtlijnen toe om de verkeersveiligheid te verbeteren, zoals bij de herinrichting van de Kerkweg en Veenweg in Nootdorp.

In 2020 onderzochten wij de rotondes met het hoogste ongevalsrisico. Dit leidde tot een verkeersveiligheids campagne gericht op bewust rijgedrag van automobilisten en fietsers, en tot kleine aanpassingen zoals duidelijke belijning en aanduiding van tweerichtingsverkeer. Het bewerkstelligen van gedragsverandering is een zaak van lange adem. Het is daarom moeilijk om een rechtstreeks verband te leggen tussen de verkeersveiligheids campagne en de effecten voor de verkeersveiligheid. Wel merken we tijdens de jaarlijkse Veiligheidsdag dat de bekendheid van de campagne toeneemt. We zijn daarom voornemens om deze campagne ook de komende jaren te voeren. Bij groot

onderhoud nemen we structurele maatregelen mee, zoals snelheidsremmende oversteekplateaus. Op verzoek van de gemeenteraad is daarnaast een grondige analyse uitgevoerd voor rotonde Noordweg-Nobellaan.

Voor het onderzoek naar veilige schoolroutes ontwikkelden wij de Ongevallenrisico viewer. Deze tool combineert ongevals-, snelheids- en inrichtingsdata tot een risicoscore per weg of kruispunt. We zetten de viewer in om te beoordelen of de weginrichting voldoet aan de normen en gebruiken de uitkomsten om verbetermaatregelen te onderbouwen.

Het college adviseert de gemeenteraad, aan de hand van bovengenoemde uitleg, om deze aanbeveling niet over te nemen.

**Aanbeveling 5. Monitor de effectiviteit van genomen maatregelen op verkeersonveilige situaties en informeer de raad jaarlijks over de voortgang.**

*Het is belangrijk om de effectiviteit van genomen maatregelen continu te monitoren en te evalueren om te zorgen voor een blijvende verbetering van de verkeersveiligheid. Door periodieke evaluaties in te voeren, kan de gemeente beter inspelen op veranderende omstandigheden. Dit zou ook helpen om de betrokkenheid van de gemeenschap te vergroten en transparantie te waarborgen. De raad moet jaarlijks over de voortgang worden geïnformeerd.*

Reactie

Wij onderkennen het belang van veiligheidsbewustzijn en delen uw opvatting dat monitoring en transparante rapportage versterkt moeten worden. Daarom gaan wij jaarlijks rapporteren in de jaarverslag over de stand van zaken, met gebruik van de ongevallenrisicoviewer en de VIAongevallentool. Structurele effectmeting van maatregelen is complex en kostbaar, en merkbare effecten op verkeersgedrag en ongevalcijfers worden vaak pas na jaren zichtbaar. Daarom combineren wij kwantitatieve monitoring met verkeerskundige schouwen en meldingen van gebruikers, zodat we maatregelen waar nodig kunnen bijstellen.

In het verleden heeft een jaarlijks verkeersoverleg met de politie plaatsgevonden. Wij gaan dit structurele overleg opnieuw opstarten en betrekken hierbij ook onze handhaving, zodat knelpunten en samenwerking rond verkeersveiligheid jaarlijks worden besproken.

Wij kunnen ons vinden in deze aanbeveling en adviseren de gemeenteraad deze aanbeveling dan ook over te nemen.

**Aanbeveling 6. Neem verkeersveiligheid op een gestructureerde manier mee in raadsvoorstellen.**

*In raadsvoorstellen wordt verkeersveiligheid niet consistent behandeld. Het gaat dan om raadsvoorstellen die bijvoorbeeld gaan over verkeerskundige ingrepen of bestemmingsplannen. Het verdient aanbeveling om verkeersveiligheid in deze raadsvoorstellen wel expliciet op te nemen en zo de raad mee te nemen in de stappen die worden gezet op het gebied van verkeerskundige keuzes en verkeersveiligheid. Een aanpak waarbij verkeersveiligheid altijd op eenzelfde manier aan de orde komt in raadsvoorstellen zorgt ervoor dat de raad zijn kaderstellende en controlerende rol beter kan invullen.*

Reactie

We nemen deze aanbeveling ter harte en zullen daar waar nodig verkeersveiligheid in de raadsvoorstellen meenemen. We streven ernaar om verkeersveiligheid prominenter te

verwerken in de bestaande en toekomstige plannen. De resultaten van het rekenkameronderzoek worden binnen de organisatie breed gedeeld ter ondersteuning van deze aanpak. Het college adviseert de gemeenteraad dan ook om om deze aanbeveling over te nemen.

Wij gaan ervan uit u zo voldoende te hebben geïnformeerd en kijken uit naar het gesprek in de gemeenteraad over dit onderwerp.

## 5. Nawoord

Op 11 september 2025 ontving de rekenkamer de bestuurlijke reactie op het rapport. De rekenkamer is verheugd te lezen dat het college de urgentie onderschrijft en aan de slag gaat met de aanbevelingen. De rekenkamer ziet nog steeds aanleiding om de aanpak van verkeersveiligheid te intensiveren, vanwege het relatief hoge aantal ongevallen. Het college adviseert twee aanbevelingen aan het college (5 en 6) over te nemen en een aanbeveling (4) niet over te nemen. De rekenkamer geeft hierbij nog een aandachtspunt mee aan de raad.

### **Analyse verkeersonveilige locaties**

Het college schrijft in haar bestuurlijke reactie de vierde aanbeveling te 'onderschrijven maar deze graag te willen nuanceren'. In het vervolg van de reactie worden een aantal voorbeelden genoemd over hoe het college zich ingezet heeft en inzet om verkeersonveilige locaties te analyseren. De rekenkamer constateert dat bij deze voorbeelden informatie wordt genoemd die niet eerder is gedeeld met de rekenkamer. Zo is de rekenkamer bij het opvragen van informatie, bij de interviews en bij het ambtelijk wederhoor niet geïnformeerd over het bestaan van een 'Ongevallenrisico viewer'. De rekenkamer heeft deze informatie dus ook niet mee kunnen wegen bij de conclusies en aanbevelingen.

De rekenkamer wijst de raad erop dat ondanks de analyses die het college doet, tijdens het rekenkameronderzoek onvoldoende duidelijk is geworden wat de oorzaak is van de verkeersonveiligheid. Dat geldt met name voor het hoge aantal ongevallen met letsel op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u.



# Nota van bevindingen





**Rekenkameronderzoek  
verkeersveiligheid  
Pijnacker-Nootdorp**

**Antea Group**

Understanding today.  
Improving tomorrow.

23 juli 2025

## Aanleiding en doelstelling

De Rekenkamer Pijnacker-Nootdorp ondersteunt de gemeenteraad door onafhankelijk onderzoek te doen naar gemeentelijk beleid en de uitvoering daarvan, met als doel het verbeteren van beleid en uitvoering. In 2025 richt de rekenkamer zich onder andere op verkeersveiligheid. Dit onderzoek is ingegeven door herhaalde suggesties van raadsfracties en aangenomen moties over verkeersveiligheid. Het onderzoek is door Rekenkamer Pijnacker-Nootdorp belegd bij Antea Group.

In dit onderzoek wordt de effectiviteit van het verkeersveiligheidsbeleid geëvalueerd. In dit onderzoek is een analyse gedaan van de huidige verkeersveiligheidssituatie, identificeert risico's en knelpunten en beoordeelt de genomen maatregelen en hun impact. Door middel van data-analyse en consultatie van ambtelijke experts biedt dit rekenkameronderzoek objectieve en bruikbare inzichten ter ondersteuning van veiligere verplaatsingen binnen de gemeente.

### Vraagstelling

De onderzoeksvraag die centraal staat binnen dit rekenkameronderzoek, luidt:

***In hoeverre heeft de gemeente Pijnacker-Nootdorp inzicht in de verkeersveiligheid, welke maatregelen heeft de gemeente genomen en in hoeverre zijn deze maatregelen effectief?***

Het onderzoek richt zich op meerdere sporen, elk met specifieke vragen:

#### **Spoor 1: Aanleiding & Cijfers**

- Op welke manier monitort de gemeente de verkeersveiligheid?
- Wat is bekend over het aantal verkeersslachtoffers in Pijnacker-Nootdorp en de oorzaken daarvan?
- Wat is het huidige verkeersongevallenbeeld in Pijnacker-Nootdorp, en welke trends en patronen zijn zichtbaar in de ongevallencijfers van de afgelopen vijf jaar?
- Hoe verhoudt het verkeersongevallenbeeld in Pijnacker-Nootdorp zich tot dat van vergelijkbare gemeenten, en welke lessen kunnen hieruit worden getrokken?

#### **Spoor 2: Beleid**

- Welke taken en verantwoordelijkheden heeft de gemeente ten aanzien van verkeersveiligheid?
- Op welke manier monitort de gemeente de verkeersveiligheid?
- In hoeverre zijn de maatregelen van de gemeente effectief?
- Hoe effectief is de samenwerking tussen de gemeente en andere betrokken partijen (zoals politie en scholen) bij het verbeteren van de verkeersveiligheid?
- Hoe worden verkeersveiligheidsmaatregelen geëvalueerd en bijgesteld op basis van hun effectiviteit?
- Welk beleid is door de gemeente Pijnacker-Nootdorp vastgesteld ten aanzien van verkeersveiligheid?
- In welke mate benut de gemeente Pijnacker-Nootdorp de financiële middelen beschikbaar uit bestuurlijke samenwerkingsverbanden om de verkeersveiligheid te vergroten?

#### **Spoor 3: Uitvoering**

- Welke taken en verantwoordelijkheden heeft de gemeente ten aanzien van verkeersveiligheid?
- Welke maatregelen neemt de gemeente om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen?
- In hoeverre zijn de maatregelen van de gemeente daadwerkelijk uitgevoerd?
- In hoeverre zijn de maatregelen van de gemeente effectief?
- Hoe effectief is de samenwerking tussen de gemeente en andere betrokken partijen (zoals politie en scholen) bij het verbeteren van de verkeersveiligheid?
- Hoe worden verkeersveiligheidsmaatregelen geëvalueerd en bijgesteld op basis van hun effectiviteit?

#### **Spoor 4: Sturing Raad**

- Welke taken en verantwoordelijkheden heeft de gemeente ten aanzien van verkeersveiligheid?
- Hoe wordt de gemeenteraad geïnformeerd over de (aanpak van de) verkeersveiligheid?
- In hoeverre stuurt de raad als het gaat om het verhogen van de verkeersveiligheid?

### Spoor 5: Inwoners

- Hoe ervaren bewoners de verkeersveiligheid in hun directe omgeving/ binnen hun gemeente?

### Onderzoeksaanpak

Voor spoor 1 heeft het onderzoeksteam een analyse uitgevoerd van geregistreerde verkeersongevallen en de gemeentelijke risicoanalyse verkeersveiligheid geraadpleegd. Voor vergelijkingen zijn de gemeenten Zuidplas en Lansingerland gebruikt. De rekenkamer heeft voor vergelijking met deze twee gemeenten gekozen omdat het gemeenten in dezelfde regio zijn, met een groot kassengebied en met een groeiend inwoneraantal.

