

# Actieplan Verkeersveiligheid 2025 - 2028



# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1. Aanleiding	5
1.2. Doel actieplan verkeersveiligheid	6
1.3. Vervolg op het actieplan	7
<b>2. Trends en analyses</b>	<b>8</b>
2.1. Inleiding	8
2.2. Ontwikkelingen, trends en landelijke cijfers	8
2.3. Mobiliteitstransitie	9
<b>3. Beleidskaders</b>	<b>10</b>
3.1. Positionering van het actieplan	10
3.2. Landelijk beleid - Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030)	11
3.3. Provinciaal en regionaal beleid	11
3.4. Gemeentelijk vigerend beleid	13
<b>4. Veilige infrastructuur</b>	<b>14</b>
4.1. Veilig duurzaam, preventie	14
4.2. Kinderen veilig naar en van school	19
4.3. Veilig op de fiets (voor iedereen)	20
<b>5. Gedrag en educatie</b>	<b>21</b>
5.1. Veilig duurzaam	21
5.2. Kinderen veilig naar school	21
5.3. Veilig op de fiets (voor iedereen)	24
<b>6. Handhaving</b>	<b>26</b>
6.1. Veilig duurzaam	26
6.2. Kinderen veilig naar school en Veilig op de Fiets	27
<b>7. Samen veilig</b>	<b>28</b>
7.1. Samen met de organisatie	28
7.2. Samen met inwoners en belangengroepen	28
7.3. Samen met scholen en kinderen	30
7.4. Samen met de regio	30
7.5. Samen met externe betrokkenen	31
<b>8. Monitoring</b>	<b>33</b>
8.1. Vinger aan de pols	33
8.2. Monitoring van gegevens	33
8.3. Monitoring van beleving – subjectieve Verkeers(on)veiligheid	33
8.4. Monitoring van voortgang uitvoeringsplan	34
8.5. Interventies na verkeersslachtoffers	34

# Leeswijzer

Het actieplan is als volgt opgebouwd:

- Inleiding: de aanleiding, doel en positionering.
- Trends en analyses
- Beleidskaders: landelijk, regionaal en gemeente

Inhoudelijk is het actieplan opgehangen aan de een structuur van drie hoofddoelen en vier actielijnen per doel. Per actieplan worden de drie hoofddoelen uitgewerkt.

De doelen zijn:

- Veilig duurzaam: het voorkomen van ongelukken oftewel preventie.
- Kinderen kunnen zelfstandig en veilig deelnemen aan het verkeer naar school.
- Veilig op de fiets voor iedereen (inclusie).

De vier actielijnen geven op welke manier de gemeente invulling geeft aan deze drie doelen:

- Infrastructuur: Duurzaam veilig inrichten en gebruiken, op basis van een risico

gestuurde aanpak.

- Gedrag en educatie: breed in te zetten wat betreft het type verkeersdeelnemer en leeftijden.
- Handhaving: in samenwerking met de politie gericht handhaven.
- Samen Veilig: het breed betrekken van inwoners, scholieren en belangengroepen

Tot slot wordt het monitoren van de voortgang op de doelen en de ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid beschreven.

De details over achterliggende gegevens bij dit actieplan zijn toegevoegd als bijlagen.

- Bijlage A: Vormtoetsen
- Bijlage B: Samenvatting 50 km/u naar 30 km/u onderzoek
- Bijlage C: Wijkprikker
- Bijlage D: Aandachtpunten Raad
- Bijlage E: Ongeval cijfers
- Bijlage F: Stappenplan op hoofdlijnen
- Bijlage G: Kaartenboek

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

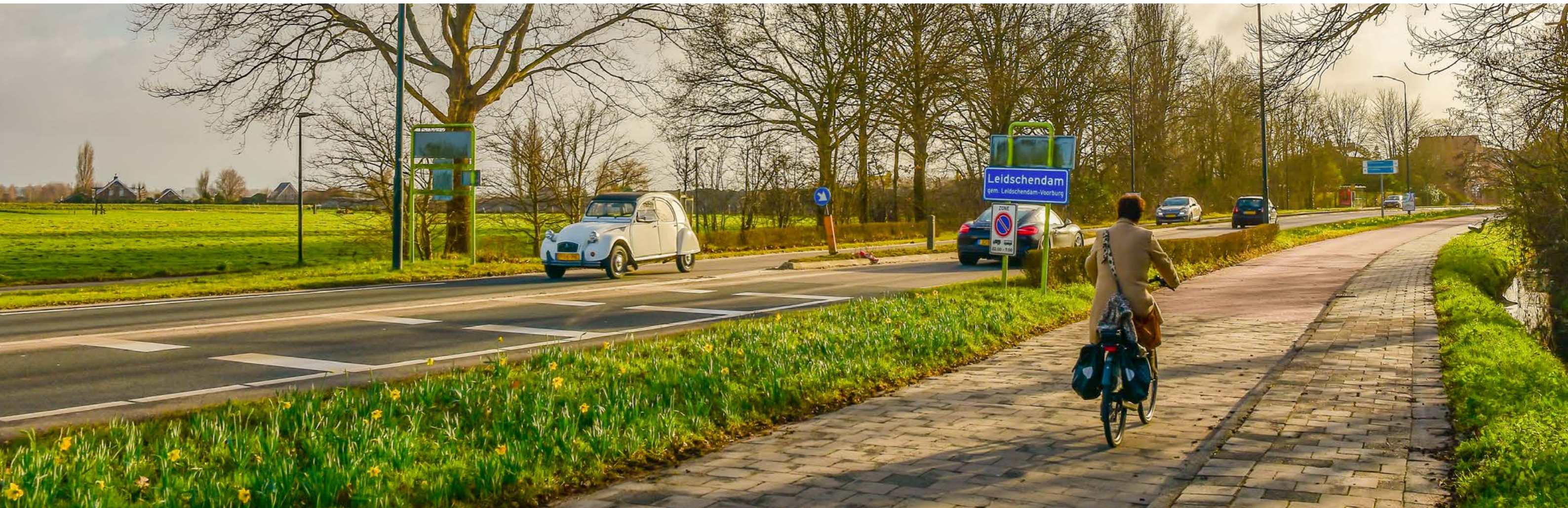
De gemeente Leidschendam-Voorburg wil inwoners, bedrijven en bezoekers een veilige, gezonde, inclusieve, efficiënte en duurzame omgeving te bieden. Een omgeving die de kwaliteit van leven van alle inwoners verbetert, zorgt voor milieubeheer en een gezonde economie bevordert. Kortom het stedelijk leven laat floreren.

Ook staat de gemeente Leidschendam-Voorburg de komende jaren voor een grote opgave. De verwachting is dat het aantal inwoners in de stad, net als in de hele regio, zal groeien. Er worden tot 2040 zo'n 5000 woningen bijgebouwd en ook in de buurgemeenten komen er woningen bij.

Dat heeft effect op de mobiliteit die belangrijk is voor het leven in de stad. Inwoners, bezoekers en bedrijven moeten zich veilig, inclusief, duurzaam en gezond kunnen verplaatsen.

De veiligheid van de verkeersafwikkeling komt steeds meer onder druk te staan. De ruimte voor mobiliteit blijft gelijk, terwijl steeds meer mensen hiervan gebruik maken en de verschillen in leeftijden en snelheden groter worden. Niet alleen gaat het aantal inwoners toenemen, maar ook zien we een ontwikkeling waarbij inwoners meer en langer aan het verkeer deelnemen. En dat doen ze op steeds meer verschillende manieren. De ruimte voor mobiliteit blijft gelijk, terwijl steeds meer mensen hiervan gebruik maken en de verschillen in leeftijden en snelheden groter worden.

We zien in de gemeente een zorgwekkende ontwikkeling waar het aantal verkeersongelukken een stijgende lijn laat zien en waar ook de ernst van de ongelukken toeneemt. Dat het thema verkeersveiligheid leeft onder de inwoners blijkt wel uit de 1.408 reacties op de wijkprikker uit 2023.



## 1.2 Doel actieplan verkeersveiligheid

Elk verkeersslachtoffer is er één teveel. De gemeente streeft naar een verkeerssysteem waarin iedereen elke dag veilig thuis kan komen.

In onderstaand schema Per actieplan worden de drie hoofddoelen per actielijn uitgewerkt.

Hoofddoelen Actielijn	Duurzaam Veilig inrichten	Veilig naar school	Veilig op fiets
<b>Infrastructuur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inrichting van wegen</li> <li>50 naar 30 km/u</li> <li>Kruispunten</li> <li>Voetgangers</li> <li>Tijdelijke verstoringen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Herinrichten veilige schoolomgevingen</li> <li>Beperkende maatregelen onderzoeken</li> <li>Kinderen actief betrekken (serious gaming)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Solitaire fietspaden veiliger inrichten</li> </ul>
<b>Gedrag en educatie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cursussen</li> <li>Campagnes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>"Weer naar school" campagne</li> <li>"Breng naar school week"</li> <li>"School op Seef"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>"Totally traffic" pakket aanbieden</li> </ul>
<b>Handhaving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gericht op probleem gevallen</li> <li>Aansluiting regionale initiatieven</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Specifieke aandacht voor schoolomgevingen en routes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Specifieke aandacht voor verlichting, rood licht, bellen, etc.</li> </ul>
<b>Samen veilig</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aanbieden veiligheidsbox</li> <li>Veiligheidsambassadeurs</li> <li>Betrekken inwoners en belangengroepen</li> <li>Samenwerken in de regio.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kinderen in de rol van School Omgevings Manager</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Partijdagen (ROV-ZH)</li> <li>Verkeerslessen (VVN)</li> <li>Aanbieden Doortrappen, e-bike praktijkdagen i.s.m. VVN en fietsersbond</li> </ul>

De invloed van de gemeente heeft echter een beperkte invloed en is afhankelijk van landelijke wetgeving en de veranderende samenstelling van het verkeer. Daar waar de gemeente wel invloed heeft, neemt zij de volledige verantwoordelijkheid daar waar nodig actie te ondernemen om de verkeersveiligheid te verhogen.

Het lokale verkeersveiligheidsbeleid wordt in dit actieplan Verkeersveiligheid 2025-2028 concreet verder uitgewerkt in een programma met maatregelen voor de komende jaren.

Verkeersveiligheid kan vanuit twee verschillende perspectieven worden benaderd. Gezien vanuit richtlijnen en cijfers gaat het over Objectieve Verkeersveiligheid. Gezien

vanuit de weggebruiker en inwoners gaat het over Subjectieve Verkeersveiligheid.

Voor beiden zijn de volgende ambities geformuleerd in het kader van het streven naar nul verkeersslachtoffers in 2050, zoals geformuleerd in het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.

### Objectieve verkeers(on)veiligheid

Vanuit dit perspectief streven we naar een reductie van het aantal slachtoffers ten opzichte van de voorgaande vijf jaar. We richten ons hierbij met name op een reductie van het aantal verkeersongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers) ten opzichte van het gemiddelde in de afgelopen vijf jaar. Daartoe zijn de volgende ambities geformuleerd.

- In de periode 2025-2028 is het aantal verkeersslachtoffers gemiddeld lager per jaar dan het gemiddelde per jaar over de periode 2019-2024.
- In de periode 2025-2028 is het aantal verkeersongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers gemiddeld lager per jaar dan het gemiddelde ongevallen per jaar over 2019-2024.

Hierbij moet worden aangetekend dat de genoemde aantallen gerelateerd zijn aan de huidige samenstelling en omvang van de verkeersdeelnemers en de aan de verschillende modaliteiten gekoppelde reizigers kilometers. Op basis van een jaarlijkse evaluatie wordt bekeken of de streefcijfers moeten worden bijgesteld.

### 1.3. Subjectieve verkeersveiligheid - Wijkprikker

Dat het thema verkeersveiligheid leeft onder de inwoners blijkt wel uit de 1.408 reacties op de wijkprikker uit 2023. Het doel van de digitale bewonerspeiling was om inzicht te krijgen in meest ervaren verkeersveiligheidsrisico's binnen de gemeente. Een wijkprikker is een goed middel om informatie op te halen, maar leent zich niet om een interactie met de respondenten in te richten.

Een bijkomend nadeel van het middel is dat respondenten niet geneigd zijn vragen over hun achtergrond in te vullen. Daarmee ontbreekt het bij veel reacties aan

achterliggende context.

Voornamelijk zijn de reacties geplaatst over het thema kruispunt/rotonde (19%), snelheid (18%) en oversteken (16%). De andere thema's kwamen in mindere mate aan bod: verkeersgedrag (13%), fietspad (11%), zichtbaarheid (9%), overig (9%) en schoolomgeving (5%). In het kaartenboek in bijlage G is per thema een kaart van de reacties opgenomen, soms gecombineerd met de kaart waar de snelheidsoverschrijdingen en de ongevallen/slachtoffers plaatsvinden (afhankelijk van bruikbaarheid van de combinatie).

In Bijlage C wordt een nadere toelichting op thema's gegeven.

Naast de uitgevoerde onderzoeken vormt de informatie uit de wijkprikker een belangrijke voor de verdere uitwerking van de plannen. Heet geeft richting aan het stellen van prioriteiten en legt een basis voor participatie programma's.

### 1.4. Huidige situatie

Aandacht voor verkeersveiligheid is niet nieuw binnen de gemeente. Ondanks dat er nog grote stappen te maken zijn, ligt er een brede basis waarop kan worden gebouwd.