Voor spoor 2 is een beleidsscan uitgevoerd op alle beleidsdocumenten binnen de gemeente Pijnacker-Nootdorp. Hierbij is vastgesteld welke doelen rondom verkeersveiligheid zijn geformuleerd en in hoeverre deze specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden zijn, en zijn omgezet in uitvoeringsprogramma's. Ook is gekeken of deze programma's aansluiten bij bestuurlijke en/of financiële samenwerkingsverbanden.

De onderzoeksvragen voor spoor 3 en 4 zijn beantwoord door middel van een uitgebreide interviewronde met ambtenaren, de portefeuillehouder en raadsleden. Voorafgaand aan deze interviews zijn meerdere bouwplannen en raadsvoorstellen bestudeerd, om meer zicht te krijgen in hoe verkeersveiligheid wordt meegenomen bij woningbouwontwikkeling binnen de gemeente.

Voor spoor 5 zijn bewonersmeldingen (Meldpunt Leefomgeving), wijk-/ buurtschap-/ dorpsagenda's binnen de gemeente Pijnacker-Nootdorp en nieuwsberichten via sociale media onderzocht.

### Leeswijzer

Hoofdstuk 2 presenteert de bevindingen met betrekking tot spoor 1, de aanleiding en cijfers. Hoofdstuk 3 behandelt spoor 2, beleid. Hoofdstuk 4 bespreekt de bevindingen over de uitvoering en sturing door de Raad, respectievelijk spoor 3 en 4. Hoofdstuk 5 beschrijft de bevindingen over spoor 5, Inwoners.

# 1. Spoor 1 | Aanleiding en cijfers

Gemeente Pijnacker-Nootdorp is wegbeheerder van de gemeentelijke wegen en is daarmee verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de lokale infrastructuur. Daarmee heeft zij de verantwoordelijkheid het wegennet bereikbaar en veilig te houden. Dit omvat in ieder geval een veilige inrichting van de infrastructuur om verkeersongevallen zo veel mogelijk te voorkomen. In Tabel 1 staat toegelicht wat verstaan wordt onder verkeersongeval, -slachtoffer en -dode.

Verkeersongeval	Verkeersslachtoffer	Verkeersdode
Een verkeersongeval wordt internationaal gedefinieerd als een ongeval op de openbare weg, waarbij ten minste één rijdend voertuig is betrokken.	Een verkeersslachtoffer (ook wel letselslachtoffer) wordt gedefinieerd als een persoon die betrokken is bij een verkeersongeval en daarbij gewond is geraakt en al dan niet is opgenomen in het ziekenhuis.	Weggebruiker die is overleden ten gevolge van een plotseling optredende gebeurtenis op de openbare weg die verband hield met het verkeer, waarbij ten minste één rijdend voertuig was betrokken. Personen die dertig dagen of meer na de ongevalsdatum overlijden worden niet als verkeersdode geteld.

Tabel 1 | Definitie verkeersongevallen en -slachtoffers

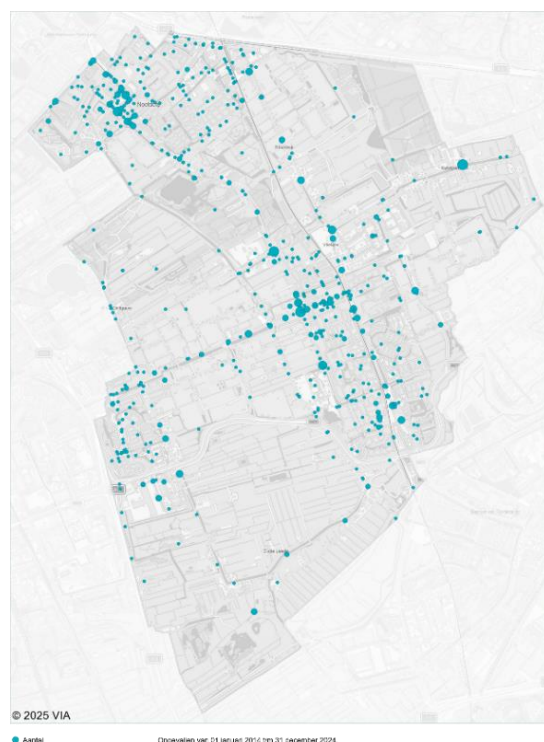
## 1.1. Ongevallenbeeld gemeente Pijnacker-Nootdorp

In de periode 2020 tot en met 2024 werden in de gemeente Pijnacker-Nootdorp 971 geregistreerde verkeersongevallen op gemeentelijke wegen gerapporteerd<sup>1</sup>. Meer dan de helft van deze ongevallen leidde tot letsel (52%), terwijl minder dan de helft (48%) resulteerde in materiële schade. In de afgelopen vijf jaar had één ongeval een dodelijke afloop.

Fietsers vormen de meest getroffen groep met 298 slachtoffers, gevolgd door bromfietzers (136) en automobilisten (65). De meeste gewonden vielen in de leeftijdscategorie 70 jaar en ouder. De leeftijdscategorie 25 t/m 39 jaar levert het grootste aandeel betrokkenen in verkeersongevallen.

Uit de ongevallenanalyse blijkt dat een derde van de verkeersongevallen plaatsvond op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u, nauw gevolgd door 50 km/u wegen (30%). Het aandeel slachtoffers is op 30 km/u wegen wel een stuk hoger dan op 50 km/u wegen (39% t.o.v. 28%). De meeste ongevallen gebeuren op een rechte weg (45%), gevolgd door kruispunten (17%) en rotondes (10%).

De laatste drie jaar is er een stabilisatie te zien in het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers. Waar in 2022 het aantal verkeersongevallen ten opzichte van 2020 met de helft was toegenomen (216 t.o.v. 141) en het aantal verkeersslachtoffers was verdubbeld (130 t.o.v. 63), zijn de aantallen in 2024 nagenoeg gelijk aan 2022. Een mogelijke reden hiervoor kan zijn dat in 2020 Covid uitbrak en men minder naar buiten mocht/ging.



Afbeelding 1 | Locaties met geregistreerde verkeersongevallen binnen gemeentegrens Pijnacker-Nootdorp (2020-2024) | VIA.nl. Afbeelding is in bijlage I vergroot weergegeven.

<sup>1</sup> Voor de verkeersongevallenanalyse is gebruik gemaakt van VIA. VIA registreert alle ongevallen die bekend zijn bij de Politie, bergers, ziekenhuizen, etc. en publiceert deze op een online platform. De politie registreert vanwege diverse redenen niet alle verkeersongevallen en slachtoffers. Ook alternatieve registraties, zoals de Doodsoorzakenstatistiek van het CBS of de registratie van ziekenhuisopnamen (LBZ) zijn niet volledig. Elk van de gegevensbronnen heeft zijn eigen 'blinde vlekken'. Voor verkeersdoden ligt de registratiegraad op circa 90%, letsel circa 50% en uitsluitend materiële schade op 10% (Bron: SWOV.nl)

Afbeelding 1 biedt een overzicht van de verkeersongevallenlocaties binnen de gemeente Pijnacker-Nootdorp. In Tabel 2 worden de top 10 locaties met verkeersongevallen op gemeentelijke wegen in Pijnacker-Nootdorp weergegeven, gebaseerd op de ongevallenanalyse. Dit laat zien op welke locaties de meeste verkeersongevallen plaatsvinden met het aantal letselgevallen daarbij, met op nummer 1 de locatie waar de meeste ongevallen gebeuren.

#	Verkeersongevalslocatie	Aantal verkeersongevallen	Aantal letselongevallen	Betrokken weggebruikers
1	Europalaan – Nootdorpseweg – Westlaan	13	8	Personenauto - Fiets
2	Klapwijkseweg – Parklaan	12	7	Divers
3	Noordweg – Sportlaan – Nobellaan	11	4	Personenauto - Fiets
4	Katwijkerlaan	9	7	Personenauto - Fiets
5	Oostlaan – Emmastraat – Meidoornlaan	9	7	Divers
6	Monnikenweg – Zijdeweg	8	4	Personenauto - Personenauto
7	Europalaan – Tuindersweg – Oranjelaan	8	4	Personenauto - Fiets
8	Overgauwseweg – Delftsestraatweg – Rijskade	7	4	Auto, Fiets, Fiets - Fiets
9	Koningin Julianastraat	7	2	Personenauto - (Brom)Fiets
10	Katwijkerlaan – Vlielandseweg – Nieuwkoopseweg	6	3	Personenauto - Fiets

Tabel 2 | Top 10 locaties met verkeersongevallen op gemeentelijke wegen in Pijnacker-Nootdorp (2020-2024) | VIA.nl

De top 10 locaties met verkeersongevallen binnen de gemeente Pijnacker-Nootdorp zijn voornamelijk rotondes, namelijk de locaties 1, 2, 3, 5, 7 en 8. Op deze locaties komen de volgende typen weggebruikers en ongevallen het meest voor:

**Betrokken Weggebruikers:** Personenauto's en fietsers

**Soorten Ongevallen:** Flankongevallen en eenzijdige ongevallen.

## 1.2. Jaarcijfers verkeersongevallen gemeenten Pijnacker-Nootdorp, Lansingerland en Zuidplas

In de periode 2020 tot en met 2024 vonden er in Pijnacker-Nootdorp 971 geregistreerde verkeersongevallen plaats op gemeentelijke wegen. Dit ligt tussen het aantal geregistreerde verkeersongevallen in Lansingerland (1.083) en Zuidplas (795) in. Corrigerend naar het aantal inwoners, is het aantal verkeersongevallen nagenoeg gelijk. Per 1.000 inwoners is het aantal ongevallen 16,74 in Pijnacker-Nootdorp, 16,29 in Lansingerland en 16,56 in Zuidplas. In Tabel 3 zijn de ongevallencijfers van de drie gemeenten naast elkaar gezet.

Periode 2020 - 2024	Pijnacker-Nootdorp 58.000 inwoners	Lansingerland 65.500 inwoners	Zuidplas 48.000 inwoners
Aantal ongevallen op gemeentelijke wegen	971	1.083	795
Aantal ongevallen per 1.000 inwoners <sup>2</sup>	16,74	16,29	16,56
Aantal ongevallen met materiële schade	468 (48%)	722 (86%)	467 (73%)
Aantal ongevallen met minstens één betrokkenen met letsel	502 (52%)	358 (14%)	325 (27%)
Aantal ongevallen met dodelijke afloop	1 (<1%)	3 (<1%)	3 (<1%)
Aantal gewonden	541	395	354

Tabel 3 | Benchmark Pijnacker-Nootdorp, Lansingerland en Zuidplas (2020-2024) | VIA.nl

Opvallend is dat Pijnacker-Nootdorp een aanzienlijk hoger percentage ongevallen met letsel heeft (52%) in vergelijking met Lansingerland (14%) en Zuidplas (27%). Het aantal gewonden ligt dan ook een stuk hoger (541 t.o.v. 395 en 354). Hierbij geldt dat binnen Pijnacker-Nootdorp 85% van de letselslachtoffers kwetsbare verkeersdeelnemers zijn, voor Lansingerland (81%) en Zuidplas (75%) ligt dit percentage iets lager. Dit wijst op een grotere verkeersveiligheidsuitdaging voor kwetsbare verkeersdeelnemers in Pijnacker-Nootdorp. Het hogere percentage kan verschillende oorzaken hebben, zoals menging van verkeer, oversteeklocaties, rotondes, type

<sup>2</sup> Inwoners per gemeente 2024 | CBS

wegen, registratiegraad ongevallen, etc. Het is niet eenduidig te zeggen waar dit verschil in letselslachtoffers exact door wordt veroorzaakt.