- Binnen de gemeente geldt op dit moment al een snelheidslimiet van 30 km/u of lager op 82% in Leidschendam, 78% in Voorburg en 88% in Stompwijk van de totale weglengte.
- Bij onderhoud aan wegen wordt al gekeken naar het meenemen van verkeersveiligheid. Een goed voorbeeld is het asfalteren op Wilsveen en de Kostverlorenweg, waarbij meteen snelheid remmende maatregelen worden uitgevoerd.
- De meeste basisschool omgevingen in de gemeente zijn gemarkeerd als schoolzones door borden en wegmarkeringen. Daarnaast staan er op veel plaatsen ook de zgn. "wokkels" om dit te benadrukken.
- De gemeente is actief betrokken bij de MRDH verkeersveiligheid overleggen voor het uitwisselen van informatie en het bevorderen van een regionale aanpak.
- De gemeente neemt deel aan het HTM/MRDH project over OV30 om de impact van 30 km/u rijden op het OV te adresseren en regionaal af te stemmen.



- Bij de maandelijkse Ambtelijk Vervoers Commissie (AVC) zijn ook politie, brandweer en handhaving betrokken en worden wegen aanpassingen mede beoordeeld op verkeersveiligheid.
- De gemeente is actief betrokken bij campagnes van ROV-ZH, zoals "Weer naar School" actie, "Breng naar School Week", lichtjes acties in het najaar.
- De gemeente ondersteunt de jaarlijkse fietsexamens voor basisscholen.
- Bij grote herinrichtingstrajecten, wordt verkeersveiligheid meegenomen (b.v. Pr. Mariannelaan).
- De gemeente investeert in de aanleg van fietsstraten en het asfalteren van tegelfietspaden.

### 1.5. Vervolg op het actieplan

Het Actieplan Verkeersveiligheid 2025-2028 is de aanzet tot het opstellen van gedetailleerde uitvoeringsplannen. Per actielijn wordt in 2025 voor de verschillende hoofddoelen uitvoeringsplannen opgesteld met de details over:

- De uit te voeren activiteiten.
- De betrokken organisatie onderdelen.
- Betrokkenheid externen (participatie).
- Planning 2025-2028.
- Financiën.

Per actieplan wordt tevens vastgesteld of en welk bestuurlijk traject dient te worden doorlopen.

Voor omvangrijke trajecten wordt ingezet op een agile benadering om zo snel activiteiten een begin te kunnen maken met de uitvoering.

Uitgangspunt is te streven naar een optimalisatie voor wegaanpassingen door werk-met-werk te maken. Hiervoor wordt gekeken naar plannings van andere programma's binnen de gemeente, die verbonden zijn aan werken aan de openbare infrastructuur.

Het gaat hier om geplande, of nog te plannen, werkzaamheden rond:

- Uitvoering Wegen Beheersplan (Stadsbeheer).
- Onderhoudswerkzaamheden riolering.
- Aanleg warmtenet.

Het uitwerken van deze aanpak vergt veel tijd en zal pas vanaf 2026 tot concrete acties

leiden. Dat maakt de urgentie groter om ook in 2025 een start te kunnen maken met concrete acties. Hiermee wordt tevens de basis gelegd voor het inrichten van de benodigde organisatie en ondersteunende middelen.

De volgende concrete initiatieven worden in 2025 gestart.

#### 1. Veilig maken kruising Pr. Margrietlaan / Rembrandtlaan

Samen met leerlingen van de Montessorischool en het Dalton College wordt gekeken naar een veilige inrichting van de kruising. De leerlingen worden uitgedaagd om d.m.v. Minecraft for Schools met ideeën te komen. Samen met ROV-ZH wordt gekeken hoe deze aanpak breder kan worden ingezet bij scholen in de regio.

*Planning:*

- Q1: Scholen participatie
- Q2: Uitwerken aanpak
- Q3: Start aanpassingen

#### 2. Twee wegen de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u

Op basis van het onderzoek van SWECO naar welke wegen in aanmerking kunnen komen voor het reduceren van de snelheid naar 30 km/u wordt bepaald welke twee wegen in 2025 worden opgepakt. Belangrijke criteria voor de selectie zijn vormtoets scores en wijkprikker opmerkingen. Voor een definitieve keuze kan worden gemaakt is verkeerskundig onderzoek nodig om te voorkomen dat aanpassingen een negatieve uitwerking hebben op andere wegen.

*Planning:*

- Q1: Selecteren kandidaat wegen
- Q2: Model evaluatie naar verkeerskundige effecten.
- Q3: Uitwerken aanpak en participatie
- Q4: start uitvoering

#### 3. Eén 50 weg veilig inrichten

Op basis van het onderzoek van SWECO naar welke wegen in aanmerking kunnen komen om veilig 50 km/u te maken wordt bepaald welke weg in 2025 wordt opgepakt. Belangrijke criteria voor de selectie zijn vormtoets scores en wijkprikker opmerkingen. Hier wordt ook gekeken naar al geplande werkzaamheden tussen 2026 en 2028.

*Planning:*

- Q1: Selecteren kandidaat wegen
- Q2: Uitwerken aanpak
- Q3: start uitvoering

#### 4. Aanschaf 15 slimme Snelheid Informatie Displays (SID's)

In navolging van Den Haag worden 15 SID's aangeschaft die de komende 4 jaar elke 6 tot 8 weken door de gemeente rouleren. Deze SID's verzamelen de snelheidsdata en geven dit door aan de gemeente voor verdere analyse. De SID's dragen bij aan de volgende aspecten:

- Het volgen van effecten van gedragscampagnes.
- Het actief beïnvloeden van rijgedrag.
- Het sneller en effectiever opvolging kunnen geven aan meldingen door inwoners over snelheidsklachten.
- Het onderbouwen van de noodzaak voor handhaving. Den Haag heeft hiervoor een convenant met de politie afgesloten en levert ook de data door.

##### Planning:

- Q1: Voorbereiden aanbestedingsstukken (Den Haag heeft toegezegd dat alle stukken van de gemeente mogen worden gebruikt).
- Q2: Uitvoering aanbesteding en convenant sluiten met politie.
- Q3: Start uitrol van de SID's

#### 5. Schoolomgevingen

Naast de drie geselecteerde basisscholen waar wordt gestart met het inrichten van veilige schoolzones, wordt in 2025 voor 50% van de andere scholen extra aandacht besteed aan de schoolzones, door de bestaande markeringen te ondersteunen met het plaatsen van attentieborden met Nijntje thema. De resterende scholen worden in 2026 opgepakt.

##### Planning:

- Q1:
  - Aanpak drie pilot scholen.
  - Voorbereiden inkoop voor plaatsing 2025 (50%).
- Q2-Q4: Plaatsing.
- Q4: plaatsingsplan 2026.

#### 6. Participatie

De Wijkprikker heeft tot veel reacties geleid over de beleving van verkeersveiligheid door de inwoners. De methode kent echter geen directe interactie met de respondenten. In 2025 worden hier verdere stappen in gezet:

- Het aanstellen van verkeersveiligheidsambassadeurs in twee wijken en de begeleiding daarvan. Twee maal per jaar een gezamenlijke bijeenkomst inplannen.
- Het inplannen van jaarlijkse participatie

bijeenkomsten per wijk over het thema verkeersveiligheid.

- Afspraken maken met belangenorganisaties, zoals onderwijs, sportverenigingen, ondernemers, adviesraden (Stompwijk en Sociaal Domain), Platform Gehandicapten LV, etc om te komen tot het structureel inplannen van overleg momenten.
- Ouderen nemen langer deel aan het verkeer en dat vergt specifieke aandacht. Mede omdat dit ook een lastig te bereiken groep is (spreiding, minder actief op internet).

In 2025 wordt een structurele samenwerking opgezet met de lokale ouderen belangenorganisatie (ANBO-PCOB) op het thema verkeersveiligheid voor ouderen.

##### Planning:

- Q1:
  - Gesprekken met bewoners over Veiligheidsambassadeurs
  - Gesprekken met belangenorganisaties en vastleggen samenwerkingsafspraken.
- Q2: Opstellen participatie agenda Verkeersveiligheid wijken en planning.
- Q3: Start participatie cyclus Verkeersveiligheid wijken.

#### 7. Communicatie

Communicatie speelt een belangrijke rol bij gedragsbeïnvloeding. In 2025 wordt een begin gemaakt de komende 4 jaar meer zichtbaarheid op staat te hebben met campagnes door de inzet van verplaatsbare systemen. Deze systemen worden ingezet om jaarlijkse, in samenhang met persberichten en sociale media, 6 campagne thema's te ondersteunen in de gemeente.

##### Planning:

- Q1: Opstellen Plan van Aanpak Communicatie.
- Q2:
  - Voorbereiden en uitvoeren aanbesteding.
  - Opstellen jaarplan
- Q3: Start uitvoering jaarplan.

#### 8. Organisatie en Informatie

Verkeersveiligheid overstijgt afdelingen en disciplines. Dat betekent dat het delen van informatie over activiteiten en voortgang essentieel is voor snelheid en efficiëntie. Maar ook naar buiten toe vormt het delen van informatie de basis om inwoners en belangenorganisaties te betrekken bij de

voorbereiding en uitvoering van plannen. De gemeente gaat in 2025 een moderne omgeving inrichten waarin alle aspecten rondom verkeersveiligheid worden ondergebracht. Hierbij wordt gekeken naar digitale tweeling initiatieven uit andere gemeenten, zoals b.v. Alkmaar. Verkeersveiligheid wordt ingericht als een programmatische aanpak met als doel verkeersveiligheid uiterlijk 2028 te hebben verankerd in de staande organisatie.

##### Planning:

- Q1: Inventariseren informatiebehoefte en processen.
- Q2:
  - Afstemming interna organisatie.
  - Selectie ondersteunende tools.
- Q3: Uitrol tooling
- Q4: door ontwikkel plan opstellen (verbreding naar b.v. participatie).

#### 9. Meerjaren aanpak 2026-2028

In 2025 worden de plannen voor 2026-2028 verder uitgewerkt voor:

- Veiliger maken van de wegen (infrastructuur).
- Terug brengen van 50 km/u wegen naar 30 km/u wegen.
- Verdere aanpak van schoolomgevingen (en sportlocaties).
- Opschalen en moderniseren participatie.

##### Planning

- Q2: Brede inventarisatie van wegen die moeten worden aangepakt en

opstellen voorkeurs planning op basis van vormtoetsen, wijkprikkermeldingen, snelheidsprofielen etc.

- Q3: Brede afstemming met uitvoeringsprogramma's over mogelijkheden werk met werk te maken.
- Q4: Opstellen meerjarenplan en bestuurlijke besluitvorming

#### 10. Er wordt een breed werkbezoek gepland aan de gemeente Den Haag om te leren van hun ervaringen uit het programma Verkeersveiligheid.

##### Planning:

- Q1: Voorbereiding en uitwerking.
- Q2: Werkbezoek.

De bovenstaande planningsindicatoren vergen wel dat er financiële dekking beschikbaar komt. Daar ligt dan ook in het eerste kwartaal van 2025 de nadruk op.

Voor het bovenstaande overzicht wordt waar van toepassing een financiële meerjaren begroting opgesteld waarin de dekking voor eenmalige investeringen en structurele kosten wordt onderbouwd. Hierbij wordt rekening gehouden met de mogelijkheden voor regionale en landelijke subsidies. De begroting wordt aangeboden voor de bestuurlijke besluitvorming. Daar waar mogelijk, worden de plannen op inhoud parallel aan het bestuurlijke proces verder uitgewerkt om een snelle start te kunnen maken.



## 2. Trends en analyses

### 2.1 Inleiding

Vanuit de landelijke en regionale initiatieven, zoals opgenomen in paragraaf 1.3, zijn diverse plannen uitgewerkt voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Deze plannen worden overgenomen in dit Actieplan Verkeersveiligheid en dit hoofdstuk verder toegelicht.

### 2.2 Ontwikkelingen, trends en landelijke cijfers

In 2022 is het aantal verkeersdoden in Nederland gestegen naar 745, een zorgwekkende toename van 163 vergeleken met het jaar ervoor. Dit aantal is het hoogste sinds 2008 en ligt ver boven het gemiddelde van het afgelopen decennium. Zowel op korte als lange termijn zien we een significante stijging in het aantal verkeersdoden, met een gemiddelde jaarlijkse toename van 2% sinds 2013 en een recente piek van 21% ten opzichte van 2019-2021. Hoewel voorlopige cijfers voor 2023 een lichte daling van verkeersdoden suggereren, blijft het aantal verkeersslachtoffers gelijk aan dat van 2022.

Een nadere analyse onthult dat fietsers een aanzienlijk aandeel van de verkeersslachtoffers uitmaken. In 2022 waren er 8.300 ernstig verkeersgewonden en 19.400 matig verkeersgewonden. Bij de ernstig gewonden zien we een opvallende stijging van 19% onder fietsers, waarvan zeventig procent zestigplussers zijn. In 82% van de ernstige fietsongevallen was er geen motorvoertuig betrokken; vaak betrof het eenzijdige ongevallen of ongevallen met een andere fietser. Deze cijfers illustreren de kwetsbaarheid van fietsers, vooral ouderen, in het verkeer.

Voorts blijkt uit meerdere studies dat de verkeersveiligheid in de komende jaren naar verwachting niet zal verbeteren zonder ingrijpend beleid. De prognoses wijzen op een langdurige stagnatie in het aantal verkeersdoden, terwijl het aantal verkeersslachtoffers naar verwachting sterk zal stijgen, mogelijk zelfs verdubbelen tegen 2040 vergeleken met 2018. Deze trends

worden voornamelijk veroorzaakt door een toename in ongevallen onder ouderen en fietsers, evenals door de algemene toename van mobiliteit door bevolkingsgroei.

In het kader van de mobiliteitstransitie ligt er een sterke focus op het stimuleren van langzaam verkeer, zoals fietsers en voetgangers. Dit Actieplan richt zich specifiek op de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers, waaronder kinderen, jongeren en ouderen. Het stimuleren van zelfstandig fietsgebruik en wandelen naar school en sport draagt bij aan de mobiliteit en veiligheid van deze groepen.

De data laten zien dat het aantal verkeersdoden onder fietsers, vooral na ongevallen met auto's en andere fietsen, al jaren stijgt. In 2022 was meer dan de helft van de verkeersdoden (54%) zestigplusser, met een scherpe toename onder 80-plussers (+53% ten opzichte van 2019-2021). Bovendien zijn verkeersdoden op wegen binnen de bebouwde kom aanzienlijk gestegen, vooral op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur (+86%) en 50 km/uur (+37%).

Ook bij de ernstig verkeersgewonden domineren ouderen en fietsers. Het aantal ernstig verkeersgewonden steeg in 2022 voor alle vervoerswijzen, met een bijzondere toename bij gemotoriseerde tweewielers zoals snorfietsen, bromfietsen en motorfietsen. De enige leeftijdsgroep waarbij een daling werd waargenomen, is die van kinderen tot 14 jaar.

Deze trends en cijfers onderstrepen de urgentie van effectieve beleidsmaatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, met een specifieke focus op de bescherming van kwetsbare groepen. De gegevens benadrukken het belang van gerichte interventies om de stijgende trend in verkeersdoden en gewonden te keren, waarbij de groeiende mobiliteit en de vergrijzende bevolking in acht moeten worden genomen. Het is van cruciaal belang dat we als gemeente en samenleving samenwerken aan een veilige verkeersomgeving voor iedereen.

Over de afgelopen jaren laten verschillende leeftijdsgroepen interessante fietstrends zien in Nederland. Het gebruik van normale fietsen is gedaald over alle groepen, maar met name onder ouderen en jongeren. Dit is het gevolg van de sterk aan populariteit winnende elektrische fietsen. Speed-pedelecs tonen een gestage, maar nog lage, gebruikstoename in alle groepen. Cargobikes worden steeds populairder, vooral bij jongvolwassenen met kinderen. Sportfietsen blijven stabiel in gebruik, wat wijst op een consistente interesse. Het afgelopen jaar hebben we een explosieve groei gezien van het gebruik van fat bikes onder jongeren.

De mix van verschillende fietsen zal naar verwachting de komende jaren blijven veranderen. Inzicht in dit proces en de gevolgen daarvan verdienen blijvende aandacht in het verkeersveiligheidsbeleid.

## 2.3 Mobiliteitstransitie

Bij mobiliteitstransitie veranderen niet alleen de sprake van een verschuiving in dominante voertuigen en energiedragers, maar ook de infrastructuurwegen, markten,

diensten, normen, wet- en regelgeving., En zelfs onze cultuur en gewoontes. Bij zo'n verandering spelen allerlei veel verschillende partijen en actoren een rol, zowel zoals de overheid, bedrijven als markt, burgers en maatschappelijke organisaties middenveld. Er heeft is niet één partij die alles bepaalt. Het is meer een samenspel van spelers, vernieuwingen, ingrijpende gebeurtenissen en veranderende structurenveranderingen, waarin iedereen zijn eigen rol in kan nemen.

Oplossingsrichtingen binnen de mobiliteitstransitie bestaan uit het verminderen van verplaatsingen door nabijheid en online bereikbaarheid centraal te stellen, het veranderen van automobilititeit naar actievere vormen van mobiliteit over korte afstanden zoals lopen, fiets en ov. Dit is het zgn. STOMP principe: Stappen, Trappen, OV, Mobiliteit als Service, Privéauto.

Het terugdringen van de automobilititeit heeft een directe invloed op het verbeteren van de verkeersveiligheid voor met name de zwakkere verkeersdeelnemers. Dit proces vergt veel tijd en loopt daarom als een rode draad door alle activiteiten heen.



## 3. Beleidskaders

### 3.1 Positionering van het actieplan

Het Actieplan Verkeersveiligheid 2025-2028 staat niet op zichzelf. Het geeft invulling aan landelijk en regionaal beleid en initiatieven.

Landelijk beleid	Landelijk beleid - Strategisch Plan verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) "Op weg naar Nul" Risico gestuurde aanpak		
Regionaal beleid	Provincie Zuid-Holland Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021 - 2031	Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) Analysedocument Verkeersveiligheid MRDH Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025	Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH) Verkeersveilig gedrag Gedragsbeïnvloeding
Gemeentelijk beleid	Koersnotitie omgevingsvisie 2050 Leidschendam-Voorburg Samen bouwen aan een groene, duurzame toekomst	Bouwsteen Mobiliteit en bereikbaarheid Leidschendam-Voorburg Een goed bereikbare gemeente	
Uitwerking	Actieplan Verkeersveiligheid Leidschendam-Voorburg		

De Koersnotitie Omgevingsvisie 2050 en Bouwsteen Mobiliteit en Bereikbaarheid zijn richtinggevend voor het actieplan:

- Veilige leefomgeving op het gebied van verkeersveiligheid,
- Goed verbonden betekent niet alleen een goede en snelle bereikbaarheid. Goed verbonden betekent ook als het verkeer zich op een veilige manier afwikkelt en de leefbaarheid niet in de weg staat.
- Wat betreft verkeersveiligheid legt de gemeente de nadruk op kwetsbare

verkeersdeelnemers zoals kinderen en senioren.

- Met uitzondering van de hoofdwegen ziet de gemeente alle verbindingen in het bebouwde gebied als 30km/u gebieden die leefbaar en veilig zijn.
- Extra aandacht geeft de gemeente aan verkeersveiligheid naar en rond scholen en voorzieningen.

Het lokale verkeersveiligheidsbeleid wordt op basis van het actieplan Verkeersveiligheid

2025-2028 concreet verder uitgewerkt in uitvoeringsplannen voor verkeersveiligheid, waarin de thema's die zijn benoemd concreet worden uitgewerkt in aanpak, betrokkenen, tijd en financiën.

In de uitvoeringsplannen worden de onderlinge prioritering van de thema's uitgewerkt en wordt binnen de thema's gekeken naar lopende initiatieven in de stad (zoals b.v. werk met werk).

De uitwerking van de uitvoeringsplannen worden voortvarend aangepakt. Dat betekent dat zaken op kleine schaal worden opgepakt waardoor sneller tot actie kan worden overgegaan. Deze werkwijze kan thema gericht zijn, of binnen een thema op onderdelen daarvan. Op deze wijze probeert de gemeente snel zichtbare resultaten te behalen.

### 3.2 Landelijk beleid - Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030)

Landelijk is in 2018 met het SPV 2030 nieuw verkeersveiligheidsbeleid vastgesteld. Het verkeers-veiligheidsbeleid richt zich op een risico-gestuurde aanpak. Risicogestuurd werken houdt in:

*Ongevallen voorkómen door proactief in te grijpen op risico's in het verkeerssysteem: locaties, omstandigheden of gedragingen waarvan we zeker weten dat dat ze de kans op gevaarlijke verkeerssituaties kunnen vergroten. Om die risico's in kaart te brengen en te analyseren, kunnen we gebruikmaken van risico-indicatoren. Dit zijn meetbare variabelen die een verband leggen tussen het ontstaan van ongevallen en risicofactoren in het verkeer, zoals: alcohol, snelheid, afleiding of kenmerken van de weg.*

Het Strategische Plan Verkeersveiligheid is bedoeld om tot 2030 een omslag te realiseren in de benadering van verkeersveiligheid.

Overheden en maatschappelijke partners hebben tot doel gesteld dat ieder slachtoffer in het verkeer voorkomen moet worden. Het streven is: op weg naar nul verkeersslachtoffers in 2050.

Centraal in dit plan staat de werkwijze voor een risicogestuurde aanpak voor een veilig wegennet. Niet alleen de aantallen verkeersongevallen zijn sturend voor beleid en maatregelen, maar ook de zogeheten risico-indicatoren (Safety Performance Indicators, ook SPI's genoemd). In deze aanpak worden indicatoren als wegkenmerken, omstandigheden en gedragingen, die een sterk oorzakelijk verband hebben met verkeersveiligheid, meegenomen. Voorbeelden zijn de rijnsnelheid op een weg en de inrichting van een weg.

Het SPV 2030 heeft de aanpak gebaseerd op drie instrumenten voor de invulling:

- Infrastructurele maatregelen.
- Gedragsbeïnvloeding/educatie.
- Handhaving.

Deze instrumenten worden in dit actieplan uitgewerkt.

### 3.3 Provinciaal en regionaal beleid

#### Provincie Zuid-Holland

In het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2031 schetst de Provincie dat zij de overkoepelende ambitie uit het SPV 2030 van 'nul verkeersslachtoffers in 2050' omarmt.

Enkele praktische ambities van de Provincie tot 2030 zijn:

- Meer sturen op risico's
- Steviger regie voeren
- Krachtiger samenspel tussen partners (stakeholders)
- 80 km/uur-wegen en polderwegen veiliger inrichten
- Meer focus op fietsers, jongeren en ouderen
- Vaker afspraken maken over handhaving met de politie

Daarnaast wil de Provincie - vanuit een data gedreven aanpak - betere risicoprognoses kunnen maken en aan de hand van analyses deze risico's beter in beeld brengen en maatregelen daarop afstemmen. Op deze wijze wordt het mogelijk te komen tot een

meer gerichte aanpak van de problemen en een efficiëntere inzet van middelen.

De provincie nodigt in het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2031, iedere regio uit om in lijn met het landelijke SPV 2030 een eigen regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid op te stellen in overleg met inliggende gemeenten, waterschappen, provincie, ROV Zuid-Holland en politie. Afhankelijk van regionale kenmerken en ongevals cijfers kunnen er per regio andere prioriteiten gelden.

De provincie is gestart met een verkenning van de status van het voetgangersbeleid bij de wegbeheerders en op welke wijze de provincie hier een rol kan spelen. Het initiatief bevindt zich nog in een verkennende fase en richt zich op de volgende gebieden:

- Het delen van kennis en informatie tussen wegbeheerders.
- Het coördineren van activiteiten op het gebied van voetgangersbeleid.
- Het onderzoeken van mogelijkheden voor subsidie voor de uitvoering van het beleid.

Het thema verkeersveiligheid voor voetgangers kan ook worden meegenomen in deze activiteiten.

#### Regionaal beleid (MRDH)

Binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) zijn een risicoanalyse (Analysedocument Verkeersveiligheid MRDH d.d. 3 december 2019) en daaraan gekoppeld een Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 gemaakt. De regionale verkeersveiligheidsanalyse geeft een beeld van het aantal slachtoffers, de leeftijd en de vervoerswijze van de slachtoffers. Ook geeft de regionale risicoanalyse trends en ontwikkelingen weer die van invloed kunnen zijn op de verkeersveiligheid.

Vanuit de rollen die iedere partner heeft, heeft de MRDH een invulling gemaakt met betrekking tot de uitvoering. Zo ziet zij voor zichzelf de rol van ondersteuner van gemeenten op het gebied van subsidieverlening en zorgt zij voor de benodigde data voor wegbeheerders en voor het delen van kennis en ervaringen op situaties en maatregelen. De MRDH zorgt ook voor de regionale afstemming van maatregelen die gemeente overstijgend zijn. En zij maakt zich sterk voor een regionaal handavingsplan. De rol die aan

wegbeheerders (waaronder gemeenten) wordt toegekend is het maken van een lokale uitvoeringsagenda op basis van gemeentelijk beleid, het uitvoeren van analyses en maatregelen in samenwerking met diverse partijen en zorgen dat verkeersveiligheid integraal onderdeel is (of wordt) van de planvorming. En ook staan gemeentes aan de lat om - vanuit de lokale driehoek - bij de basisteams van de politie de verkeershandhaving het thema verkeersveiligheid te borgen in de overleggen en de effecten van campagnes te monitoren en evalueren.

#### Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH)

Het ROV-ZH is een samenwerking van de Provincie Zuid-Holland en de MRDH. Het voert namens de twee regiovoerders het beleid uit op het gebied van verkeersveilig gedrag. 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 kunnen deelnemen aan het verkeer.

Grondslag voor de activiteiten in de komende jaren is het meerjarenprogramma 2022 - 2025. Dit programma wordt in overleg met de 7 bestuurlijke regio's in de provincie uitgewerkt naar jaarlijkse werkplannen. Het ROV-ZH heeft als hoofddoelstelling voor de jaren 2022 t/m 2025 dat de activiteiten gericht op gedragsbeïnvloeding (Education) steeds in samenhang worden gezien met handhaving (Enforcement) en infrastructuur en techniek (Engineering). Integraliteit als de maatstaf voor de keuze van het aanbod aan programma's en activiteiten. In de uitwerking is een verdere gelaagdheid noodzakelijk in de vertaling naar een risicogestuurde, resultaatgerichte en integrale gedragsaanpak.

Het ROV-ZH plaats de focus bij de volgende doelgroepen, die ook komen uit de regionale risicoanalyse:

- Scholieren in het basisonderwijs
- Scholieren in het middelbaar onderwijs
- Jongeren en jongvolwassenen (onervaren bestuurders)
- Senioren (op de (elektrische) fiets)

Het ROV-ZH onderscheidt 3 rollen in relatie tot de regio's, wegbeheerders en andere

partners: als kennismakelaar, als aanjager of als ondersteuner. In de kennisrol zal het ROV-ZH zich blijven buigen over de verbindende en randvoorwaardelijke elementen in deze integrale benadering. In de aanjaagrol zal het ROV de omgeving inspireren. En in de ondersteunende rol, die vooral bestaande activiteiten en programma's beslaat, zal worden gekeken welke accenten en elementen ontbreken om ook hier deze integraliteit te borgen.

#### Initiatieven leefbaarheid

Verkeersveiligheid is nauw verbonden met de leefbaarheid in een stad. Daarom gaat de gemeente zich aansluiten bij het initiatief Child Friendly Cities van UNICEF.