### 1.3. Risicoanalyse verkeersveiligheid Pijnacker-Nootdorp

In 2019 stelde de metropoolregio Rotterdam Den-Haag (MRDH) een risicoanalyse verkeersveiligheid op om bij te dragen aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). Het beleid richt zich op een proactieve aanpak van risico's in het verkeerssysteem, waarbij niet alleen ongevallen en slachtoffers worden geanalyseerd, maar ook risicofactoren zoals wegkenmerken, omstandigheden en gedragingen van verkeersdeelnemers. De MRDH voerde een gedetailleerde analyse uit om de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's in kaart te brengen. Deze analyse vormt de basis voor een uitvoeringsprogramma gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verminderen van verkeersslachtoffers. Prioritaire risicothema's zijn wegkenmerken, omstandigheden en gedragingen van verkeersdeelnemers. Deze benadering stelt de MRDH in staat gerichte maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid in de regio te verbeteren. Onderstaande risicothema's zijn met prioriteit geïdentificeerd:

Veilige infrastructuur	Kwetsbare & onervaren verkeersdeelnemers	Snelheid in het verkeer
De noodzaak om de inrichting van fietsinfrastructuur en 30 km/uur-wegen veiliger te maken door verbeteringen aan te brengen in de infrastructuur.	Speciale aandacht voor groepen zoals fietsers, onervaren bestuurders, kinderen en ouderen die extra risico lopen in het verkeer.	Het beheersen van snelheden in woonwijken waarbij een maximumsnelheid van 30 en 50 km/uur geldt, om ongevallen te voorkomen en de ernst van ongevallen te verminderen.

Tabel 4 | Verkeersveiligheidsrisico's metropoolregio Rotterdam Den-Haag (Risicoanalyse Verkeersveiligheid 2019)

Aanvullend op de risicoanalyse verkeersveiligheid van de MRDH, heeft de gemeente Pijnacker-Nootdorp een gedetailleerde analyse uitgevoerd op verkeersongevallen in de periode 2014 tot en met 2018. Deze analyse toont een stijgende trend in het aantal verkeersongevallen op gemeentelijke wegen, hoewel het aantal slachtoffers lager ligt dan het gemiddelde in de MRDH-regio. Opvallend is de relatief hoge ongevalskans voor de leeftijdsgroep 70 jaar en ouder, evenals het hoge aantal slachtoffers in de leeftijdsgroep 16-17 jaar. Fietsers zijn de meest getroffen groep bij verkeersongevallen, gevolgd door bromfietzers, terwijl het aantal slachtoffers in personenauto's opvallend laag is.

In Pijnacker-Nootdorp liggen relatief veel erftoegangswegen<sup>3</sup>, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, en relatief weinig 50 km/u wegen. Op 30 km/u wegen vonden in 2014-2018 evenveel ongevallen plaats op wegvakken als op kruispunten (50%). Op 50 km/u wegen gebeurden de meeste ongevallen op kruispunten, terwijl op 60 km/u wegen de meeste ongevallen op wegvakken plaatsvonden.

Na de risicoanalyse van de MRDH is een regionale uitvoeringsagenda verkeersveiligheid opgesteld, gericht op het reduceren van risico's. De agenda focust op het verbeteren van de fietsinfrastructuur en een duurzame en veilige weginrichting. Daarnaast heeft de MRDH een regionaal programma gedragsbeïnvloeding opgesteld, met aandacht voor educatie, gedragscampagnes en voorlichting. Dit programma biedt inzicht in de mogelijkheden per doelgroep en de inzet van verschillende partners.

<sup>3</sup> Een erftoegangsweg (ETW) is een weg die toegang biedt tot woningen, bedrijven, enzovoort, binnen een verblijfsgebied. Het is het meest lokale wegtype in Nederland, waar de verblijfsfunctie belangrijker is dan de verkeersfunctie. Op een ETW komen gemengd verkeer van voetgangers, fietsers, en auto's samen.

## 1.4. Beantwoording onderzoeksvragen

### **Op welke manier monitort de gemeente de verkeersveiligheid?**

De gemeente Pijnacker-Nootdorp heeft in 2019 een gedetailleerde analyse van geregistreerde verkeersongevallen uitgevoerd. De gemeente heeft hiervoor toegang tot ViaStat. Hierin wordt landelijke ongevalldata over een langere periode verzameld en geanalyseerd om trends en risicofactoren te identificeren en beschikbaar te stellen aan wegbeheerders. ViaStat is geraadpleegd tijdens het opstellen van de risicoanalyse die de gemeente in 2019 heeft opgesteld. In de jaarstukken staat jaarlijks een overzicht van verkeersongevallen per 1.000 inwoners. De inhoud van de toelichting op deze cijfers verschilt per jaar. Er vindt verder geen structurele monitoring van verkeersongevallen plaats.

### **Wat is bekend over het aantal verkeersslachtoffers in Pijnacker-Nootdorp wat zijn de oorzaken daarvan en welke trends en patronen zijn zichtbaar in de ongevalcijfers van de afgelopen vijf jaar?**

In de periode 2020 tot en met 2024 werden in de gemeente Pijnacker-Nootdorp 971 geregistreerde verkeersongevallen op gemeentelijke wegen gerapporteerd, waarbij 542 verkeersslachtoffers vielen. Fietsers vormden de meest getroffen groep met 298 slachtoffers, gevolgd door bromfietzers (136) en automobilisten (65). De meeste gewonden vielen in de leeftijdscategorie 70 jaar en ouder. Deze doelgroepen (18/24 jaar, 25/39 en 70+) zijn de doelgroepen die landelijk het vaakst naar voren komen uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Daarin wijkt gemeente Pijnacker-Nootdorp niet af ten opzichte van de rest van Nederland. In de afgelopen vijf jaar had één ongeval een dodelijke afloop. De meeste ongevallen gebeuren op een rechte weg (45%), gevolgd door kruispunten (17%) en rotondes (10%). Door onvoldoende afstemming van functie en gebruik en de menging van verkeersdeelnemers is het aandeel slachtoffers op 30 km/u wegen een stuk hoger dan op 50 km/u wegen met vrijliggende fiets- en voetgangersvoorzieningen (39% t.o.v. 28%).

De laatste drie jaar is er een stabilisatie te zien in het aantal geregistreerde verkeersongevallen en verkeersslachtoffers. Waar in 2022 het aantal verkeersongevallen ten opzichte van 2020 met de helft was toegenomen (216 t.o.v. 141) en het aantal verkeersslachtoffers was verdubbeld (130 t.o.v. 63), zijn de aantallen in 2024 nagenoeg gelijk aan 2022.

### **Hoe verhoudt het verkeersongevallenbeeld in Pijnacker-Nootdorp zich tot dat van vergelijkbare gemeenten, en welke lessen kunnen hieruit worden getrokken?**

Het verkeersongevallenbeeld in Pijnacker-Nootdorp laat zien dat er in de periode 2020 tot en met 2024 971 geregistreerde verkeersongevallen plaatsvonden op gemeentelijke wegen, met 542 verkeersslachtoffers. Dit aantal ligt tussen de 1.083 ongevallen in Lansingerland en de 795 in Zuidplas. Gecorrigeerd voor het aantal inwoners, zijn de ongevalcijfers per 1.000 inwoners nagenoeg gelijk. Fietsers en ouderen (70+) zijn de meest getroffen groepen, en de meeste ongevallen gebeuren op rechte wegen en kruispunten. Bij Lansingerland en Zuidplas is de grootste groep letselslachtoffers 18 tot en met 24 jaar en 25 tot en met 39 jaar. Ook in deze gemeenten gebeuren de meeste ongevallen onder fietsers. De laatste drie jaar is er een stabilisatie in het aantal ongevallen en slachtoffers, mogelijk door de impact van Covid-19.

Deze trends en patronen benadrukken de noodzaak van gerichte verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals het verbeteren van de fietsinfrastructuur en het opstellen van een regionaal programma voor gedragsbeïnvloeding, om de verkeersveiligheid te verbeteren en het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. De vergelijkbare cijfers suggereren bovendien dat succesvolle maatregelen in één gemeente ook elders effectief kunnen zijn. Gerichte verbeteringen in fietsinfrastructuur en gedragsbeïnvloeding zijn essentieel. Regionale samenwerking en het delen van best practices kunnen de verkeersveiligheid verder verbeteren.

## 2. Spoor 2 | Beleid

Het tweede onderzoekspoor dat is onderzocht, is het spoor beleid. Een beleidsscan is uitgevoerd waarbij alle beleidsdocumenten met betrekking tot of die relevant zijn voor verkeersveiligheid zijn bekeken, gemeentelijk, regionaal en provinciaal. Hieruit is gefilterd welk beleid de gemeente heeft vastgesteld en welke doelen hierin zijn opgenomen. Ook is gekeken in hoeverre het bestaande beleid is omgezet naar uitvoeringsprogramma's en waar een financiële of bestuurlijke samenwerking is aangegaan (bijv. aanhaken bij landelijke, provinciale of regionale plannen).

### 2.1. Gemeentelijk beleid

In gemeentelijk beleid beschrijft een gemeente haar doelen voor de fysieke leefomgeving. In onderstaande subparagrafen staat beschreven wat Pijnacker-Nootdorp in het gemeentelijk beleid heeft staan over verkeersveiligheid. Visies, plannen en programma's van de afgelopen jaren zijn geraadpleegd om tot een volledig beeld te komen. De beleidstukken zijn sectoraal opgesteld. De beleidsstukken zijn sectoraal opgesteld, waarbij er weinig verwijzing en verbinding is in de beleidsstukken. De komst van de omgevingsvisie draagt bij aan een integrale aanpak en dus ook integraal beleid, waarbij verschillende beleidsstukken door middel van visie en ambitie aan elkaar worden verbonden. Dit is bij het bestaande beleid echter nog niet het geval.

#### 2.1.1. Uitvoeringsstrategie Mobiliteit 2013-2025 - Pijnacker-Nootdorp staat niet stil!

De Uitvoeringsstrategie Mobiliteit 2013-2025 bevat een Uitvoeringsprogramma 2013-2017 met concrete maatregelen die in die periode genomen kunnen worden, omdat daar financiële dekking voor is. Daarnaast bevat de uitvoeringsstrategie ook een Uitvoeringsagenda 2017-2025. De uitvoeringsagenda heeft meer het karakter van een eerste verkenning naar de knelpunten, de mogelijke oplossingen en de kosten voor de periode vanaf 2017, waar op dat moment nog geen financiering voor is gevonden.

De doelstelling in de uitvoeringsstrategie is: "Goede bereikbaarheid binnen de gemeente en met onze gemeente". Waarvan één van de vijf effecten die de gemeente wil bereiken, is: "Verhoging verkeersveiligheid op wegen in wijken en bij scholen". Dit wil de gemeente doen door "(Her)inrichten van de openbare ruimte" en "Houden van gedragscampagnes". In het uitvoeringsprogramma worden een aantal maatregelen genoemd voor (her)inrichting van de openbare ruimte, die moeten leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid. Wat betreft gedragscampagnes is opgenomen zoveel mogelijk aan te sluiten bij regionale en landelijk campagnes, om de kosten te beperken en effectiviteit te verhogen.