### 3.4 Gemeentelijk vigerend beleid

Momenteel is het herijkte Verkeers- en Vervoerplan 2014 vigerend. Onze gemeente had zich toen ten doel gesteld om het aantal verkeersslachtoffers met 25% te reduceren. Het is lastig de cijfers uit 2014 te vergelijken met de huidige situatie, omdat destijds de registratie minder gedetailleerd was. Ten opzichte van 2019 zien we echter in 2023 (laatste volledige rapportage jaar van BRON) een stijging van het aantal letselgevallen in de gemeente. Dit sluit aan bij de landelijke cijfers.

De focus lag op het verkeersveiligheidsrisico verminderen, de gevoelens van onveiligheid verminderen, de verkeerssituatie bij scholen verbeteren en de verkeersmentaliteit verbeteren. Uitgangspunt bij het verbeteren van de verkeersveiligheid was toentertijd het concept Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig gaat er vanuit dat het verkeerssysteem zo veilig mogelijk wordt ingericht. Dit heeft zowel betrekking op de infrastructuur: de weg, de omgeving en de eigenschappen van voertuigen als ook op het gedrag van verkeersdeelnemers. Hiermee verschoof de aanpak van de verkeersonveiligheid van reactief naar preventief, dat wil zeggen: niet achteraf verkeersonveilige situaties aanpakken maar zoveel mogelijk voorkomen dat verkeersconflicten kunnen ontstaan. Wat dat betreft is de huidige aanpak (en daarmee het nieuwe actieplan) hiermee helemaal in lijn.

Het aan het actieplan 2014 gekoppelde Meerjaren Uitvoeringsprogramma is jaarlijks geactualiseerd tot 2019, omdat vanaf toen aan de Omgevingsvisie werd gewerkt. In het

eerste kwartaal van 2023 bleek dat er voor het opstellen van de Omgevingsvisie meer tijd nodig was. Er is in 2023 nog wel een geactualiseerd uitvoeringsplan vastgesteld door de raad.

Voor dit actieplan zijn de Koersnotitie Omgevingsvisie 2050 en de Bouwsteen Mobiliteit en Bereikbaarheid als richtinggevend uitgangspunt gebruikt (zie paragraaf 1.3). Inwoners geven aan dat de kernkwaliteiten voor Leidschendam-Voorburg zijn:

1. Groen en rijk aan historie;
2. Rustig stedelijk en hoogwaardig wonen;
1. Hoog niveau aan voorzieningen (zorg, onderwijs, cultuur, sport, winkels);
3. Goede bereikbaarheid van de hele Randstad.

Belangrijke mobiliteitsprincipes hierbij zijn:

- ETW30 en GOW30: snelheden terug brengen waar de verblijfsfunctie belangrijk is.
- Prioritering op basis van het STOMP principe: Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privéauto.
- 15 minuten stad: voorzieningen en diensten binnen 15 minuten te bereiken.

Binnen de landelijke en regionale doelstelling is het streven voor de gemeente vanaf 2025 het aantal vermijdbare verkeersslachtoffers terug te brengen naar nul.

Bij de uitwerking van de implementatieplannen wordt daar waar nodig een bestuurlijk procesdoorlopen.



## 4. Veilige infrastructuur

De preventieve maatregelen komen voort uit de risico gestuurde aanpak die vanuit de landelijke overheid en de MRDH geadviseerd wordt. Deze maatregelen dienen de risico's op ongelukken te verminderen.

Dit hoofdstuk beschrijft de evaluaties op verschillende onderdelen op hoofdlijnen. De details van evaluaties zijn toegevoegd in de bijlagen:

- Bijlage A: Vormtoetsen
- Bijlage B: Onderzoek 50 km/u wegen naar 30 km/u wegen
- Bijlage C: Wijkprikker en Kenmerken
- Bijlage D: Aandachtspunten van de raad
- Bijlage E: Ongevallen cijfers (Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland – BRON)
- Bijlage G: Kaartenboek

De gegevens uit de evaluaties zijn tevens verwerkt in een GIS systeem, waar verschillende uitkomsten op een eenvoudige wijze over elkaar zijn te leggen.

### 4.1 Veilig duurzaam, preventie

#### 4.1.1 Infrastructuur- Wegen

Om de Beoogde doelen te bereiken is uitgebreid gekeken naar de huidige situatie en kenmerken op de wegen en welke aspecten een rol spelen bij de verkeersveiligheid.

#### Vormtoets infrastructuur

Bij de opzet van dit actieplan volgt de gemeente de nieuwe landelijke beleidslijn verkeersveiligheid zoals vastgelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Om tot een risicogestuurd actieplan voor Leidschendam-Voorburg te komen is inzicht nodig in de potentieel gevaarlijke locaties op het wegennet.

Door een toets te doen op het verkeersveiligheidsniveau van de gemeentelijke infrastructuur komen wegen naar boven waar zich veiligheidsrisico's voordoen. De basis voor de risicoanalyse van het wegennet van Leidschendam-Voorburg is een zogenaamde vormtoets van 30-, 50- en 60- km/uur wegen en solitaire fietspaden die in het beheer zijn van de

gemeente Leidschendam-Voorburg. In de vormtoets wordt aan de hand van een set van vormgevingscriteria getoetst of en in welke mate een weg voldoet aan een Duurzaam Veilige weginrichting die past bij de functie en snelheids categorie van de weg. De vormgevingscriteria worden herleid uit de CROW-ontwerprichtlijnen die landelijk worden toegepast. Wanneer een weg op meerdere vormgevingscriteria laag scoort, dan is sprake van een verhoogd veiligheidsrisico en zijn mogelijk maatregelen gewenst om de verkeersveiligheidsrisico's die daar voorkomen weg te nemen.

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

Naast de vormtoets is ook gekeken naar:

- Intensiteit en de indicatie of deze passend is bij het type weg.
- Of de weg langs een onderwijsinstelling loopt.
- Het totaal aantal ongevallen in de periode 2017-2022.
- Indicatie over de vastgestelde snelheidsoverschrijdingen (2021)
- Aantal meldingen in KCS in de periode 2019-2022

De resultaten van de vormtoets samen met de aanvullende informatie over ongevallen, meldingen van risicolocaties volgens inwoners en informatie over rijsnelheden en intensiteiten geven een beeld over de risico's voor de verkeersveiligheid.

Naast de vormtoetsen op wegsegmenten is ook gekeken naar andere zaken die het risicoprofiel

beïnvloeden op de onderzochte wegen:

- Intensiteiten: past de hoeveelheid verkeer dat gebruikt maakt van de weg bij het snelheidsregime van de weg.
- Snelheidsoverschreidingen: hoe goed wordt de maximum snelheid nageleefd op de wegen.
- Kruist een 30 km/u weg een 50 km/u weg.
- Wat is het kenmerk van de kruisingen (geregeld of ongeregeld, of rotonde).
- Gaat het om een schoolzone.

Het inzicht in de risicofactoren geeft ook direct aanknopingspunten voor oplossingsrichtingen en het nemen van maatregelen. De gedetailleerde evaluaties en scores zijn opgenomen in Bijlage A

### 30 km/u-wegen

De 30 km/u-wegen in het beheer van de gemeente Leidschendam-Voorburg zijn beoordeeld op vier criteria:

- Aanwezigheid van snelheidsremmers.
- Type wegdekverharding (open of gesloten).
- Herkenbaar snelheidsregime.
- Type kruispunten met andere 30 km/u-wegen (wel/geen voorrang).

Deze vier criteria zijn afgeleid van de landelijke gehanteerde Duurzaam Veilig inrichtingskenmerken zoals omschreven in CROW-richtlijnen en Basiskkenmerken wegontwerp.

In totaal zijn 44 wegvakken getoetst. De score loopt van 0 tot maximaal 4. Wegvakken die 2,5 of minder scoren worden aangemerkt als slecht scorend. Naast de score op de vormtoets zijn per wegvak ook de aanvullende gegevens opgenomen in het overzicht.

Van de 44 wegvakken komen 12 wegvakken als slecht scorend naar voren in de vormtoets. Echter is er geen eenduidige relatie te leggen tussen de vormtoetsscores en de aanvullende informatie. Op 52% van de beoordeelde wegvakken in de overschrijding van de maximale snelheid 5 km/u of meer (V85 - 2021).

#### Wat gaat de gemeente doen:

Van de twaalf 30 km/h wegen die in de vormtoets minder goed tot slecht scoren zijn er in 2028 minstens 3 wegen zodanig veiliger heringericht dat ze hoger scoren dan in de vormtoets.

### 50 km/u-wegen

De 50 km/u-wegen in het beheer van de gemeente Leidschendam-Voorburg zijn beoordeeld op vijf criteria:

- Type kruispunten met andere 50 km/u-wegen (VRI, rotonde, voorrang, vormgeving).
- Fietsvoorzieningen (aanliggend, vrij liggend, geen).
- Herkenbaar snelheidsregime.
- Oversteekbaarheid.
- Parkeren (niet, langsparkeren haaks/schuin parkeren).

Deze vier criteria zijn afgeleid van de landelijke gehanteerde Duurzaam Veilig inrichtingskenmerken zoals omschreven in CROW-richtlijnen en Basiskkenmerken wegontwerp.

In totaal zijn 82 wegvakken getoetst. De score loopt van 0 tot maximaal 5. Wegvakken die 2,5 of minder scoren worden aangemerkt als slecht scorend. Naast de score op de vormtoets zijn per wegvak ook de aanvullende gegevens opgenomen in het overzicht.

Van de 82 wegvakken komen 18 wegvakken als slecht scorend naar voren in de vormtoets. Echter is er geen eenduidige relatie te leggen tussen de vormtoetsscores en de aanvullende informatie. Op 36% van de beoordeelde wegvakken in de overschrijding van de maximale snelheid 5 km/u of meer (V85 - 2021).

#### Wat gaat de gemeente doen:

- In 2025 wordt gestart met heb verkeersveilig maken van één 50 km/u weg.
- In 2026-2028 worden 4 50 km/u wegen verkeersveilige gemaakt.

### 60 km/u-wegen

De 60 km/u-wegen in het beheer van de gemeente Leidschendam-Voorburg zijn beoordeeld op vijf criteria:

- Maatregel kruisingen 30/60 km/h-wegen (snelheidsmaatregelen).
- Herkenbaar snelheidsregime.
- Voorrangregeling bij kruisingen met 30 of 60 km/uur-wegen
- Snelheidsremmende voorzieningen op wegvakken

- Kruispunten met 50 of 80 km/uur-wegen (voorrang, rotonde, VRI).

In totaal zijn 12 wegvakken getoetst. De score loopt van 0 tot maximaal 5. Wegvakken die 2,5 of minder scoren worden aangemerkt als slecht scorend. Naast de score op de vormtoets zijn per wegvak ook de aanvullende gegevens opgenomen in het overzicht.

Van de 12 wegvakken komen 2 wegvakken als slecht scorend naar voren in de vormtoets. Echter is er geen eenduidige relatie te leggen tussen de vormtoetsscores en de aanvullende informatie. Op de beoordeelde wegvakken komen geen snelheidsoverschrijdingen voor van meer dan 5 km/u (V85), of het ontbreken aan gegevens.

#### Wat gaat de gemeente doen:

Van de twee 60 km/h wegen die in de vormtoets minder goed tot slecht scoren is er in 2028 minstens 1 weg zodanig veiliger heringericht dat hij hoger scoort in de vormtoets

### Overige wegen – N14

Ondanks dat de N14 tunnels geen onderdeel uitmaken van het wegennet van de gemeente, heeft de weg een grote impact op de gemeente door de twee grote gelijkvloerse kruisingen.

Als gemeente is er nauw contact met RWS, de Regiodesk van Zuid-Holland Bereikbaar en MRDH waar het gaat om doorstroming en veiligheid. De gemeente, samen met de regionale partners, blijft zich verder inspannen de huidige kruisingen aan te passen.

### Voetpaden

Het stimuleren van wandelen betekent ook dat er aandacht moet worden besteed aan de infrastructuur voor de voetganger. Dit is niet meegenomen in de vormtoetsen.

Bij voetgangers wordt er alleen gesproken over een ongeval als er een voertuig bij betrokken is. Recente cijfers laten zien dat gemiddeld per dag 9 voetgangers voor letsel worden behandeld in ziekenhuizen na een val in de openbare ruimte, door slecht

onderhouden voetpaden

Criteria die van invloed zijn op de veiligheid van voetgangers, buiten ongevallen, zijn o.a.:

- Vlakheid en Egaliteit: Voetpaden moeten zo vlak mogelijk zijn om struikelen en vallen te voorkomen. Oneffenheden zoals losse tegels, boomwortels en kuilen moeten worden vermeden.
- Breedte: De breedte van voetpaden moet voldoende zijn om veilig verkeer van voetgangers mogelijk te maken, inclusief mensen met kinderwagens, rolstoelen en rollators. De aanbevolen minimale breedte is meestal 1,5 meter, maar in drukke gebieden kan dit oplopen tot 2 meter of meer.
- Antislip Eigenschappen: Het oppervlak van voetpaden moet voldoende grip bieden om uitglijden te voorkomen, vooral bij nat weer.
- Obstakelvrij: Voetpaden moeten vrij zijn van obstakels zoals geparkeerde fietsen, scooters, afvalbakken, en overhangende takken die het lopen kunnen belemmeren of gevaarlijk maken.
- Toegankelijkheid: Voetpaden moeten toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. Dit betekent dat er bijvoorbeeld geen hoge stoepranden mogen zijn en dat overgangen naar de weg geleidelijk en zonder drempels moeten zijn.
- Onderhoud: Regelmatig onderhoud is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat voetpaden in goede staat blijven.
- Faciliteren: VRI instellingen voor voetgangersoversteken beter laten aansluiten bij de behoefte en beleving.