De Uitvoeringsagenda geeft een overzicht van verwachte knelpunten met de daarbij te nemen maatregelen in de periode 2017-2025. Het gaat hierbij om knelpunten en maatregelen welke voorzien zijn bij groei van de gemeente en bij toename van het autobezit. De maatregelen zijn gericht op het verbeteren van de doorstroming, het verminderen van verkeersoverlast en het vergroten van de verkeersveiligheid. Ook hier zet de gemeente in op het nemen van fysieke maatregelen in de openbare ruimte en gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers door het houden van campagnes.

Om de maatregelen ten behoeve van verhoging van de verkeersveiligheid te monitoren, zijn een tweetal indicatoren gekozen, namelijk het aantal verkeersslachtoffers en de tevredenheid van inwoners en ondernemers. Hierbij is de norm gezet dat het aantal verkeersslachtoffers minder is dan het landelijk gemiddelde en minimaal 70% van de bewoners en ondernemers tevreden is. Het aantal verkeersslachtoffers ten opzichte van het landelijk gemiddelde komt jaarlijks terug in de P&C-stukken (begrotingen en jaarrekeningen). Tevredenheid van inwoners en ondernemers met betrekking tot verkeersoverlast wordt eens per twee jaar uitgevraagd voor de leefbaarheidsmonitor. Daarnaast wordt eens in de vijf/zes jaar een meting verkeersveiligheid gedaan, waarbij in een enquête onder inwoners en ondernemers wordt gevraagd naar verkeersveiligheid.

### 2.1.2. Visie Duurzame Mobiliteit 2040

De visie Duurzame Mobiliteit 2040, opgesteld in 2016, is een paraplu voor het mobiliteitsbeleid, waar wordt ingezet op minder, anders en schoner reizen. De gemeente Pijnacker-Nootdorp groeit van een ontwikkel- naar een beheergemeente en heeft in deze visie als uitgangspunt dat de infrastructuur op orde is, dat bestaande infrastructuur behouden en beter benut wordt. Om de bereikbaarheid en de leefbaarheid te behouden en te verbeteren, richt de gemeente zich op het vroegtijdig signaleren van toekomstige knelpunten. Voor de aanpak van knelpunten zal modelonderzoek naar wegennetwerkvarianten niet meer het eerste uitgangspunt zijn, maar richt de gemeente zich meer op beïnvloeding van het reisgedrag in tijd, noodzaak en soort vervoersmiddel.

De gemeente streeft naar goede bereikbaarheid van basisvoorzieningen in de kernen, optimale en eerlijke parkeervoorzieningen en goede fietsinfrastructuur. Onderdeel hiervan is het organiseren van rijvaardigheidscursussen voor veilige mobiliteit, wat door ouderenbonden wordt opgepakt voor ouderen. En het inzetten op fiets- en looproutes zodat kinderen veilig naar school kunnen wandelen en fietsen in combinatie met beperkte parkeerruimte voor de auto. In het middelbaar onderwijs is de elektrische fiets een trend. De hogere snelheden en onvoorzichtig rijgedrag kunnen vergelijkbare verkeersveiligheidsproblemen geven als bij het brommer- en scootergebruik van deze jeugdige groep. De gemeente richt zich op het stimuleren van educatie voor veilig fietsen op scholen, zowel in het basis- als middelbaar onderwijs.

Bij de visie Duurzame Mobiliteit 2040 zijn meerdere uitvoeringsprogramma's opgesteld (2016-2018 en 2019-2022) en een Uitvoeringagenda Duurzame Mobiliteit 2040. In de uitvoeringsagenda richt de gemeente zich vooral op maatregelen/opgaven die in regionaal verband opgepakt dienen te worden. In de uitvoeringsprogramma's is verkeersveiligheid één van drie thema's, en focust de gemeente op het monitoren van de verkeersveiligheid zodat vroegtijdig eventuele knelpunten gesignaleerd en aangepakt kunnen worden. Het uitvoeringsprogramma 2016-2018 is nagenoeg gerealiseerd (zo is opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2019-2022), waarbij infrastructurele maatregelen getroffen zijn en is ingezet op bewustwording en gedragsverandering. De gemeente heeft als onderdeel van het programma in 2017 een verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd wat heeft geresulteerd in een projectenagenda verkeersveiligheid. In het uitvoeringsprogramma 2019-2022 richt de gemeente zich op het verduurzamen van de mobiliteit. Een tussentijdse evaluatie laat zien dat maatregelen betreffende campagnes en uitvoeren van onderzoek conform planning loopt, maar maatregelen op het gebied van herinrichting grotendeels achterlopen.

### 2.1.3. Omgevingsvisie 2050

De Omgevingsvisie, vastgesteld in 2021, richt zich op de hele fysieke leefomgeving, waar mobiliteit een onderdeel van is. De gemeente zet in op goede lokale en regionale bereikbaarheid door zich te richten op duurzame vervoersvormen; lopen, fietsen en openbaar vervoer. Door goede alternatieven is de auto minder vanzelfsprekend. Bij gebiedsontwikkelingen en het inrichten van de openbare ruimte zegt de gemeente hier rekening mee te houden. Het thema verkeersveiligheid wordt verder niet benoemd in de Omgevingsvisie.

### 2.1.4. Integraal Veiligheidsplan 2023-2026

Het thema verkeersveiligheid is belegd bij de afdelingen Beleid en Wijkzaken. Het valt niet onder de kernthema's binnen het algehele veiligheidsbeleid. In het Uitvoeringsplan Integrale Veiligheid 2025-2026 zijn een aantal maatregelen opgenomen die verkeersveiligheid moeten stimuleren de komende jaren.

### 2.1.5. Fietsplan – Gelukkig op de fiets!

In de Omgevingsvisie en de visie Duurzame Mobiliteit wordt ingezet op het verminderen, veranderen en verduurzamen van mobiliteit. De fiets speelt een belangrijke rol in het behalen van de doelstellingen. Er is een Fietsplan opgesteld om invulling te geven aan de ambities. Het Fietsplan zal onder andere een stevige impuls moeten geven aan de fietsveiligheid in de gemeente. Als doel wordt gesteld een vermindering van 30% van het aantal fietsgewonden in 2030 (ten opzichte van 2019), met als eindpunt nul gewonden in 2050. De monitoring hiervan blijft echter achter.

Via het Uitvoeringsprogramma 2022-2024 'Gelukkig op de fiets' wordt invulling gegeven aan de doelstellingen in het Fietsplan. Maatregelen zijn geformuleerd en zijn gericht op de zwakste schakels in het netwerk en op de meest kwetsbare groepen. Uit de evaluatie blijkt dat in totaal 46 maatregelen geëvalueerd zijn. Van de 46 maatregelen is de status in december 2024 als volgt:

- 17 gerealiseerd
- 14 lopen volgens planning
- 8 lopen achter, zonder risico
- 1 loopt achter waar we in 2025 extra inzet op gaan inzetten
- 5 worden/zijn niet uitgevoerd, maar hier zijn alternatieven voor beschikbaar
- 1 wordt niet uitgevoerd, zonder alternatief

### 2.1.6. Beheerplan Wegen 2022-2025

In het Beheerplan Wegen 2022-2025 zijn veiligheid, klimaatbestendigheid en een heldere inrichting leidend. Dit blijkt uit één van de doelstellingen: 'We verduurzamen het wegenonderhoud met veiligheid als uitgangspunt'. Bij integrale projecten in bestaande woonwijken is het uitgangspunt van inrichten volgens het 'duurzaam veilig' principe. Dit betekent onder meer dat er geen asfalt meer wordt toegepast in woonwijken, rijbanen krijgen elementenverharding en de inrichting is gebaseerd op die van een 30km/u gebied.

### 2.1.7. Resumé gemeentebestuur

De gemeente Pijnacker-Nootdorp richt zich op minder, anders en schoner reizen. Het beleid is gericht op het stimuleren van alternatieve vervoersvormen zoals fietsen, lopen en openbaar vervoer, zodat autogebruik minder vanzelfsprekend is. Het thema verkeersveiligheid komt in het beleid dat afgelopen jaren is opgesteld niet specifiek terug, waar dat in de Uitvoeringsstrategie Mobiliteit 2013-2025 wel het geval was. Zowel in de visie Duurzame Mobiliteit 2040, de Omgevingsvisie 2050 en het Integraal Veiligheidsplan 2023-2026 ligt geen directe focus op verkeersveiligheid. Wel komt dit terug als thema in de uitvoeringsprogramma's die hangen onder de visie Duurzame Mobiliteit 2040. In het Fietsplan is wel opgeschreven dat fietsveiligheid de basis is en blijft van het fietsbeleid van de gemeente.

Een belangrijk uitgangspunt in het huidige beleid is het optimaal benutten en behouden van de bestaande infrastructuur, waarbij de focus ligt op het vroegtijdig signaleren en aanpakken van knelpunten. De gemeente streeft naar een goede bereikbaarheid van basisvoorzieningen en eerlijke parkeervoorzieningen en zet in op educatie en infrastructuurverbeteringen om de verkeersveiligheid te verhogen. Hieruit blijkt dat het beleid vastgesteld in 2013 (Uitvoeringsstrategie Mobiliteit 2013-2025) wordt doorgezet en de aandacht ligt bij weginrichting en gedragscampagnes/voorlichting.

De gemeente heeft in haar plannen ambitieuze doelen gesteld, zoals het verminderen van het aantal fietsgewonden met 30% in 2030 en uiteindelijk nul gewonden in 2050. Dit wordt ondersteund door gerichte maatregelen voor de meest kwetsbare groepen en zwakste schakels in het netwerk.

## 2.2. Provinciaal en regionaal beleid

Het provinciale en regionale beleid speelt een belangrijke rol in het verbeteren van de verkeersveiligheid binnen de gemeente Pijnacker-Nootdorp. De geanalyseerde documenten benadrukken de noodzaak van een gezamenlijke aanpak door verschillende stakeholders. De belangrijkste doelstellingen en uitgangspunten van provinciaal en regionaal beleid zijn hieronder toegelicht.

### Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2030

In het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid van de provincie Zuid-Holland is het landelijk beleid voor veilig verkeer vertaald naar provinciaal beleid. Hierin richt de provincie zich op een risico-gestuurde aanpak, waarbij zij actief op zoek gaat naar mogelijkheden die helpen om nog betere resultaten te behalen met veilige inrichting van infrastructuur, handhaving en educatie. In het programma heeft de provincie vier aandachtsgebieden benoemd die de komende jaren centraal staan, namelijk verkeerssysteem, risicogroepen, de verkeersdeelnemer & gedrag en data.

### **Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 MRDH**

De regionale uitvoeringsagenda verkeersveiligheid 2025 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is een risico-gestuurd verkeersveiligheidsprogramma dat moet bijdragen om de komende jaren samen met de 21 gemeenten de verkeersveiligheid in de regio te verbeteren. Het doel van deze agenda is om via een nieuw programma Verkeersveiligheid bij te dragen aan een verkeersveilige metropoolregio door het verbeteren van de fietsinfrastructuur en van een duurzaam veilige weginrichting en meer aandacht te besteden aan gedragsbeïnvloeding met specifieke aandacht voor kinderen, jongeren en ouderen.

In de regionale uitvoeringagenda wordt ingegaan op mogelijke maatregelen. Het blijft de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders om beleidskeuzes te maken over welke maatregelen prioriteit hebben of krijgen op lokaal niveau en wat de exacte maatregelen zijn zowel de locatie als de inpassing. Het is dus essentieel dat wegbeheerders zelf een lokale uitvoeringsagenda opstellen met mogelijke maatregelen.

### **Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding 2022-2025**

Als het gaat om gedragsbeïnvloeding neemt de MRDH, vanuit een meer coördinerende en sturende rol, het voortouw om tot een meerjarenprogramma gedragsbeïnvloeding te komen. Gedragsbeïnvloeding heeft als doel het aanleren, veranderen en verbeteren van kennis, inzicht, vaardigheden en houding voor deelname aan het verkeer. Maar ook het bewustmaken bij verkeersdeelnemers van hun status, gedrag, kwetsbaarheid en verantwoordelijkheid zodat zij veilig deel kunnen nemen aan het verkeer. Het meerjarenprogramma gedragsbeïnvloeding geeft een duidelijke regionale koers waar alle gemeenten in de metropoolregio Rotterdam Den Haag op kunnen aanhaken. In het programma Gedragsbeïnvloeding wordt de verdeling gemaakt tussen educatie en gedragscampagnes en/of voorlichting.

Een goede en effectieve samenwerking van alle partijen is de sleutel om met het Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding een substantiële bijdrage te leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het streven naar nul verkeersslachtoffers. Iedere partij dient vanuit zijn specifieke verantwoordelijkheid een rol te nemen om het programma verder te brengen en de gestelde doelstellingen te bereiken.

## **2.3. Financiële prikkels**

Het verbeteren van verkeersveiligheid vereist aanzienlijke financiële investeringen. Gemeente Pijnacker-Nootdorp maakt gebruik van verschillende subsidies en regelingen om deze investeringen te ondersteunen. De belangrijkste punten hieromtrent zijn:

- **Rijksbijdragen:** Het rijk stelt jaarlijks €50 miljoen beschikbaar tot 2030 voor verbetering van verkeersveiligheid. 50% van de kale realisatiekosten van maatregelen wordt gesubsidieerd door het Rijk. Het budget wordt beschikbaar gesteld voor gemeenten in drie tranches. De eerste tranche was vrije aanvraag, waarbij de gemeente zelf 50% moest co financieren. De ongelimiteerde aanvraag is echter niet aangevraagd wegens capaciteitstekort en de dekking van een eigen bijdrage van 50%. Voor gemeente Pijnacker-Nootdorp was in de tweede tranche €211.900,- beschikbaar en in de derde tranche €458.800,-. Voor deze twee tranches zijn wel aanvragen gedaan.
- **MRDH-subsidies:** De MRDH verstrekt aanvullende subsidies op maatregelen, aanvullend op de Rijksbijdrage. Met de Regionale Uitvoeringsagenda ondersteunt de MRDH-gemeenten door aan te geven voor welke maatregelen subsidie aan te vragen is.
- **Woningbouwontwikkelingen:** Subsidies voor woningbouwprojecten worden ook gebruikt om nieuwe wijken verkeersveilig in te richten.

Om in aanmerking te komen voor Rijks- of regionale subsidies, dienen gemeenten eigen budget te reserveren specifiek voor verkeersveiligheidsmaatregelen en een lokale uitvoeringsagenda op te stellen. De subsidies zijn gebruikt om specifiek de verkeersveiligheid te verbeteren, denk hierbij aan gedragscampagnes, educatie, etc. Daarnaast worden subsidies ook gebruikt als bijvangst voor infrastructuurprojecten om verkeersmaatregelen te realiseren of extra voorzieningen te treffen. Zo heeft de gemeente de afgelopen 10 jaar ruim € 26 miljoen aan subsidie ontvangen voor 19 infrastructuurprojecten die bijdragen aan verkeersveiligheid. Voor de zachte maatregelen zoals educatie heeft de gemeente in de afgelopen 10 jaar 10 gesubsidieerde projecten uitgevoerd met een totale subsidie van €58.000,-.

## 2.4. Beantwoording onderzoeksvragen

### **Welke taken en verantwoordelijkheden heeft de gemeente ten aanzien van verkeersveiligheid?**

De gemeente Pijnacker-Nootdorp is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van lokale infrastructuur, inclusief wegen, fietspaden en voetpaden, om de verkeersveiligheid te waarborgen. Ze hebben de "Uitvoeringsstrategie Mobiliteit 2013-2025" en de "Visie Duurzame Mobiliteit 2040" opgesteld, gericht op veilig en duurzaam reizen. Het Fietsplan "Gelukkig op de fiets!" en het Beheerplan Wegen 2022-2025 bevatten maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De gemeente werkt samen met regionale en provinciale overheden om verkeersveiligheidsmaatregelen te implementeren en gebruik te maken van subsidies.

### **Welk beleid is door de gemeente Pijnacker-Nootdorp vastgesteld ten aanzien van verkeersveiligheid?**

De gemeente Pijnacker-Nootdorp heeft diverse beleidsstukken vastgesteld op het gebied van mobiliteit. De Visie Duurzame Mobiliteit 2040 fungeert als een overkoepelend kader voor het mobiliteitsbeleid, waarbij de nadruk ligt op minder, anders en schoner reizen. In de bijbehorende uitvoeringsprogramma's is verkeersveiligheid één van de drie hoofdthema's. De gemeente richt zich op het monitoren van de verkeersveiligheid om vroegtijdig eventuele knelpunten te signaleren en aan te pakken.

De Omgevingsvisie 2050 streeft naar een goede lokale en regionale bereikbaarheid door te focussen op duurzame vervoersvormen zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer. Om deze ambities te ondersteunen, is er een Fietsplan opgesteld. Dit plan moet een stevige impuls geven aan de fietsveiligheid in de gemeente. Het doel is om het aantal fietsgewonden met 30% te verminderen in 2030, ten opzichte van 2019, en uiteindelijk nul gewonden te bereiken in 2050.

### **Op welke manier monitort de gemeente de verkeersveiligheid?**

In het kader van de "Visie Duurzame Mobiliteit 2040" en bijbehorende uitvoeringsprogramma's, richt de gemeente zich op het vroegtijdig signaleren van knelpunten in de verkeersveiligheid. In 2017 voerde de gemeente een verkeersveiligheidsanalyse uit, wat resulteerde in een projectenagenda verkeersveiligheid.

De gemeente heeft verschillende doelen gesteld voor verkeersveiligheid, bijvoorbeeld een vermindering van 30% van het aantal fietsgewonden in 2030 ten opzichte van 2019. De gemeente monitort de voortgang van deze doelstellingen echter niet. In de jaarrekening van de gemeente staat wel een kort verslag met het aantal ongevallen over voorgaande jaren en een korte analyse van de leeftijden en vervoerwijze van slachtoffers en trends. Daarnaast worden soms incidentele onderzoeken of analyse uitgevoerd naar de verkeersveiligheid op specifieke locaties in de gemeente.

### **In hoeverre zijn de maatregelen van de gemeente effectief?**

De gemeente Pijnacker-Nootdorp heeft in de genoemde documenten verschillende doelstellingen opgesteld. De uitvoering wordt echter niet goed gemonitord, waardoor het niet goed duidelijk is of maatregelen zijn genomen en in hoeverre maatregelen effectief zijn. Onderstaand is voor enkele doelen de maatregel en effectiviteit samengevat:

#### ***Uitvoeringsstrategie Mobiliteit 2013-2025:***

De gemeente heeft concrete doelstellingen opgesteld voor de (her)inrichting van de openbare ruimte en het houden van gedragscampagnes. Deze maatregelen zijn gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid, vooral in wijken en bij scholen. Hoewel de doelstellingen duidelijk zijn, blijkt dat de realisatie vaak achterloopt. Daarnaast wordt de effectiviteit van deze maatregelen niet systematisch gemonitord, waardoor het moeilijk is om iets te zeggen over de werking van de maatregelen. Daarbij dient opgemerkt te worden dat effectiviteit van maatregelen soms lastig meetbaar is.

#### ***Visie Duurzame Mobiliteit 2040:***

Deze visie richt zich op minder, anders en schoner reizen, met een focus op het vroegtijdig signaleren van knelpunten. De gemeente organiseert rijvaardigheids cursussen voor ouderen en stimuleert veilig fietsen op scholen. Ondanks de intentie om de voortgang en effectiviteit van deze maatregelen te evalueren, blijkt uit tussentijdse evaluaties dat veel infrastructurele maatregelen achterlopen en niet volledig worden gerealiseerd. Maatregelen op gedrag worden wel uitgevoerd, maar ook hierin mist de evaluatie met betrekking tot effectiviteit.

### **Fietsplan – Gelukkig op de fiets!:**

Het fietsplan heeft als doel het aantal fietsgewonden met 30% te verminderen in 2030 en uiteindelijk nul gewonden in 2050. Dit wordt ondersteund door gerichte maatregelen voor de meest kwetsbare groepen en zwakste schakels in het netwerk. Echter, de evaluatie van het uitvoeringsprogramma 2022-2024 laat zien dat veel maatregelen nog in uitvoering zijn of op de planning staan, waardoor de voortgang en effectiviteit niet volledig gemeten kan worden.

### **Beheerplan Wegen 2022-2025:**

Dit plan richt zich op het verduurzamen van wegenonderhoud met veiligheid als uitgangspunt. De gemeente past het 'duurzaam veilig' principe toe bij integrale projecten in bestaande woonwijken. Ondanks deze ambitieuze doelen, blijkt uit evaluaties dat de realisatie van infrastructurele maatregelen vaak achterloopt.

Hoewel de gemeente verschillende maatregelen heeft genomen en uitvoeringsprogramma's heeft opgesteld, blijkt dat zowel de evaluaties als de realisatie van infrastructurele maatregelen vaak achterloopt. Dit beïnvloedt de algehele effectiviteit van de verkeersveiligheidsmaatregelen. Een erfdoegangsweg die op de juiste manier is gerealiseerd en waarbij functie en gebruik op elkaar zijn afgestemd, met oog voor kwetsbare verkeersdeelnemers, leidt tot aantoonbaar minder slachtoffers. Echter, bij verkeersmaatregelen worden functie en gebruik van een weg niet altijd op elkaar afgestemd, waardoor maatregelen niet altijd effectief zijn.

### **Hoe effectief is de samenwerking tussen de gemeente en andere betrokken partijen (zoals politie en scholen) bij het verbeteren van de verkeersveiligheid?**

De gemeente zegt educatie voor veilig fietsen op scholen te stimuleren. Op basisscholen wordt aandacht gevraagd voor een veilige omgeving en voldoende stallingsmogelijkheden zodat kinderen (en ouders) veilig naar school kunnen lopen en fietsen. Op de middelbare school is speciale aandacht voor veilig gebruik van elektrische fietsen, scooters en brommers. Daarnaast stimuleert de gemeente in samenwerking met de politie een goede zichtbaarheid van de fietsers, onder andere door goede fietsverlichting. Deze samenwerkingen zorgen voor het creëren van bewustzijn rondom verkeersveiligheid. Het blijft echter gericht op projectbasis en niet op verkeersveiligheidsniveau. Er vindt namelijk geen structureel overleg plaats tussen de verkeersafdeling van de gemeente en politie.