De gemeente biedt inwoners via het meldingen systeem de mogelijkheid verstoringen (b.v. losliggende tegels) in de openbare ruimte te melden.

**Wat gaat de gemeente doen:**

- De gemeente gaat zich aansluiten bij de initiatieven die door de provincie zijn opgestart rondom voetgangersbeleid. Op basis hiervan wordt geëvalueerd wat dit betekent voor de gemeente en op welke wijze hier een vervolg aan wordt gegeven.
- Meldingen rondom voetpaden in de openbare ruimte koppelen aan onveilige situaties, als daar sprake van is.
- De informatie uit periodieke schouwrapporten van de verharding in de openbare ruimte meenemen in de evaluaties van veiligheid op voetpaden.
- Aandacht voor bereikbaarheid en toegankelijkheid ouderen / (visueel) gehandicapten. In 2025 wordt een structurele samenwerking opgezet met de lokale belangengroepen.

**Kruisingen/Rotondes**

De vormtoetsen hebben zich gericht op de inrichting van wegen op verschillende kenmerken. Kruisingen maken echter een belangrijk deel uit van locaties waar ongelukken plaatsvinden, ook op andere locaties dan waar de vormtoetsen voor zijn uitgevoerd.

De komende jaren gaat de gemeente dan ook extra aandacht besteden aan de belangrijke kruisingen in de gemeente. Het gaat hierbij niet alleen over de inrichting van de kruising, maar ook om het gedrag van de weggebruiker.

Voor het verzamelen van gegevens en de analyse van de data kan gebruik worden gemaakt van video opnamen gedurende drukke momenten (b.v. door drone opnamen).

Uit de wijkprikker en ongevallen gegevens komen een aantal kruisingen naar voren die urgent zijn wat betreft het verhogen van de veiligheid. Deze kruisingen worden separaat opgepakt, waarbij de omgeving (omwonenden en/of scholen) worden betrokken.

Landelijk is er in 2024 vanuit het CROW een

onderzoek gestart naar de veiligheid voor fietsers op rotondes. De gemeente neemt de uitkomsten van het onderzoek mee in de beoordeling van de eigen rotondes.

**Wat gaat de gemeente doen:**

- De gemeente gaat in 2025 de mogelijkheden verkennen voor het analyseren van kruisingen d.m.v. de inzet van video analyse. Voor eind 2025 wordt een pilot uitgevoerd op minimaal 2 kruisingen en de resultaten daarvan worden geëvalueerd.
- Kruisingen met een urgent veiligheidsprobleem worden met prioriteit behandeld.
- Uitkomsten van het CROW onderzoek naar rotondes meenemen in de evaluatie van de verkeersveiligheid van de eigen rotondes.

**4.1.2 50 km/u naar 30 km/u**

Door SWECO is een analyse uitgevoerd naar de mogelijkheden om bestaande 50 km/u wegen in de gemeente terug te brengen naar 30 km/u wegen. Hiervoor is gekeken naar functie van de wegen en de mogelijkheden om een aanpassing in de snelheid op een veilige wijze te realiseren. Hierbij heeft er afstemming plaatsgevonden met het OV en de hulpdiensten.

Het onderzoek heeft geresulteerd in een lijst van wegen die in niet aanmerking kunnen komen om van 50 km/u terug te worden gebracht naar 30 km/u, maar wel veilig 50 km/u kunnen worden gemaakt. Een groot deel van de onderzochte wegen is ook meegenomen in de vormtoetsen voor de 50 km/u wegen. In Bijlage B is een samenvatting van het rapport opgenomen waarin de onderzochte wegen staan opgenomen. Hierbij is ook een relatie gelegd met de vormtoets scores.

Door de grote overlap met de vormtoets worden de geselecteerde wegen integraal meegenomen met de uitwerking van de wegen uit de vormtoets. Daarnaast wordt een aanvullend onderzoek gestart naar de verkeerskundige effecten van de maatregel, zoals het uitwijken van auto's naar andere 30 km/u straten.

**Wat gaat de gemeente doen:**

In 2025, op basis van het SWECO rapport:

- Het terugbrengen van twee 50 km/u wegen naar 30 km/u.
- Het veilig maken van één 50 km/u weg.
- Planning opstellen (tijd en financieel) voor de periode 2026 - 2028

**4.1.3 Stadslogistiek**

De gemeente heeft te maken met zwaar verkeer in de gemeente voor b.v. het bevoorraden van winkels en bedrijven. Maar ook voor het ophalen van vuil. De tijden waarop dit gebeurt en de locaties kunnen een tijdelijke impact hebben op een veilig gebruik van de weg. Met name in drukke perioden zoals de spitsen en in het bijzonder rondom scholen op de momenten dat ze beginnen en uitgaan.

Voor de uitwerking van een veilige schoolomgeving zal dit een belangrijk speerpunt zijn. Mocht er sprake zijn van ongewenste situatie wordt in overleg gekeken naar mogelijke oplossingen en/of mitigerende maatregelen.

Voor een bredere aanpak wordt gekeken naar meldingen die hierover binnen komen.

**Wat gaat de gemeente doen:**

- In 2025 en 2026 wordt bij de uitwerking van veilige schoolzones en andere plekken waar veel kinderen komen geïnventariseerd in hoeverre met zwaar verkeer aanleiding kan geven tot onveilige situaties.
- Daar waar er problemen worden geconstateerd wordt met betrokkenen gekeken naar een aanpak van het probleem en waar nodig venstertijden ingesteld om het zwaar verkeer te weren.

**4.1.4 Tijdelijke verstoringen**

Bij werkzaamheden aan de weg of bij bouwprojecten ondervindt het verkeer vaak overlast en wordt geconfronteerd met tijdelijke maatregelen. Traditioneel wordt hier met name gekeken naar de veilige afhandeling van het autoverkeer.

Er bestaan wel richtlijnen voor het afhandelen van fietsverkeer en voetgangers, maar in de praktijk wordt daar niet echt aandacht aan gegeven. Zeker bij voor het gevoel onlogische maatregelen leidt dat vaak tot het negeren van de aanwijzingen wat dan kan leiden tot onveilige situaties.

Werkzaamheden gaan ook vaak gepaard met het aan en afrijden van zwaar verkeer. Ook dat verdient aandacht, met name in de buurt van scholen of andere plaatsen waar veel kinderen komen.

Om dit probleem aan te pakken moet er in de voorbereiding (aanbesteding, opdracht, vergunningen) al aandacht worden besteed aan hoe de uitvoerder de veiligheid van alle weggebruikers gaan borgen. Zowel wat inrichting betreft als ook in de uitvoering.

**Wat gaat de gemeente doen:**

- Inventariseren van de mogelijkheden om de veiligheid van alle verkeersdeelnemers te borgen in de aanloop naar werkzaamheden.
- Het uitwerken van richtlijnen voor het opnemen van dit aspect in aanbestedingen, opdrachtverstrekking en vergunningen.

**4.1.5 Intelligente SnelheidsAanpassing (ISA)**

Eén van de (in potentie) meest veelbelovende ontwikkelingen voor verkeersveiligheid is Intelligente Snelheids Aanpassing. Vanaf 6 juli 2022 moeten in de Europese Unie alle nieuwe voertuigtypen, en vanaf 7 juli 2024 alle nieuwe voertuigen, zijn uitgerust met een ISA-systeem. Zo'n systeem waarschuwt de bestuurder door middel van tegendruk op het gaspedaal, ingrijpen op het motorvermogen of een trilling van het stuur dat de maximumsnelheid wordt overschreden.

Het streven is dat bestuurders zich hierdoor beter aan de maximumsnelheid zullen houden. Er is wel een belangrijke kanttekening: het systeem staat standaard aan bij het opstarten van de auto, maar kan worden uitgeschakeld door de bestuurder. Het succes van het systeem hangt dus sterk

af van de acceptatie door de bestuurder. Daarbij is het essentieel dat de gemeente haar digitale administratie van de bebording op orde heeft om te voorkomen dat een ISA systeem over andere data beschikt dan wat de bestuurder ziet.

Naast het aansluiten op digitale uitwisseling van data over bebording, dient ook de bebording in het algemeen geen aanleiding te geven voor misverstanden bij bestuurders door verkeerde of een overdaad aan informatie.

Het digitaliseren van de bebording maakt onderdeel uit van de zgn. Data Top 15. De gemeente, maar ok de meeste gemeenten in de regio, hebben nog geen concrete stappen gezet op dit onderdeel uit de Data Top 15.

#### Wat gaat de gemeente doen:

In 2025 wordt er vanuit verkeersveiligheid gestart met het digitaliseren van de aanwezige bebording in de gemeente. Dit gebeurt in samenwerking met Stadsbeheer. Onderdeel van deze activiteit is ook:

- Beoordeling juistheid van bebording en locaties.
- Beoordelen overtollige en verwarrende bebording.

## 4.2 Kinderen veilig naar en van school

De gemeente gaat de komende jaren extra zorg besteden aan het veiliger maken van schoolzones bij basisscholen door boven op de bestaande inrichting van de wegen extra te benadrukken dat een automobilist een school nadert. Dit zijn maatregelen die boven op de infrastructuur komen op basis van paragraaf 4.1.

Dit kan door in de directe omgeving objecten en borden te plaatsen die een hoge attentiewaarde hebben en duidelijk aangeven dat het om een school gaat. Hiervoor zijn in eerste instantie drie scholen geselecteerd om mee te starten en de effecten te evalueren. Daarna wordt dit verder uitgebreid naar de andere basisscholen.

Voor de eerste drie scholen is een investeringskrediet aangevraagd voor € 80.000, waarvan 50% wordt gedekt uit subsidie voor de eerste tranche door het MRDH. De aanvraag wordt in oktober 2024 door de raad

behandeld (nr. 3878).

Voor de tweede tranche is bij de MRDH een subsidieaanvraag ingediend voor een investering van € 100.000 waarvan 50% wordt gesubsidieerd.

De gemeente gaat ook bekijken in hoeverre fysieke maatregelen aan het begin en einde van de schooldag kunnen worden ingezet voor het veiliger maken van de omgeving. Te denken valt hierbij aan het realiseren van schoolstraten, eventueel tijdelijke afsluitingen of het opheffen van parkeermogelijkheden nabij een school.

De situaties verschillen per school wat betreft de omgeving, maar ook hoe de samenstelling van de leerlingen is en waar ze vandaan komen. Maatwerk is derhalve dan ook essentieel.

#### Wat gaat de gemeente doen:

- De gemeente gaat bij drie scholen van start met de pilot voor de inrichting van de veilige schoolomgeving.
- Veilige schoolomgeving opnemen in Integraal Huisvestingsplan (IHP).
- De gemeente gaat in 2025 een onderzoek uitvoeren naar de haalbaarheid van het fysiek beperken van verkeer in de directie schoolomgeving aan het begin en aan het eind van de schooltijden. Hierbij kan worden gedacht aan het inrichten van schoolstraten of het beperken van de parkeermogelijkheden gedurende de genoemde tijden.
- Werkbezoeken aan andere gemeent inplannen om ervaringen uit te wisselen.

## 4.3 Veilig op de fiets (voor iedereen)

Ook voor fietspaden zijn vormtoetsen uitgevoerd naar de veiligheid van de inrichting. De onderzoeken hebben zich beperkt tot zgn. solitaire fietspaden, d.w.z. fietspaden die niet langs een openbare weg lopen.

#### Solitaire fietspaden

De solitaire fietspaden km/u-wegen in het

beheer van de gemeente Leidschendam-Voorburg zijn beoordeeld op vijf criteria:

- Intensiteit passend voor solitair fietspad.
- Visuele geleiding.
- Verharding.
- Lage en/of schuine randen.
- Obstaclevrije fietspaden.

In totaal zijn 23 solitaire fietspaden getoetst. De score loopt van 0 tot maximaal 5. Fietspaden die 2,5 of minder scoren worden aangemerkt als slecht scorend. Naast de score op de vormtoets zijn per fietspad ook de aanvullende gegevens opgenomen in het overzicht.

Van de 23 fietspaden komen 4 fietspaden als slecht scorend naar voren in de vormtoets. Voor de fietspaden zijn breedte, aantal ongevallen en KCS meldingen als aanvullende

informatie opgenomen. Echter is er geen eenduidige relatie te leggen tussen de vormtoetscores en de aanvullende informatie.

Naast aandacht voor de infrastructuur werkt de gemeente ook aan een LVFiets! Campagne om het fietsen in de gemeente te bevorderen en te faciliteren.

#### Wat gaat de gemeente doen:

Van de vier solitaire fietspaden die in de vormtoets minder goed tot slecht scoren is er in 2026 minstens 1 fietspad zodanig veiliger heringericht dat zij hoger scoort in de vormtoets.



## 5. Gedrag en educatie

Voorlichting en educatie zijn middelen om specifieke gebruikersgroepen te benaderen en daarmee een bijdrage te leveren aan het vergroten van het bewustzijn over verkeersgedrag en verkeersveiligheid. Tevens laat de gemeente richting weggebruikers en inwoners zien dat verkeersveiligheid belangrijk wordt bevonden. Omdat de gemeente gedragsbeïnvloeding belangrijk vindt, wordt daar actief op ingezet.

Een deel van de voorlichting en educatie wordt ter beschikking gesteld door de provincie Zuid-Holland. Ook worden maatregelen van de landelijke overheid, van Veilig Verkeer Nederland of eigen maatregelen ingezet.

Omdat het beïnvloeden van gedrag van verschillende type verkeersdeelnemers een traject is dat sterk onderhevig is aan veranderende omgevingen en trends, is het essentieel om informatie uit te wisselen met en via de samenwerkingsorganisaties.