### **Hoe worden verkeersveiligheidsmaatregelen geëvalueerd en bijgesteld op basis van hun effectiviteit?**

In uitvoeringsprogramma's worden de doelstellingen uit visies vertaald naar concrete verkeersveiligheidsmaatregelen. Voor de visie Duurzame Mobiliteit 2040 zijn meerdere uitvoeringsprogramma's opgesteld, waaronder die voor de periodes 2016-2018 en 2019-2022. In het uitvoeringsprogramma 2019-2022 werd het programma van 2016-2018 geëvalueerd, waarbij bleek dat bijna alle maatregelen waren gerealiseerd, met name op het gebied van infrastructurele verbeteringen en bewustwording en gedragsverandering.

Een tussentijdse evaluatie van het uitvoeringsprogramma 2019-2022 toonde aan dat maatregelen betreffende campagnes en onderzoek conform planning verliepen, maar dat herinrichtingsmaatregelen grotendeels achterliepen. De evaluatie van het uitvoeringsprogramma 2022-2024 'Gelukkig op de fiets' gaf inzicht in welke maatregelen gerealiseerd zijn, volgens planning lopen, achterlopen of niet meer uitgevoerd worden. Er zijn in totaal 46 maatregelen geëvalueerd. Van de 46 maatregelen zijn 17 gerealiseerd, 14 lopen volgens planning, 8 lopen achter zonder risico, 1 loopt achter waar ze in 2025 extra inzet op gaan inzetten, 5 worden/zijn niet uitgevoerd, maar hier zijn alternatieven voor beschikbaar, 1 wordt niet uitgevoerd, zonder alternatief. Het betreft hierbij zowel educatiemaatregelen, gedragsmaatregelen als infrastructurele maatregelen. Hoewel de gemeente in het Fietsplan heeft opgenomen om elke drie jaar een nieuw uitvoeringsprogramma op te stellen, is dit bijgesteld en wordt het programma 2022-2024 met twee jaar verlengd omdat veel maatregelen nog in uitvoering zijn of op de planning staan.

Uit de evaluaties blijkt dat er weinig tot geen bijstelling van maatregelen plaatsvindt om de effectiviteit te vergroten. Dit betekent dat ondanks de intentie om voortgang en effectiviteit te evalueren, de resultaten van deze evaluaties niet leiden tot aanpassingen of verbeteringen in de maatregelen.

**In welke mate benut de gemeente Pijnacker-Nootdorp de financiële middelen beschikbaar uit bestuurlijke samenwerkingsverbanden om de verkeersveiligheid te vergroten?**

De gemeente Pijnacker-Nootdorp maakt (veel) gebruik van financiële middelen uit bestuurlijke samenwerkingsverbanden om de verkeersveiligheid te verbeteren. In samenwerking met regionale en nationale overheden worden subsidies verkregen voor projecten die de verkeersveiligheid bevorderen. Deze middelen worden ingezet voor infrastructuurverbeteringen en educatieve en bewustwordingscampagnes gericht op verkeersveiligheid. Dankzij deze samenwerkingen kan de gemeente effectiever en efficiënter werken aan het vergroten van de verkeersveiligheid.

In de eerste tranche van de Rijkssubsidie horende bij het SPV heeft de gemeente Pijnacker-Nootdorp echter geen subsidieaanvraag ingediend. Door een gebrek aan capaciteit en de dekking van een eigen bijdrage van 50% werd hier niet tijdig aandacht aan besteed, waardoor de inschrijving sloot voordat men hiervan op de hoogte was. In de tweede en derde tranche is wel een aanvraag ingediend.

## 3. Spoor 3 | Uitvoering

Voor het onderzoeksspoor 'Uitvoering' zijn interviews afgenomen met ambtelijke experts van de gemeente Pijnacker-Nootdorp, waaronder verkeerskundigen, wijkcoördinatoren, een communicatieadviseur en projectleiders. Tijdens deze gesprekken werd ingegaan op hun werkzaamheden, de aanpak van verkeersveiligheid en het gebruik van samenwerkingsverbanden en subsidies. Dit biedt inzicht in hun werkwijze, de prioriteiten op het gebied van verkeersveiligheid en de integratie van verkeersveiligheid in (verkeerskundige) vraagstukken binnen de gemeente.

Daarnaast vond een gesprek plaats met de wethouder duurzame mobiliteit, wat een waardevolle aanvulling vormde op de gesprekken over de ambtelijke uitvoering. Naast de interviews zijn bouwplannen geanalyseerd om te beoordelen of verkeersveiligheid voldoende is meegenomen in de plannen.

### 3.1. Ambtelijke uitvoering

De interviews met ambtelijke experts van de gemeente Pijnacker-Nootdorp, aangevuld met bevindingen van de wethouder, bieden een uitgebreid beeld van de huidige stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid is een thema dat veel medewerkers van de gemeente raakt. Niet alleen verkeerskundigen en beleidsmedewerkers mobiliteit sturen hierop; ook collega's van andere disciplines vinden verkeersveiligheid belangrijk en integreren dit in hun werkzaamheden. Zij spreken uit dat verkeersveiligheid een essentieel punt is in projecten van de openbare ruimte en zwaar wordt gewogen.

Verkeer wordt altijd meegenomen in infrastructurele en ontwikkelingsprojecten. Het team verkeer levert input voor projectplannen en maakt, indien beschikbaar, deel uit van het projectteam. Verkeersveiligheid krijgt echter niet vaak specifieke aandacht. Zo wordt verkeersveiligheid in ambitiedocumenten voor ontwikkellocaties bijvoorbeeld niet apart benoemd. Wel wordt er gewerkt volgens het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service, Privéauto) en waar mogelijk worden vrij liggende fietspaden aangelegd. In het beleid van de gemeente ontbreekt echter een duidelijke visie op verkeersveiligheid waarin principes als STOMP en GOW30 (gebiedsontsluitingsweg 30 km/u) zijn opgenomen. Dit maakt dat het ontwerp van verkeerskundige onderdelen in projecten afhangt van welke verkeerskundige ernaar kijkt, waarbij veel vastgehouden wordt aan richtlijnen uit het ASVV<sup>4</sup>. Uit de interviews blijkt tevens dat verkeersveiligheidscijfers niet ten grondslag liggen aan maatregelen die worden uitgevoerd. De verkeersveiligheidscijfers tonen aan dat er mogelijk een knelpunt ontstaat, maar de keuze om maatregelen te nemen, herinrichting te verwezenlijken of nieuwbouw te realiseren zijn veelal keuzes die worden gemaakt door meldingen, klachten, bevindingen, ervaringen.

De afgelopen jaren is er sprake geweest van een beperkte capaciteit onder verkeerskundigen, wat heeft geleid tot achterstand bij het oppakken van onderzoeken uit de uitvoeringsprogramma's en minder samenwerking en input vanuit verkeer bij onderhouds- en nieuwbouwprojecten. Dit heeft ook invloed gehad op het oppakken van meldingen, waardoor afhandeling lang op zich kan laten wachten. Wisselingen in het team hebben dit niet bevorderd. In het huidige team is daar aandacht voor en wordt gezocht naar versterking, zodat een stevige basis ontstaat. Uitbreiding van het team valt en staat echter met beschikbare budgetten voor personeel en de krapte van de arbeidsmarkt. Ook wordt vooruitgekeken en bewust gekozen waar inzet voor te leveren.

Het team verkeer heeft daarnaast te maken met beperkte budgetten, wat het lastig maakt om binnen bestaande infrastructuurprojecten extra stappen te zetten voor verkeersveiligheid, omdat het geld vanuit hen moet komen. Bij ontwikkelingsprojecten is er meer ruimte, omdat de kosten dan binnen het project vallen. Hun visie en input is wel gewenst, maar wegens het beperkte budget zijn verkeerskundigen vaak afhankelijk van het combineren van werkzaamheden of uitbreidingsplannen. Budgetten die beschikbaar zijn, worden voornamelijk besteed aan onderzoeken. Vervolgens is er vaak geen geld om tot uitvoering over te gaan. Hiervoor moeten de verkeerskundigen naar de raad om daar budget te vragen, wat vaak veel tijd kost.

---

<sup>4</sup> De ASVV (Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom) 2021 is dé verzamelplek voor alle kennis over verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom.

Verkeersveiligheid leeft ook sterk bij inwoners, waarbij het vooral gaat over thema's als te hard rijden en parkeren. Meldingen komen binnen via het meldingssysteem van de gemeente en via wijkmanagers. Jaarlijks gaat het om ruim 700 meldingen gerelateerd aan verkeersveiligheid (zie paragraaf 5.1). Gemelde verkeersonveilige situaties zijn vaak subjectief en veroorzaakt door gedrag (snelheid, zichtlijnen, parkeren, etc.), waarbij de infrastructuur vaak niet verkeersonveilig is. Acties en campagnes zijn dan ook vooral gericht op bewustwording van gedrag, met speciale aandacht voor veiligheid rondom scholen en bij rotondes. Wijkmanagers ondersteunen hierin en hebben zelf ook een beperkt budget voor kleine verkeerskundige maatregelen, zoals het plaatsen van snelheidsdisplays, bloembakken en borden.

De beleving van ambtenaren is dat de raad door maatschappelijke druk veel aandacht vestigt op actualiteiten, waarvoor dan budget en capaciteit vrijgemaakt moeten worden in de organisatie. Hierdoor wordt soms budget en capaciteit vrijgemaakt voor onderzoeken die bij de afdeling verkeer geen of minder prioriteit hebben. Dit gaat dan ten koste van de capaciteit voor onderzoek en uitvoering van vastgestelde programma's waarvan het belang en de prioriteit al is aangetoond. Dit zorgt ervoor dat verkeersveiligheidsprojecten soms moeten worden aangepast aan de planning van andere onderhoudswerkzaamheden.

Ondanks de uitdagingen met budgetten en capaciteitsproblemen blijft verkeersveiligheid een belangrijk en breed gedragen thema binnen de gemeente, waarbij veel samengewerkt wordt tussen verschillende afdelingen en externe partijen om verkeersveiligheid te verbeteren. De onderlinge samenwerking is goed en de lijntjes zijn kort. Zo zitten Verkeer en Handhaving op dezelfde verdieping en lopen zij makkelijk langs elkaar om zaken te bespreken. Met de verkeersexpert van de politie is echter geen structureel overleg. Wel hebben ze contact met omliggende gemeenten, al spelen daar ook capaciteitsproblemen waardoor nauwe samenwerking ontbreekt. Hierdoor is de aanpak van verkeersveiligheid vooral een kwestie van de gemeente zelf, zonder samenwerkingsverbanden op dit gebied. De ambities zijn hoog, maar niet realistisch vanwege budget en capaciteit. Juist verbeteren op effectiviteit en samenwerking met buurgemeenten en op regionaal vlak schiet er dan bij in.

## 3.2. **Bouwplannen**

Een drietal bouwplannen is geanalyseerd om te beoordelen of verkeersveiligheid hierin wordt meegenomen. Er is gekeken naar plannen van de eerste fase ofwel verkenning van een project.

### **Kaderstellende notitie Oranjepark**

Oranjepark biedt kansen voor een woningbouwontwikkeling die bijdraagt aan de uitbreiding van het (betaalbare) woningaanbod in de gemeente Pijnacker-Nootdorp. Daarom is in 2022 besloten te starten met planvorming voor de (her)ontwikkeling van Oranjepark tot een nieuwe woonbuurt. In het document zijn kernambities en sub ambities opgesteld, verkeersveiligheid heeft daar geen plek in. Het enige dat is opgenomen over verkeersveiligheid is dat het kruispunt Oranjeplein – Emmastraat – Oranjelaan opnieuw ingericht wordt, mede om de verkeersveiligheid te verbeteren.

### **Ambitienotitie Dwarskade**

De ambitienotitie beschrijft de ambities en kaders waarbinnen de woonwijk door de gemeente en partners ontwikkeld gaat worden, met als basis het gemeentelijk beleid voor de leefomgeving. In het document richt de gemeente zich op een mobiliteitssysteem met een blijvend goede bereikbaarheid. Er wordt ingezet op duurzame vervoerswijzen, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer. Verder wordt er niet ingegaan op het aspect verkeersveiligheid.

### **Ambitienotitie Overgaw**

Net als in de ambitienotitie Dwarskade, wordt er in de ambitienotitie Overgaw niet specifiek ingegaan op verkeersveiligheid. Voor een bereikbare wijk wordt ingezet op een hoogwaardig en efficiënt loop- en fietsnetwerk dat is aangesloten op bestaande routes. Daarnaast is er aandacht voor openbaar vervoer en deelmobiliteit.

### 3.3. Beantwoording onderzoeksvragen

#### **Welke taken en verantwoordelijkheden heeft de gemeente ten aanzien van verkeersveiligheid?**

Verkeersveiligheid kan worden opgedeeld in drie aspecten, namelijk infrastructuur, gedrag en handhaving. De gemeente heeft de verantwoordelijkheid de infrastructuur verkeersveilig in te richten en hierop te sturen zowel in het beheer als bij onderhoud. Daarnaast richt de gemeente zich op het gedrag van de burgers, door bewustwordingscampagnes. Ook de handhaving van de gemeente speelt een belangrijke rol voor de verkeersveiligheid in de gemeente. Zij richten zich ook tot het gedrag van burgers en pakken overlast aan die de leefbaarheid van de openbare ruimte aantast.

#### **Welke maatregelen neemt de gemeente om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen?**

De gemeente Pijnacker-Nootdorp zet zich op verschillende manieren in om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Verkeer wordt altijd meegenomen in infrastructurele en ontwikkelingsprojecten. Hierbij worden (toekomstige) knelpunten, wanneer budget het toelaat, ook aangepakt. Daarnaast worden acties en campagnes opgezet gericht op bewustwording van gedrag, met speciale aandacht voor veiligheid rondom scholen en bij rotondes. Wijkmanagers ondersteunen hierin en hebben zelf een beperkt budget voor kleine verkeerskundige maatregelen, zoals het plaatsen van snelheidsdisplays, bloembakken en borden.

#### **In hoeverre zijn de maatregelen van de gemeente daadwerkelijk uitgevoerd?**

Incidenteel worden verkeersonderzoeken of -analyses uitgevoerd. Echter blijkt er vaak geen budget te zijn om met de uitkomsten aan de slag te gaan en maatregelen te realiseren. Hiervoor moet budget aangevraagd worden bij de raad, waar vaak veel tijd overheen gaat. Maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding worden wel uitgevoerd. Meerdere campagnes en samenwerking met scholen om verkeersveiligheid te bevorderen, worden opgezet. Maatregelen worden dus gedeeltelijk uitgevoerd.

#### **In hoeverre zijn de maatregelen van de gemeente effectief?**

Verkeers(on)veiligheid gaat grotendeels gepaard met gedrag. Het kan zijn dat de infrastructuur veilig is ingericht, maar men zich onveilig voelt in het verkeer. Subjectieve veiligheid is lastig te meten. Bij het realiseren van maatregelen met betrekking tot infrastructuur of gedragsbeïnvloeding, is niet inzichtelijk of dit leidt tot minder ongevallen of verandering in beleving.

Uit de interviews blijkt tevens dat verkeersveiligheidscijfers niet ten grondslag liggen aan maatregelen die worden uitgevoerd. Wel wordt binnen onderhouds- of ontwikkelprojecten gekeken naar het verbeteren van verkeersveiligheid op basis van meldingen, klachten, ervaringen en verkeersveiligheidscijfers.

#### **Hoe effectief is de samenwerking tussen de gemeente en andere betrokken partijen (zoals politie en scholen) bij het verbeteren van de verkeersveiligheid?**

De gemeente werkt samen met scholen en de ouderenbond om kwetsbare verkeersdeelnemers, jong en oud, educatie te verschaffen op het gebied van verkeersveiligheid. Door onderbezetting is de eigen inzet afgelopen jaren beperkt. De gemeente maakt wel gebruik van verkeersleerkrachten en diensten van ROV-Zuid Holland en de MRDH. Ook voor acties en campagnes wordt deze samenwerking opgezocht. Dit gebeurt ook met de politie, wanneer het gaat om acties voor fietsverlichting. Er is echter geen sprake van structurele overleggen.

#### **Hoe worden verkeersveiligheidsmaatregelen geëvalueerd en bijgesteld op basis van hun effectiviteit?**

Vanwege beperkte capaciteit van verkeerskundigen, ligt de focus op andere aspecten dan het evalueren van genomen verkeersveiligheidsmaatregelen.

## 4. Spoor 4 | Sturing Raad

Ten behoeve van onderzoeksspoor Sturing Raad is tijdens een interactieve avond met raadsleden van de gemeente Pijnacker-Nootdorp een gesprek gevoerd over de rol van de raad in relatie tot verkeersveiligheid. Ook zijn raadsvoorstellen geanalyseerd omtrent verkeer en welke plek verkeersveiligheid daarin krijgt.

### 4.1. Bestuurlijke sturing

De gemeenteraad stelt het algemene beleid van de gemeente vast, bepaalt de bestedingsdoelen van de financiële middelen en de te ondernemen acties. Daarnaast houdt de gemeenteraad toezicht op de uitvoering van dit beleid door het college van burgemeester en wethouders. Na het doornemen van raadsvoorstellen, is er overleg geweest met raadsleden over de wijze waarop de raad wordt geïnformeerd over verkeer en verkeersveiligheid, welke rol zij hierin speelt en hoe zij haar kaderstellende en controlerende taken vervult.

#### 4.1.1. Raadsvoorstellen

De raadsvoorstellen zijn geanalyseerd om inzicht te krijgen in de instrumenten die de gemeenteraad gebruikt om verkeersveiligheid te benadrukken. Uit deze analyse blijkt dat verkeersveiligheid nagenoeg niet in de raadsvoorstellen wordt genoemd. Hieronder volgt het enige raadsvoorstel uit de analyse waarin verkeersveiligheid expliciet wordt behandeld:

##### **Reconstructie kruispunt Katwijkerlaan-Nieuwkoopseweg-Vlielandseweg**

De herinrichting van het kruispunt Katwijkerlaan-Nieuwkoopseweg-Vlielandseweg is onderdeel van het grotere project 'Herstructurering Katwijkerlaan fase 1'. Dit deelproject omvat de herinrichting van het genoemde kruispunt, waardoor een technisch verbeterd en verkeersveilig kruispunt wordt gerealiseerd. Als onderdeel van het project wordt de betonnen beschoeiing langs de boezem (Vlielandseweg), die in slechte staat verkeert, vervangen door een stalen damwand. Deze damwand wordt geplaatst met het oog op de reconstructie, zodat de gewenste profielverbreding voor rijbaan en fietspad mogelijk wordt.

#### 4.1.2. Sturing door de raad

Binnen de gemeenteraad heerst het gevoel dat de verkeersveiligheid in de gemeente goed is. Hoewel de raad niet op de hoogte is van de exacte cijfers, bestaat de indruk dat het aantal verkeersongevallen laag is in vergelijking met de rest van de regio. Hierdoor krijgt verkeersveiligheid niet altijd de nodige aandacht en hebben andere onderwerpen, zoals woningbouw, vaak meer prioriteit.

De raad reageert voornamelijk op incidenten als het gaat om verkeersveiligheid. Bij ernstige voorvallen of wanneer er veel meldingen binnenkomen, wordt er actie ondernomen. In dergelijke emotioneel geladen situaties dienen fracties soms moties in, wat kan leiden tot het vrijmaken van budget voor verkeersonderzoek of herinrichting van infrastructuur. Andere instrumenten die de raad inzet zijn het stellen van schriftelijke vragen bij verkeer gerelateerde plannen en het indienen van amendementen, waarbij de nadruk meestal ligt op het fietsvriendelijker maken van deze plannen.

Raadsleden erkennen dat er geen specifiek beleid is voor verkeersveiligheid en dat een duidelijke visie ontbreekt. Het landelijke beleid, zoals het Strategisch Plan Verkeersveiligheid dat een proactieve en risico gestuurde aanpak stimuleert, is niet bekend bij de raadsleden. Ook de landelijke ontwerprichtlijnen 'Duurzaam Veilig' zijn niet goed bekend. In het gemeentelijk beleid komen doelen rondom verkeersveiligheid gefragmenteerd terug in verschillende documenten, en in raadsvoorstellen wordt verkeersveiligheid nauwelijks genoemd. Hierdoor stuurt de raad niet proactief op het verhogen van verkeersveiligheid, maar reageert alleen op voorliggende stukken. Door het beperkte kennisniveau over verkeersveiligheid vinden raadsleden het moeilijk om over dit onderwerp te spreken en de juiste vragen te stellen. Bij plannen waar verkeer een belangrijke rol speelt, vraagt de raad vaker naar doorstroming dan naar verkeersveiligheid. Met specifieke doelen in het beleid zou de raad beter kunnen monitoren en sturen.

Wanneer de raad verkeersveiligheid bespreekt, blijft dit vaak op operationeel niveau. Raadsleden kijken nauwelijks naar de lange termijn en richten zich vooral op de huidige situatie in plaats van op toekomstige ontwikkelingen. De raad zou graag op strategisch niveau betrokken worden om beter te kunnen sturen op risicofactoren en prioriteiten te stellen. Het gebrek aan visie binnen het gemeentelijk beleid en de beperkte kennis van raadsleden op het gebied van verkeersveiligheid maken het echter moeilijk om op dit niveau mee te praten.

## 4.2. Beantwoording onderzoeksvragen

### **Hoe wordt de gemeenteraad geïnformeerd over de (aanpak van de) verkeersveiligheid?**

Er ontbreekt een duidelijke visie op verkeersveiligheid, waardoor de gemeenteraad slechts reageert en vragen stelt wanneer er stukken voorbijkomen waarin verkeersveiligheid een rol speelt of wanneer er incidenten hebben plaatsgevonden.

### **In hoeverre stuurt de raad als het gaat om het verhogen van de verkeersveiligheid?**

De gemeenteraad toont beperkte sturing bij het nemen van beslissingen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Wanneer maatschappelijke druk een verkeersveiligheidskwestie aan de orde stelt, reageert de raad hierop, wat kan leiden tot het vrijmaken van budget voor onderzoek naar verkeersveiligheid. Echter, door de beperkte kennis over verkeersveiligheid binnen de raad en het gebrek aan strategische ambities, blijft de sturing op verkeersveiligheidsaspecten achter.