### 5.1 Veilig duurzaam

Het terug brengen van 50 km/u wegen naar 30 km/u wegen dient vooraf te worden gegaan door een gedragscampagne zoals de '30 doen we voor elkaar' campagnes in Amsterdam en Nijmegen.

De gemeente Den Haag heeft aangekondigd een groot aantal wegen terug te brengen naar 30 km/u over een periode van 3 jaar. In de gemeente valt een groot aantal wegen die in aanmerking komen voor een snelheidsaanpassing samen met en lagere vormtoets score. Daarmee wordt het terugbrengen van de snelheid meegenomen met aanpassingen in de weginrichting. Daarnaast staat centraal dat alle wegen die primair gericht zijn op een verblijfsfunctie vanuit beleidsoogpunt 30 km/u als maximum snelheid moeten hebben.

Wel gaat de gemeente kijken of een beperkt aantal, nog nader te bepalen wegen, naar voren kan worden gehaald, om ervaring op te doen met het doorlopen van het hele proces van communicatie campagne naar invoering.

Den Haag heeft in 2022 ingezet op een drastische uitbreiding van het aantal led-borden en smileys (snelheidsdisplays), die systematisch rouleren door de stad, om beter inzicht te krijgen in de werkelijke snelheidsprofielen en de impact van maatregelen rond gedrag en voorlichting. Als gemeente gaan we het voorbeeld van Den Haag volgen.

#### Wat gaat de gemeente doen:

- Het uitvoeren van een communicatie campagne in de aanloop naar het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u.
- Pilots uitvoeren in aanloop naar de volledige uitrol.
- Snelheidsdisplay uitbreiden om meer inzicht te krijgen in voor en na situaties.

### 5.2 Kinderen veilig naar school

#### Scholieren en hun ouders

Jong geleerd is oud gedaan. Het is belangrijk dat op de basisschool al de nodige aandacht is voor verkeersveiligheid. Ouders hebben een belangrijke voorbeeldfunctie en kunnen met hun gedrag voor zorgen dat hun kinderen het juiste gedrag vertonen in het verkeer. Hierbij past ook het project 'Veilige Schoolzone', naast een veilige inrichting wordt ook gefocust op het gedrag. Er wordt ingezet om kinderen met de fiets of lopend naar school te brengen/laten gaan. Naast de jaarlijkse initiatieven van een Schoolbrengdag/week wordt er in Den Haag ook geëxperimenteerd met schoolstraten. Tijdens de haal- en brengmomenten wordt de straat voor de school afgesloten voor autoverkeer. Op die manier moet de schoolomgeving verkeersveiliger worden, waardoor het naar school gaan met de fiets of lopend weer de standaard worden. Deze acties worden extra belicht tijdens de 'Maand van verkeersveiligheid': de campagnemaand in september waarbij de gemeente LV extra aandacht vraagt voor verkeersveiligheid.

Hierop aansluitend past het project 'Jongleren

in het verkeer' van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV). Zij laten jonge kinderen stap voor stap kennismaken met het verkeer en attenderen ouders op hun beperkingen en het belang van hun voorbeeldfunctie.

Naast voorbeeldgedrag hebben scholen een pakket aan verkeerseducatie tot hun beschikking. Een voorbeeld is: 'School op Seef'. Scholen beschikken over een verkeersleerkracht die ondersteunt en adviseert bij het uitvoeren en organiseren van praktische verkeerslessen. Momenteel doet ruim zestig procent van de basisscholen mee met 'School op Seef'. Om alle jongeren te bereiken is het van belang om de overige scholen ook onderdeel van 'School op Seef' te laten maken en daarnaast het educatieprogramma ook bij de omliggende gemeenten onder de aandacht te brengen. Kinderen uit LV zitten ook in Den Haag of Delft op school en vice versa. Met de aanbieder van de 'School op Seef' lespakketten, Halo Jobbing, is contact geweest om ook op de overige scholen het lespakket aan te bieden. Gedurende de eerste drie jaar worden de kosten voor de verkeersleerkracht betaald door de MRDH.

Een ander voorbeeld van verkeerseducatie is het jaarlijkse verkeersexamen dat georganiseerd wordt in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland. Kinderen uit groep 7 en 8 nemen deel aan het examen om hun

vaardigheden in het verkeer te testen.

De gemeente blijft inzetten op eigen jaarlijkse activiteiten zoals de "De scholen zijn weer gestart" campagne met Nijntje thema en de fietsverlichting campagne bij de start van de herfstperiode.

Het MRDH en ROV-ZH blijven continu werken aan nieuwe educatieve campagnes. De gemeente kijkt naar de toepasbaarheid in de eigen omgeving.

#### Wat gaat de gemeente doen:

- Jaarlijks neemt de gemeente deel aan de Schoolbrengweek in september om ouders te stimuleren scholieren zoveel mogelijk met de fiets of te voet naar school te brengen in plaats van met de auto.
- Het continueren van de campagnes na de zomer schoolvakantie om automobilisten hier op te attenderen.
- Het continueren van de fietsverlichting campagnes gericht op de schooljeugd.
- Het continueren van de ondersteuning aan de jaarlijkse fietsexamens voor basisschool leerlingen.
- Volgen van nieuwe campagnes die door de MRDH en ROV-ZH worden ontwikkeld.



## Jongeren

Het educatiepakket voor kinderen van het voortgezet onderwijs bestaat uit Totally Traffic. Het pakket richt zich op jongeren van 12 tot en met 18 jaar. Hierin wordt getracht jongeren bewust te maken van de risico's die zij lopen en nemen in het verkeer. Van deze groep jongeren is namelijk bekend dat zij meer risico's nemen in het verkeer, de regels niet altijd even serieus nemen en gevoelig zijn voor groepsdruk. Ook hier geldt dat het van belang is dat niet alleen de middelbare scholen in LV meedoen, ook de scholen in de omliggende gemeenten, met scholieren uit LV. We gaan deze scholen in samenwerking met ROV Zuid-Holland benaderen.

Voor de wat oudere jongeren zetten we in op praktijkdagen voor jonge automobilisten en bromfietsen. Deze praktijkdagen bestaan uit het rijden op een gladde baan en een groepsdiscussie, waarin deze jongeren geattendeerd worden op hun verantwoordelijkheden in het verkeer. Jongeren die nog maar net hun rijbewijs hebben (van 3 maanden tot 2 jaar) gaan we benaderen en bewust maken van het belang van deze praktijkdagen.

Ook zetten we specifiek in op de doelgroep bromfiets. Een deel van deze groep is te bereiken doordat zij aan de slag gaan als maaltijdbezorger. Het ROV-ZH heeft het programma Impact! gelanceerd dat zich gaat richten met activiteiten op deze groep. Het programma heeft verschillende ambassadeurs uit zowel het bedrijfsleven als ook bestuurders..

Een andere manier om jongeren te trachten beter gedrag in het verkeer te laten vertonen, is hen te confronteren met hun verkeersgedrag. Jongeren in het verkeer die geen licht hebben of hun telefoon gebruiken moeten worden beboet of gewaarschuwd om bij hen het besef van veilig verkeersgedrag binnen te laten komen. Dit werkt het beste wanneer dit in samenwerking met de politie gebeurt. Zij voeren in de wintermaanden verschillende fietslichtcontroles uit.

### Wat gaat de gemeente doen:

- Het verkeerseducatieprogramma Totally Traffic gaat de gemeente zo veel als mogelijk faciliteren op de middelbare scholen. Scholen worden benaderd om de urgentie van de verkeersveiligheid onder de aandacht te brengen. Ook worden praktijkdagen voor jonge automobilisten en bromfietsers georganiseerd. Daarnaast worden de bezorgdiensten benaderd om het belang van verkeersveiligheid onder de aandacht te brengen.
- Het programma Impact! van ROV-ZH actief steunen door met ROV-ZH der rol van ambassadeur te bespreken.

### Middengroep

De rol van de ouders als voorbeeldfunctie is eerder aangegeven bij de doelgroep kinderen. Het is van belang dat de middengroep (mensen in de leeftijd begin twintig tot zestig jaar) bewust is van hun verkeersgedrag en goed gedrag vertoont naar hun kinderen en omgeving. Deze groep kan bereikt worden op de scholen tijdens speciale verkeerslessen, maar ook via ouderavonden waarin verkeersveiligheid een thema kan zijn.

Een andere manier om deze doelgroep te bereiken is door ze te laten aanspreken door mede-buurtbewoners. De gemeente Rotterdam is begonnen met de 'Veiligheidsbox' voor 30 km/h wegen. Buurbewoners kunnen een veiligheidsbox aanvragen als men vindt dat er te hard wordt gereden in de wijk. De box bevat veiligheidshesjes, stickers, posters, flyers en een coupon voor het aanvragen van een 'Victor Veilig pop' (een attentie pop die aangeeft dat er sprake is van een omgeving met kinderen). Mochten er verschillende klachten over rijgedrag in een wijk binnenkomen, is het overwegen waard om hen een dergelijke veiligheidsbox aan te bieden. Op deze manier komt er meer verantwoordelijkheid bij de bewoners zelf te liggen en wordt mogelijk werk uithanden van de gemeente genomen. De bewoners hoeven de mensen die te hard en onveilig gedrag vertonen niet persoonlijk aan te spreken, maar kunnen een flyer door de brievenbus doen. Dit is een laagdrempelige manier en voorkomt escalatie.

De veiligheidsboxen dienen door de gemeente ingekocht te worden. Er is contact tussen de

gemeente en Hart voor Verkeer, een partij die de verkeersveiligheidsboxen aanbiedt.

Hiernaast moet er ook ingezet worden op bijspijker cursussen. De middengroep bevat jongeren van begin twintig tot mensen van eind vijftig/begin zestig. Dit is een brede groep waarin grote veranderingen optreden in de mobiliteitswereld. Deze doelgroep is er bij gebaat om bijspijker cursussen aangeboden te krijgen, zodat inzicht verkregen wordt in de meeste recente verkeersregels, infrastructuur en verkeerssituaties en veranderingen in het verkeer. Er zijn meer verschillende typen fietsen met een verschil in snelheid en breedte en vervoermiddelen als de auto en bromfiets worden stiller. Om het bereik van deze groep te vergroten, is het van belang om de samenwerking te zoeken met werkgevers om aandacht te vragen voor verkeersveiligheid. De wethouder kan hierin een voortrekkersrol pakken, aangezien hij ambassadeur is van 'Maak een punt van nul'. Hij kan deze slogan uitdragen als hij in contact is met de bedrijven. In de Plaspoelpolder zitten veel bedrijven en gebeuren ook diverse ongelukken. Dit gebied kan als voorbeeld dienen waarbij verkeersveiligheid onderdeel wordt van de werkbezoeken/bijeenkomsten.

### Wat gaat de gemeente doen:

De gemeente gaat de banden met de scholen aanhalen en inzetten op verkeersveiligheid. Het is belangrijk dat de scholen de ouders bewust maken van de verkeersveiligheid rond de school en in de wijk.

De gemeente gaat ook verkeersveiligheidsboxen verstrekken aan bewoners van wijken waar veel klachten over snelheid en onveilig gedrag vandaag komen.

Daarnaast worden bijspijker cursussen aangeboden voor diverse leeftijden (de middengroep). Ook de inzet van sociale media is een manier om deze groep aan te spreken, bijvoorbeeld door op Facebook/Instagram verkeersvragen te stellen, zodat mensen hun verkeerskennis kunnen peilen en bewust worden van hun kennisniveau.

## 5.3 Veilig op de fiets (voor iedereen)

### Middengroep

De gemeente zet ook in op bijspijker cursussen. De middengroep bevat jongeren van begin twintig tot mensen van eind vijftig/begin zestig. Dit is een brede groep waarin grote veranderingen optreden in de mobiliteitswereld. Deze doelgroep is er bij gebaat om bijspijker cursussen aangeboden te krijgen, zodat inzicht verkregen wordt in de meeste recente verkeersregels, infrastructuur en verkeerssituaties en veranderingen in het verkeer. Er zijn meer verschillende typen fietsen met een verschil in snelheid en breedte en vervoermiddelen als de auto en bromfiets worden stiller. Om het bereik van deze groep te vergroten, is het van belang om de samenwerking te zoeken met werkgevers om aandacht te vragen voor verkeersveiligheid. De wethouder kan hierin een voortrekkersrol pakken, aangezien hij ambassadeur is van 'Maak een punt van nul'. Hij kan deze slogan uitdragen als hij in contact is met de bedrijven. In de Plaspoelpolder zitten veel bedrijven en gebeuren ook diverse ongelukken. Dit gebied kan als voorbeeld dienen waarbij verkeersveiligheid onderdeel wordt van de werkbezoeken/bijeenkomsten.

### Wat gaat de gemeente doen:

De gemeente gaat de banden met de scholen aanhalen en inzetten op verkeersveiligheid. Het is belangrijk dat de scholen de ouders bewust maken van de verkeersveiligheid rond de school en in de wijk.

De gemeente gaat ook verkeersveiligheidsboxen verstrekken aan bewoners van wijken waar veel klachten over snelheid en onveilig gedrag vandaag komen.

Daarnaast worden bijspijker cursussen aangeboden voor diverse leeftijden (de middengroep). Ook de inzet van sociale media is een manier om deze groep aan te spreken, bijvoorbeeld door op Facebook/Instagram verkeersvragen te stellen, zodat mensen hun verkeerskennis kunnen peilen en bewust worden van hun kennisniveau.