## 5. Spoor 5 | Inwoners

In het kader van het onderzoekspoor 'Inwoners' is geanalyseerd hoe inwoners, ondernemers en bezoekers van de gemeente Pijnacker-Nootdorp de verkeersveiligheid ervaren. Hiervoor zijn bewonersmeldingen met betrekking tot verkeersveiligheid opgevraagd bij de gemeente. Hoewel dit een globaal beeld geeft, biedt het geen gedetailleerde weergave van de gedachten van de bewoners. Er is bewust gekozen om bewoners niet actief te bevragen, omdat dit zou leiden tot een aanzienlijk hoger aantal meldingen. Daarnaast zijn (jaar)agenda's van wijk-, buurtschaps- en dorpsraden geanalyseerd en zijn online nieuwsartikelen gescand.

### 5.1. Bewonersmeldingen

In de gemeente Pijnacker-Nootdorp kunnen inwoners meldingen over de leefomgeving doorgeven via het Meldpunt Leefomgeving. Dit systeem stelt inwoners in staat om meldingen te maken over verschillende aspecten van de openbare ruimte door een aantal stappen te doorlopen. Eerst moet een categorie worden gekozen, waarbij 'verkeer en wegen' een van de opties is. Binnen deze categorie kan men kiezen voor 'Verkeers(onveilige) situatie'. In de afgelopen drie jaar zijn er jaarlijks ongeveer 10.000 meldingen gemaakt, waarvan ongeveer de helft betrekking heeft op verkeer gerelateerde zaken. In 2024 zijn er 718 meldingen gedaan over verkeers(onveilige) situaties, van de 5.278 meldingen binnen de categorie 'verkeer en wegen'. Dit betekent dat verkeerskundigen gemiddeld 15 meldingen per week op het gebied van verkeersveiligheid moeten verwerken (uitgaande van 46 werkweken).

De meldingen komen binnen bij het Serviceloket. De meldpuntbeheerder verdeelt deze meldingen en stuurt de meldingen over verkeers(onveilige) situaties door naar het team verkeer. Dit team is vervolgens verantwoordelijk voor de afhandeling van de melding, zonder verdere terugkoppeling naar het serviceloket. Ook via wijkmanagers komen meldingen van bewoners binnen.

Soms ervaren bewoners een locatie of situatie als verkeersonveilig, terwijl er geen sprake is van een verkeersongeval of onveilige weginrichting. Hard rijden en parkeren worden regelmatig door bewoners genoemd. Rotondes, waarbij twee rijrichtingen zijn voor fietsers, zijn veel voorkomende locaties in de meldingen. Verkeerskundigen beoordelen de meldingen kritisch. Vaak gaat het om kleine zaken, maar bij grotere problemen houden ze de locatie een tijdje in de gaten en, indien de klacht gegrond is, worden kleine verkeersmaatregelen getroffen.

Binnen projecten wordt het meldingssysteem geraadpleegd om te controleren of er relevante of terugkerende meldingen zijn gedaan in het plangebied. Indien mogelijk wordt dit meegenomen in de uitvoering. Daarnaast anticipeert de raad op meldingen van bewoners, wat de afgelopen jaren invloed heeft gehad op het ontwerp en de uitvoering van projecten.

Eens in de twee jaar wordt de leefbaarheidsmonitor onder bewoners uitgezet. In de leefbaarheidsmonitor gaat het met name over verkeersoverlast. Wel komt hieruit naar voren dat onveilige verkeerssituaties (o.a. te hard rijden) in de top 3 meest genoemde verkeersoverlast gevende antwoorden zit.

### 5.2. Wijk- en dorpsagenda's

De gemeente Pijnacker-Nootdorp kent meerdere buurtorganisaties. Verkeer is een thema dat vooral speelt bij bewonersverenigingen. Zij zetten zich in voor verkeersontsluitingen en het verminderen van verkeersdruk. Aan de hand van buurtvisies en overleggen tussen het bestuur en de gemeente worden deze kwesties concreet gemaakt en besproken. Bij wijkverenigingen ligt de aandacht meer op werkzaamheden en bouwactiviteiten, waarbij verkeersveiligheid soms een rol speelt. Daarnaast besteden buurtorganisaties aandacht aan wijkshouwen, die samen met de wijkmanager en verkeerskundige worden georganiseerd om de verkeersveiligheid in de buurt te bespreken.

### 5.3. Sociale media en nieuws

Op sociale media worden veel nieuwsartikelen over verkeersveiligheid in de gemeente Pijnacker-Nootdorp gedeeld, waardoor inwoners de mogelijkheid krijgen om hun mening te uiten. Hoewel veel nieuwssites geen reacties toestaan, bieden sociale mediaplatforms wel ruimte voor discussie. Inwoners wijzen daarbij vaak op het gedrag van verkeersdeelnemers als belangrijke oorzaak van onveilige situaties, maar ook de inrichting van rotondes en kruispunten komt regelmatig ter sprake. Tegelijkertijd klinkt er tegengeluid van mensen die vinden dat de huidige infrastructuur voldoet en dat het vooral aan de gebruikers ligt. Opvallend is dat meerdere reacties aangeven dat meldingen bij de gemeente weinig opleveren: bewoners ervaren dat concrete actie of terugkoppeling vaak uitblijft. Dit voedt de roep om meer zichtbare opvolging en betere communicatie vanuit de gemeente over wat er met meldingen gebeurt.

### 5.4. Beantwoording onderzoeksvraag

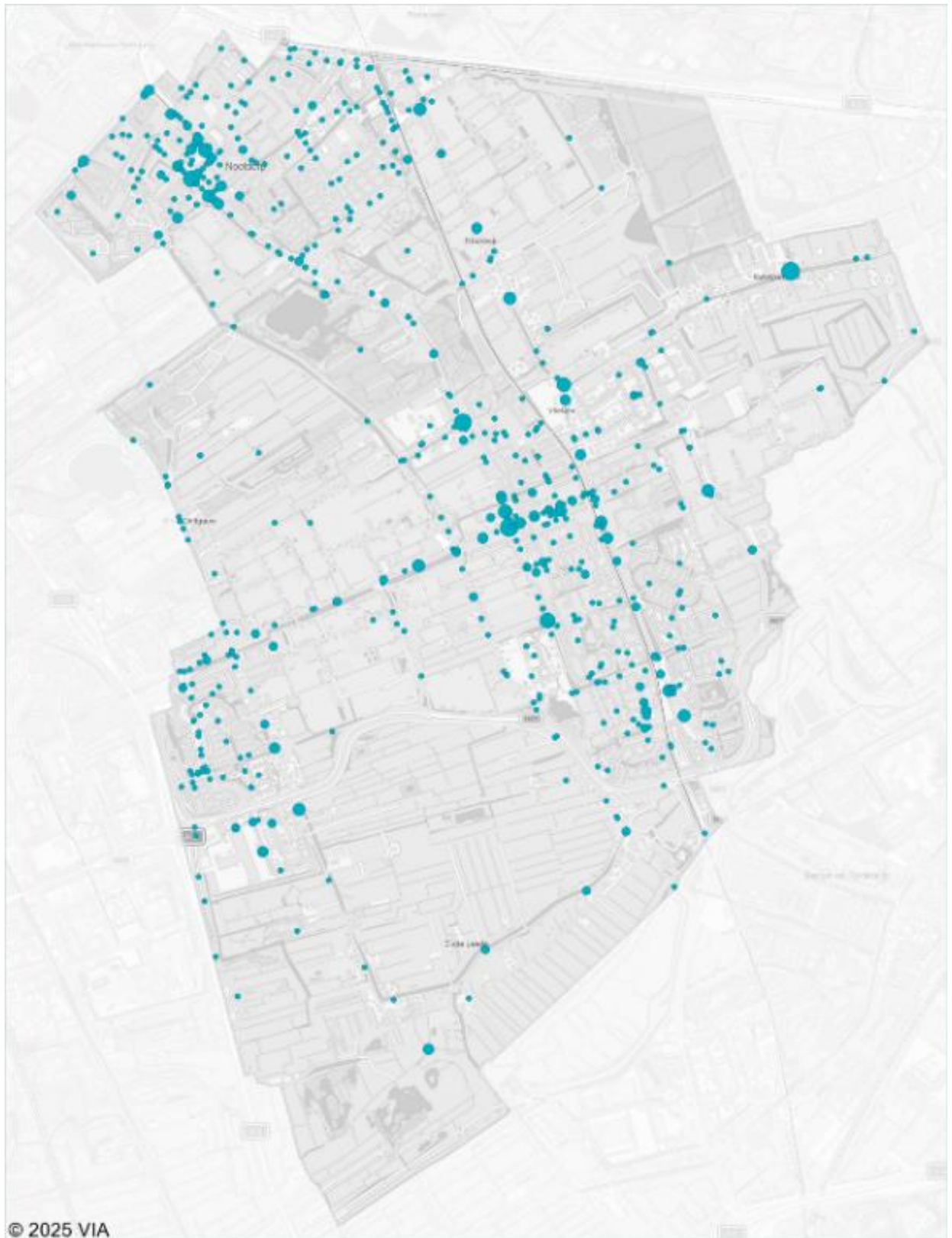
#### **Hoe ervaren bewoners de verkeersveiligheid in hun directe omgeving/ binnen hun gemeente?**

Bewoners van Pijnacker-Nootdorp hebben gemengde ervaringen met verkeersveiligheid in hun gemeente. Via het Meldpunt Leefomgeving melden ze regelmatig verkeers(onveilige) situaties, zoals hard rijden en problemen bij rotondes. Op sociale media uiten ze hun zorgen over het gedrag van verkeersdeelnemers en de infrastructuur, maar sommigen vinden dat de huidige infrastructuur voldoet en dat het vooral aan de gebruikers ligt. Een veelgehoorde klacht is dat meldingen bij de gemeente vaak weinig concrete actie of terugkoppeling opleveren, wat leidt tot een roep om betere communicatie en zichtbare opvolging.

Buurtorganisaties en bewonersverenigingen zetten zich in voor verkeersontsluitingen en het verminderen van verkeersdrukke, en bespreken deze kwesties met de gemeente. Wijkverenigingen richten zich meer op werkzaamheden en bouwactiviteiten, waarbij verkeersveiligheid soms een rol speelt. Wijkchouwen met de wijkmanager en verkeerskundige zijn belangrijk om verkeersveiligheid in de buurt te bespreken.

De gemeente probeert verkeersveiligheid te integreren in projecten, maar beperkte capaciteit en budgetten vormen uitdagingen. Verkeerskundigen beoordelen meldingen kritisch en treffen waar nodig kleine maatregelen. De raad anticipeert op meldingen van bewoners, wat invloed heeft op het ontwerp en de uitvoering van projecten. Kortom, verkeersveiligheid is een belangrijk thema voor bewoners, met een duidelijke behoefte aan betere communicatie en een integrale aanpak door de gemeente en buurtorganisaties.

## Bijlage I | Ongevallenbeeld Pijnacker-Nootdorp



© 2025 VIA

● Aantal

Ongevallen van 01 januari 2014 t/m 31 december 2024.

7 Aantal Ongevallen

Rekenkamer **Pijnacker-Nootdorp**

*bezoek* Oranjeplein 1, 2641 EZ Pijnacker

*telefoon* 14 015

*e-mail* [rekenkamer@pijnacker-nootdorp.nl](mailto:rekenkamer@pijnacker-nootdorp.nl)

*internet* [www.pijnacker-nootdorp.nl/rekenkamer](http://www.pijnacker-nootdorp.nl/rekenkamer)