### Ouderen

Door de jaren heen zijn de verkeersregels veranderd en ouderen zijn hier niet altijd van op de hoogte. Het is van belang dat oudere mensen bewust gemaakt worden van hun afnemende vaardigheden in het verkeer, op de risico's in het verkeer en hoe ze hiermee om moeten gaan. Hiervoor kan het programma Doortrappen worden ingezet. Dit is een initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en wordt in samenwerking met organisaties als de Fietzersbond en VVN gegeven. Naast dat er aandacht is voor de rijvaardigheid wordt er ook ingegaan op de verkeerstheorie. Gezien het aantal ouderen en het aantal ongelukken dat met ouderen plaatsvindt, is het van belang om dit programma ook in LV te gaan introduceren.

Een ander programma dat gericht is op ouderen zijn de fietsinformatiedagen en de e-bikepraktijkdagen. De Fietzersbond organiseert een praktische dag voor senioren die van fietsen houden en willen blijven fietsen. De kwaliteit van de fiets wordt bekeken, moeilijke verkeerssituaties worden besproken en er wordt een quiz gespeeld om de kennis van de deelnemers bij te spijkeren. Dit wordt georganiseerd in samenwerking met het ROV Zuid-Holland en de Fietzersbond, waarbij de Fietzersbond de trekker is van deze dagen en de gemeente een faciliterende rol heeft.

Het aandeel ouderen neemt toe en daarmee het aantal scootmobielen ook. Voor ouderen met een scootmobiel wordt de scootmobielcursus aangeboden. Deze gaat in op de risico's die scootmobielen met zich brengen. Deze groep wordt geattendeerd op hun rijvaardigheid en gedrag in het verkeer. Daarnaast leveren deze cursussen ook inzicht in de knelpunten in de infrastructuur, waar de gemeente op geattendeerd wordt. Ook voor deze cursus heeft de gemeente een faciliterende rol, omdat Veilig Verkeer Nederland deze cursussen organiseert.

#### Wat gaat de gemeente doen:

- De gemeente gaat Doortrappen, fietsinformatie, e-bike praktijkdagen en scootmobielcursussen faciliteren. Dit wordt gedaan in samenwerking met partijen als de Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland. Jaarlijks of om het jaar worden dit soort dagen gehouden om ouderen bewust te maken van wat er in het verkeer speelt.
- Onderzoeken of andere programma's voor ouderen kunnen worden ingezet om het langer te kunnen deelnemen aan het verkeer. B.v. het aanbieden van een opfriscursus rijvaardigheid (auto) dat wordt aangeboden door VVN.
- Structurele samenwerking aangaan met de ANBO-PCOB om permanente aandacht te houden voor de oudere in het verkeer.

### Nieuwe Nederlanders

De gemeente heeft ook inwoners die er recentelijk zijn komen wonen en vanuit hun land niet geleerd hebben te fietsen. Het gaat hierbij om zowel volwassenen als ook kinderen. De fietzersbond kent vrijwilligers die kunnen helpen deze groep vertrouwd te maken met het fietsen. Maar dat kan alleen als deze groep ook over fietsen beschikt.

Er zijn diverse initiatieven in het land die zich bezig houden met het inzamelen van tweedehands fietsen en die beschikbaar te stellen aan b.v. deze groepen.

#### Wat gaat de gemeente doen:

- De gemeente gaat kijken of bestaande inzamelingsacties voor fietsen kunnen worden ingezet voor deze doelgroep of zelf een initiatief op te zetten om dit voor elkaar te krijgen.
- De gemeente gaat samen met de fietzersbond kijken hoe we de begeleiding van deze groep gaan organiseren. Daarbij wordt er eerst gekeken naar ouders met kinderen (te benaderen via de scholen).

## 6. Handhaving

### 6.1 Veilig duurzaam

Het inrichten van wegen en het verlagen van snelheden vereist tevens dat er wordt gehandhaafd om ongewenst gedrag aan te pakken.

In het landelijke SPV wordt een oproep gedaan om verkeersveiligheid actiever te koppelen aan de lokale integrale veiligheidsambities. Hiervoor is een goede samenwerking vereist tussen de gemeente, politie en het OM. De beperkte capaciteit in de organisatie is een thema bij alle partijen. Vandaar dat er een efficiënte (doelmatige) en effectieve (doeltreffende) samenwerking van belang is. De informatie-uitwisseling over meldingen, verkeersongevallen en snelheidsdisplays speelt een belangrijke rol in de verbetering om de verkeersveiligheid naar een hoger niveau te tillen.

Momenteel worden verschillende controles gehouden door de politie. Zij zetten in op intensieve controles over korte periodes. Het idee is dat door zichtbaarheid de weggebruikers zich beter aan de verkeersregels houden. De politie kan verklaren waarom bepaalde keuzes gemaakt worden en hoe ze de beschikbare capaciteit inzetten. Zij werken met een campagnekalender, waarin zij accenten leggen op sommige thema's. De thema's BOB, Mono, snelheid en fietsverlichting komen hier structureel in terug. De gemeente gaat zich actief opstellen in de samenwerking bij uitvoering van de kalender en politie van informatie te voorzien als input voor het opstellen van een kalender.

Naast de reguliere kalender gaat de gemeente ook onderzoeken hoe de zgn. "Hufferaanpak" in Rotterdam, die zich richt op overlast t.g.v. snelheid en geluid vorm kan worden gegeven in de gemeente.

De handhavingsorganisatie kan ook zelfstandig extra aandacht geven aan situaties die extra aandacht vereisen op het gebied van verkeersveiligheid. Ook hier licht de nadruk op zichtbaarheid. Samen met Handhaving wordt gekeken of de zichtbaarheid van handhavers in schoolzones

en risico gevoelige locaties kan worden verhoogd en hoe dit ingepast kan worden in de reguliere werkzaamheden.

Na een landelijke proef met flex-flitspalen op 30 km/u wegen in Amsterdam heeft het OM besloten dat dit landelijke navolging kan krijgen. Daarmee gaat de gemeente ook kijken naar de inzet van dit middel. Voorwaarde is wel dat de inrichting van een weg voldoet aan alle richtlijnen die bij ETW30 of GOW30 horen. Voor dit onderwerp wordt ook gekeken naar de ervaringen die de gemeente Den Haag heeft opgedaan met de aanvragen.

Om beter inzicht te krijgen in de daadwerkelijke snelheidsprofielen van de wegen in de gemeente, gaat de gemeente in totaal 15 Snelheid Informatie Displays (SID) aanschaffen (zie paragraaf 5.1).

In een rapportage aan de raad in oktober 2024 heeft Den Haag aangegeven meer in te willen zetten op mogelijkheden om als gemeente meer zelf te kunnen handhaven.

#### Wat gaat de gemeente doen:

- De gemeente sluit zich aan bij de campagne kalender van de politie om de activiteiten te ondersteunen.
- De gemeente stelt een verkeersveiligheidskalender op voor lokale handhavingsacties.
- De gemeente zet in op het periodiek kunnen inzetten van flex-flitspalen op locaties die zijn aangepast een de daarvoor geldende normen.
- Nauwlettend blijven volgen wat de ervaringen uit Den Haag zijn en waar nodig aansluiten bij lobby trajecten.
- Met Rotterdam in gesprek over de aanpak van "Huffergedrag" en de ervaringen.

**Opmerking:** op dit moment kan Handhaving nog niet op alle genoemde aspecten handhaven, omdat dit is opgenomen in de voorbereiding van de bevoegdheden van



de boa's begin 2024. Hier zit echter een voorwaarde aan vast. Er moet hiervoor een handhavingsarrangement afgesloten worden met de politie en het OM. Dit is nog in voorbereiding bij de APV-jurist van de afdeling. Het gaat om de volgende bevoegdheden: Het voeren van geen of onjuiste fietsverlichting, het negeren van rood licht door fietsers en voetgangers en het handheld telefoongebruik door fietsers.

## 6.2 Kinderen veilig naar school en Veilig op de Fiets

Schoolzones krijgen extra aandacht waar het gaat om verkeersveiligheid. Ook hier geldt dat handhaving een belangrijke rol speelt in het afdwingen van maatregelen die worden genomen in de schoolzones. In het bijzonder op plaatsen waar fysieke maatregelen worden genomen in de nabijheid van een school.

Recente ontwikkelingen rondom de fat-bikes benadrukken de noodzaak van handhaving gericht op overlast en onveilig gedrag van (brom)fietsers. Het gaat echter niet alleen om specifieke doelgroepen, maar ook op overtredingen in het algemeen zoals het door rood rijden, geen verlichting voeren, over trottoirs rijden, etc. Ook dient er aandacht uit te gaan naar bromfietsen in 30 km/u zones voor wat betreft het opvolgen van de juiste snelheid.

Blijvend aandacht besteden aan de gezamenlijke verantwoordelijkheid van ouders, scholen en gemeente voor een veilige school omgeving en routes, door periodieke communicatie campagnes en brieven. Voor het laatste kan gebruik worden gemaakt van de expertise van het ROV-ZH.

### Wat gaat de gemeente doen:

- De gemeente neemt dit onderdeel mee in de op te stellen verkeersveiligheidskalender voor lokale handhavingsacties.
- Periodieke campagnes en brieven om verkeersveiligheid onder de aandacht te houden bij scholen en ouders.
- Jaarlijkse campagnes uitvoeren voor zichtbaarheid in het verkeer (licht en hesjes) en het dragen van helmen.



## 7. Samen veilig

### 7.1. Samen met de organisatie

#### Uitvoering

Verkeersveiligheid raakt vele disciplines binnen de gemeente en is afdeling overstijgend. Hiermee is het essentieel dat alle betrokkenen weten welke activiteiten worden uitgevoerd en zijn gepland, wie verantwoordelijk is voor welk deel van de uitvoering, naadloze overdracht tussen betrokkenen en het borgen van het eindresultaat in het beheerproces.

In bijlage F is een stappenplan op hoofdlijnen opgenomen voor de aanpassingen voor het wegennet. Dit deel heeft de grootste impact binnen de organisatie. Verkeersveiligheid moet eigenlijk worden gezien als een programma met daarbinnen verschillende aandachtsvelden. Voor elk deel wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld. Dit leidt tot de benodigde organisatiestructuur om de uitvoering te ondersteunen. Afhankelijk van de omvang kan het binnen de bestaande disciplines worden belegd, of moet er een projectmatige aanpak komen.

Naast de organisatie is het delen van data, informatie en status/voorgang essentieel voor de uitvoering. Dit vergt onderzoek naar hoe bestaande systemen dit kunnen ondersteunen, of dat er een noodzaak is voor aanvullende systemen.

Naast een programmatische aanpak wordt ook gekeken naar het opzetten van een taskforce die zich gaat bezig houden met urgente problemen en het opzetten van pilots. Hiermee laat de gemeente zien dat er actief aan de problemen wordt gewerkt.

#### Wat gaat de gemeente doen:

- Opstellen uitvoeringsplannen voor de verschillende thema's uit het Actieplan Verkeersveiligheid waar de samenwerking tussen disciplines expliciet worden uitgewerkt.
- Inventariseren welke systemen er nodig zijn voor een effectieve en efficiënte uitwisseling van gegevens.
- Inrichten van een taskforce voor af gekaderde activiteiten.

#### Communicatie

Op basis van de uitvoeringsplannen wordt samen met Communicatie actief gewerkt aan het opstellen van een communicatie kalender rond om de plannen, de uitvoering en de resultaten van de activiteiten. Niet alleen worden de inwoners hiermee op de hoogte gehouden, maar blijft het thema verkeersveiligheid ook actueel.

#### Wat gaat de gemeente doen:

- Opstellen communicatie kalender op basis van de uitvoeringsplannen.

### 7.2. Samen met inwoners en belangengroepen

Veilig duurzaam is niet alleen iets van de gemeente zelf, maar steunt ook in belangrijke mate op de medewerking van de inwoners. Naast het vergroten van de objectieve verkeersveiligheidscijfers speelt met name onder de inwoners het verkeersveiligheidsgevoel. Dit is de subjectieve verkeersveiligheid.

Voor het subjectieve gevoel van verkeers(on)veiligheid, zijn de inwoners de oren en ogen voor de gemeente.



## Meldingen

Vanuit bewoners en bedrijven komen verschillende signalen van onveilige verkeerssituaties. Dit zijn meldingen over bijvoorbeeld de inrichting van de weg, snelheden, slechte bebording of tijdelijke verkeersmaatregelen. Deze meldingen zijn input om te checken of de inrichting aan de richtlijnen voldoet. Mocht dat het geval zijn, dan wordt een probleemanalyse gedaan om inzicht te krijgen in het mogelijke probleem.

Oplossingen kunnen zitten in de sfeer van (kleine) fysieke maatregelen, educatie en voorlichting, communicatie en handhaving. Als de inrichting niet aan de richtlijnen voldoet, wordt er een situatieanalyse gemaakt. Aspecten als beleid, toekomstplannen, budget en draagvlak (prioriteiten) komen hierin aan bod. De uitkomsten kunnen leiden tot definitieve maatregelen, tijdelijke maatregelen of het niet nemen van maatregelen.

Meldingen over verkeersveiligheid kunnen via verschillende kanalen binnenkomen zoals via het KCS van de gemeente, bestuurders, via de politie of raadsleden.

Door de verscheidenheid aan kanalen waar signalen binnenkomen, gebeurt het nog te vaak dat de meldingen tussen wal en schip vallen en soms jaren kunnen blijven liggen. Het is zaak dit proces te gaan stroomlijnen en te zorgen dat alle meldingen op één plaats worden geregistreerd, dat het wordt gekoppeld aan een verantwoordelijke en dat de stappen uit het proces worden vastgelegd en kunnen worden gevolgd. Ook moet een melder op de hoogte worden gehouden van de voortgang indien de afhandeling meer tijd in beslag neemt.

De gemeente kan inwoners ook uitnodigen deel te nemen aan enquêtes of de Wijkprikker (of een modernere variant hierop).

Op het moment dat de processen goed zijn ingericht is de volgende stap te kijken naar moderne middelen om de inwoners interactief inzicht te geven in meldingen en de afhandeling ervan. Zo kan een melder zien of wat hij of zij wil melden al eerder is gemeld en wat de afhandeling daarvan is geweest. Ook kan via deze weg inzicht worden gegeven in de activiteiten die lopen rondom verkeersveiligheid. Hiervoor kan worden gekeken naar een interactieve kaart of een digital twin omgeving, waar ook andere gemeente mee bezig zijn.

### Wat gaat de gemeente doen:

- De gemeente zet actief in op samenwerken in de vorm van coalities met inwoners, bedrijven en belangengroepen. Hiervoor wordt het verwerken van meldingen en opmerkingen structureel verbeterd, waarbij ook aandacht wordt besteed aan de terugkoppeling van informatie over verkeersveiligheid aan de inwoners.

### Verkeersveiligheidsambassadeurs

Een manier om bewoners actiever te betrekken bij het verbeteren van de verkeersveiligheid in hun omgeving is het instellen van een aanspreekpunt binnen de bewonersgroepen, een zgn. verkeersveiligheidsambassadeur.

Dit idee is niet nieuw en wordt in verschillende gemeentes, zowel in Nederland en daarbuiten, toegepast. Deze ambassadeurs fungeren als brug tussen de gemeente en de buurtbewoners, met als doel de verkeersveiligheid te verhogen door bewustwording te creëren en praktische maatregelen te stimuleren.

De initiatieven van buurt- of wijkverkeersambassadeurs kunnen op verschillende manieren bijgedragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Ze kunnen de signalen uit de buurt bundelen en het aanspreekpunt vormen voor de gemeente. Ook kunnen ze worden betrokken bij overleggen bij overleggen tussen gemeente en andere belangengroepen.

Naast de buurt of wijk wordt ook gekeken naar verschillende sectoren en lokale organisaties zoals b.v. onderwijs, sportverenigingen, ondernemers, adviesraden (Stompwijk en Sociaal Domain), Platform Gehandicapten LV, etc. of de inzet van verkeersveiligheidsambassadeurs bij gaat dragen aan een nauwere samenwerking met de gemeente.

### Wat gaat de gemeente doen:

- In 2025 wordt een start gemaakt in tenminste 2 wijken of buurten met een verkeersveiligheidsambassadeur. Eind 2025 wordt er een evaluatie uitgevoerd en een plan uitgewerkt voor het verder opschalen.
- De gemeente gaat onderzoek doen naar moderne vormen van interactieve participatie voor bewoners, b.v. door het inzetten van serious gaming mogelijkheden.

### Participatie

Naast het verzamelen van informatie vanuit de inwoners gaat de gemeente ook inzetten op een actieve participatie van bewoners, met name waar het gaat om aanpassingen in de infrastructuur. Dat betekent dat niet alleen de inwoners wordt gevraagd mee te praten over plannen, maar dat ook wordt gekeken op welke wijze inwoners kunnen worden betrokken bij het uitwerken daarvan. Participatie moet laagdrempelig worden en een brede leeftijdsgroep aanspreken.

### Wat gaat de gemeente doen:

- De gemeente gaat onderzoek doen naar moderne vormen van interactieve participatie voor bewoners, b.v. door het inzetten van serious gaming mogelijkheden.
- In 2025 gaat de gemeente een vorm van serious gaming inzetten om leerlingen van twee scholen te betrekken bij de herinrichting van een kruising.

## 7.3. Samen met scholen en kinderen

De inrichting van schoolomgevingen en aandacht voor gedrag zijn twee belangrijke pijlers voor de veiligheid van schoolgaande jeugd.

Dit moet niet alleen een activiteit vanuit de gemeente zijn. De kennis en ervaring van de schoolgaande jeugd is belangrijke input voor

het uitwerken van plannen. De gemeente gaat actief inzetten op het betrekken van scholieren bij het uitwerken van de plannen voor de inrichting van veilige schoolomgevingen en routes. Daarbij wordt gekeken naar hoe middelen die aansluiten bij de beleving van de jeugd, zoals b.v. Minecraft, kunnen worden ingezet.

Ook kan de schooljeugd actief worden betrokken bij de gedragkant. Zo zijn er scholen in Nederland die zgn. school omgevingsmanagers hebben, bestaande uit scholieren, die ouders aanspreken op hun verkeersgedrag bij de school.

### Wat gaat de gemeente doen:

- De gemeente gaat in 2025 een pilot uitvoeren voor een specifieke locatie die veiliger dient te worden ingericht, waarbij schooljeugd uit de directe omgeving actief worden betrokken.

## 7.4. Samen met de regio

Regionaal spelen het MRDH en ROV-ZH een belangrijke rol in het ondersteunen van gemeenten bij het verkeersveiliger maken van de wegen.

Het MRDH speelt een belangrijke rol waar het gaat om de verkeerskundige kant en het verkrijgen van subsidies voor het aanpassen van wegen. ROV-ZH richt zich met name op de gedragkant, voorlichting en educatie van jong tot oud.

Naast de ondersteuning met geld en inhoudelijk spelen de organisaties ook een heel belangrijke rol in het bij elkaar brengen van de experts binnen de gemeenten. Hiermee vormt het een basis voor het uitwisselen van ideeën en ervaringen.

**Wat gaat de gemeente doen:**

- De gemeente participeert actief in de werkgroepen en bijeenkomsten van het MRDH en ROV-ZH en zet zich actief in om de ontwikkelde programma's uit te zetten binnen de gemeente.
- De gemeente stelt zich actief op om het gedachtengoed van het ROV-ZH uit te dragen door het op zich nemen van zgn. ambassadeurfuncties
- De gemeente levert een actieve bijdrage aan de regionale discussies en initiatieven door het inbrengen van nieuwe ideeën en pilots.

**7.5. Samen met externe betrokkenen**

De gemeente heeft te maken met diverse partijen die betrokken zijn bij verkeersveiligheid of te maken krijgen met aanpassingen ten behoeve van verkeersveiligheid.

**Hulpdiensten**

De gemeente heeft te maken met twee afdelingen van de politie.

De eerste is de Verkeersadviseur voor het District D, vanuit het kantoor Leidschenveen. Deze maakt deel uit van de Ambtelijke VerkeersCommissie (AVC), waar ook verkeersveiligheidsvraagstukken worden behandeld.

Het tweede is de lokale politie organisatie in de gemeente waar ook de wijkagenten deel van uitmaken. Zij zijn oren en ogen in de gemeente en hebben directe contacten met inwoners en organisaties. Daarnaast zijn zij ook verantwoordelijk voor het uitvoeren van handhaving in de gemeente.

Voor brandweer en ambulance is met name snelle bereikbaarheid en weginrichting van belang.

**Openbaar vervoer**

Voor het openbaar vervoer zijn met name de snelheidsprofielen van belang. Een verlaging van 30 km/u naar 30 km/u betekent een langere reistijd wat kan leiden tot hogere kosten en eventueel een terugloop in reizigers.

Voor dit thema is een regionale werkgroep ingericht, samen met HTM om te kijken naar impact en mitigerende maatregelen.

**Belangengroepen**

Naast inwoners en andere directbetrokkenen zijn er ook organisaties die belangen van verschillende groepen vertegenwoordigen, zoals b.v. de fietsersbond, VVN, Platform Gehandicapten, ANWB, ANBO-PCOB, etc.

Ook zijn er startups met vernieuwende ideeën die op zoek zijn om hun oplossingen in de praktijk te brengen.

Als gemeente volgen wij de groepen actief en gaan waar het aansluit op de gemeente samenwerking aan.

**Kennis organisaties**

Bij de uitwerking van de plannen, communicatie en participatie wordt gekeken naar de samenwerking met organisaties en/of personen met specifieke domein kennis, zoals gedragswetenschap, designers, etc.

**Wat gaat de gemeente doen:**

- De gemeente stelt zich proactief op waar het gaat om samenwerking met externe partijen. Dat kan door een directe betrokkenheid of het stimuleren van samenwerking tussen verschillende organisaties.

## 8. Monitoring

**8.1. Vinger aan de pols**

Verkeersveiligheid is niet een eenmalige actie. De impact van de uitwerking van de uitvoeringsplannen dienen dan ook te worden geëvalueerd. De uitkomsten worden gebruikt om waar nodig plannen bij te stellen of nieuwe plannen te ontwikkelen.

Om dit effectief en efficiënter te gaan doen wordt onderzocht op welke wijze innovatie en data gedreven werken kan helpen in het delen en inzichtelijk maken van data en het evalueren van de effecten.

**Wat gaat de gemeente doen:**

- De gemeente gaat onderzoek doen naar de mogelijkheden voor innovaties op het gebied van het delen en inzichtelijk maken van data en data gedreven werken. De gemeente gaat zich actief inzetten dit regio breed op te pakken.

**8.2. Monitoring van gegevens**

De huidige manier van ongevallen registreren heeft als nadeel dat niet alle ongevallen geregistreerd worden. De politie heeft sinds 2016 een app gekregen waarmee men eenvoudiger ongevallen kan registreren en ook meer details kan aanleveren. Hier kan nog een slag in gemaakt worden. De grote gemeenten en het SWOV doen onderzoek naar het verbeteren van deze ongevallenregistratie.

Jaarlijks wordt een rapportage opgeleverd met de peiling hoe de verkeersveiligheid ervoor staat, en zo nodig bij te sturen.

De volgende aspecten komen aan bod:

- Een analyse van de ongevallen (aantallen, leeftijden, vervoerwijzen, locaties);
- Aantal black-spots;
- Snelheid.

De snelheid wordt gemonitord door gegevens uit Via-Stat en snelheidsdisplays die in de gemeente circuleren. Deze snelheidsdisplays

worden op locaties in de gemeente geplaatst daar waar meldingen en klachten zijn over de gereden snelheid en waar de weggebruikers op hun snelheid geattendeerd kunnen worden.

**Wat gaat de gemeente doen:**

- De komende jaren gaat de gemeente werken aan het efficiënt verzamelen en verwerken van gegevens over verkeersveiligheid. Hierbij wordt met name gekeken hoe moderne technologieën hier een positieve bijdrage aan kunnen leveren.

**8.3. Monitoring van beleving – subjectieve Verkeers(on) veiligheid**

Verkeersveiligheid kan vanuit twee verschillende perspectieven worden benaderd. Gezien vanuit richtlijnen en cijfers gaat het over Objectieve Verkeersveiligheid. Gezien vanuit de weggebruiker en inwoners gaat het over Subjectieve Verkeersveiligheid.

Hierin heeft de gemeente de volgende ambitie. De gemeente gaat in 2025 een nul-meting uitvoeren en vervolgens jaarlijks de tevredenheid over de verkeersveiligheid gaan peilen. De volgende ambities zijn geformuleerd:

- In de periode 2026-2028 is een steeds hoger percentage van de bewoners tevreden over de (aanpak van de) verkeersveiligheid, dan ontevreden in de wijken en in de gemeente als geheel.
- De wijkprikker, of een alternatief, en bestaande kanalen willen we vanaf 2026 inzetten om te kijken of er veranderingen zijn.

Beleving is een subjectief begrip en onderhevig aan gebeurtenissen van het moment. Het monitoren dient zodanig te worden opgezet dat een goed en evenwichtig beeld ontstaat. Hier is het ook van belang een

brede betrokkenheid onder de doelgroepen te realiseren, om zo een goede doorsnede te krijgen van de inwonersgroep en belangengroeperingen.

**Wat gaat de gemeente doen:**

- In 2025 een verdere uitwerking geven aan de wijze waarop beleving op een structurele wijze wordt gemonitord en welke methoden en hulpmiddelen daarvoor kunnen worden ingezet.

#### 8.4. Monitoring van voortgang uitvoeringsplan

De uitvoeringsprogramma's worden structureel gemonitord, periodiek geëvalueerd en geactualiseerd. Steeds met oog voor nieuwe instrumenten en actuele gegevens.

Zo wordt de effectiviteit van het beleid en de genomen maatregelen bepaald en kan de gemeente waar mogelijk bijsturen. Voor alle onderdelen binnen de uitvoeringsplannen wordt derhalve naast de activiteiten en maatregelen expliciet opgenomen op welke wijze de evaluatie gaat plaatsvinden.

**Wat gaat de gemeente doen:**

- In de uitvoeringsplannen wordt expliciet opgenomen op welke wijze en op welke termijnen de resultaten van activiteiten worden gemonitord en geëvalueerd.

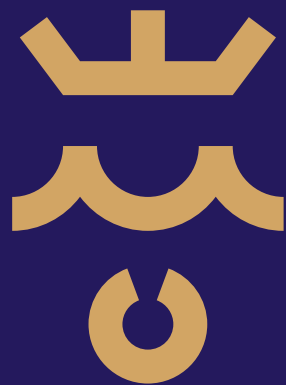
#### 8.5. Interventies na verkeersslachtoffers

De gemeente heeft enkele jaren geleden een protocol opgesteld voor de afhandeling van verkeersongevallen met dodelijke afloop.

Vanuit de risico gestuurde aanpak is het ook wenselijk een aanpak vast te leggen voor de evaluatie van ongevallen met ernstig letsel. Het is naast de inrichting van een weg of kruising ook van belang inzicht te krijgen in de oorzaak van het ongeval en de omstandigheden op het betreffende moment.

**Wat gaat de gemeente doen:**

- In 2025 worden richtlijnen uitgewerkt voor het evalueren van ongevallen met ernstig letsel. Deze richtlijnen richten zich op het in kaart brengen van de risico factoren die een rol hebben gespeeld bij het ongeval.



Gemeente  
Leidschendam-Voorburg,  
4 februari 2025