Concept Strategisch Plan Verkeersveiligheid Zoetermeer 2026



gemeente
Zoetermeer

Voorwoord

Met trots presenteer ik het strategisch plan verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid raakt ons allemaal: vrijwel iedereen neemt dagelijks deel aan het verkeer. Of dat nu lopend, fietsend, met het openbaar vervoer of auto is. Het verbeteren van verkeersveiligheid gaat iedere Zoetermeerder- en bezoeker van Zoetermeer- aan.

Verkeersveilige omgevingen zijn ook nodig voor een prettig leef- en winkelklimaat in deze groeiende stad. In veilige omgevingen fietsen kinderen naar school, maken mensen vaker een wandeling, ontmoeten mensen elkaar en nemen woongenot en gemeenschapszin toe. Verkeersveiligheid is daarnaast een randvoorwaarde om een mobiliteitstransitie mogelijk te maken.

De ongevallencijfers schetsen helaas een donker vooruitzicht. De vooruitstrevende opbouw van de gescheiden infrastructuur heeft onze stad lang koploper gehouden op het gebied van verkeersveiligheid. Maar het aantal ongevallen en slachtoffers stijgt hard. Veel wegen hebben een hoge risicoscore. Op veel plekken wordt hard gereden en onveilig gedrag vertoond. Ook zijn er veel verschillende voertuigen bijgekomen zoals e-bikes, bakfietsen en fatbikes. Daarom is een strategische aanpak noodzakelijk.

We hebben nieuwe, structurele aandacht nodig voor verkeersveiligheid met extra zorg voor fietsers en voetgangers. Door goed te kijken naar de risicogroepen, de oorzaken, veilige snelheden en passende weginrichting gaan we het tij keren. We willen dat er veilige en comfortabele weginrichtingen komen die voldoen aan de richtlijnen die daarvoor gelden met passende snelheidslimieten.
Inzetten op een veilige weginrichting is niet genoeg. Hier hoort een samenhangende en proactieve aanpak bij van handhaving, participatie en voorlichting. Dit beleid voorziet daarin met extra aandacht voor voorlichting op scholen.

In dit strategisch plan verkeersveiligheid Zoetermeer 2026 beschrijven we ons nieuwe beleid en de maatregelen waarmee we van Zoetermeer de meest verkeersveilige gemeente willen maken met nul verkeersslachtoffers in 2050.



Met vriendelijke groet,
Véronique Frinking
Wethouder Mobiliteit

Inhoudsopgave

Concept Strategisch Plan Verkeersveiligheid Zoetermeer 2026 1
Voorwoord 2
1. Aanleiding 6
1.1 Geschiedenis 6
1.2 Huidige situatie 6
1.3 Landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2023 6
1.4 Verdichting van Zoetermeer vraagt om een andere inrichting met meer verblijfskwaliteit 7
2. Doelstelling en kaders van het beleid 8
2.1 Kaders van het beleid 8
3. Analyse verkeersveiligheid Zoetermeer 10
3.1 Verkeersongevallen algemeen 10
3.2 Meest risicovolle trajecten voor gemotoriseerd verkeer 12
3.3 Ongevallen op de H structuur 13
3.4 Eenzijdige ongelukken 14
3.5 Elektrische fietsen en steps 14
3.5.1 Actieplan Fatbikes 14
Actieplan aanpak onveilig gebruik en overlast fatbikes 15
3.6 De stadspeiling 15
3.7 Conclusies analyses verkeersveiligheid 15
4. Aanpak verkeersveiligheid 18
4.1 Uitgangspunten 18
4.2 Aanpak Strategisch plan Verkeersveiligheid Zoetermeer 19
5. Veilige Infrastructuur 22
5.1 Vaststellen en digitaal beschikbaar maken van wegcategorieën 22
5.2 Geloofwaardige weginrichting en veilige snelheden 23
5.2.1 Aanpak veilige snelheden en grijze wegen 26
5.3 Prioriteit voor veiligheid fietsers 28
5.4 Scheiden van auto’s en fietsers 30
5.5 Verbeteren van voetgangersoversteekplaatsen 30
5.6 Verkeersveiligheid bij scholen en schoolroutes 31
Motie 2411-38: Veilige Loop- en Fietsroutes naar Scholen 32
6. Thema: veilig gedrag 34
6.1 Extra aandacht voor jongeren 34
6.2 Extra aandacht voor ouderen 34
6.3 Sturen op gedragsbeïnvloeding bij onveilig gedrag 35
6.4 Betrokkenheid van gemeenschap & samenwerking partners 35
6.4.1 Lokaal: participatie en betrokkenheid 35

6.4.2 Regionaal en nationaal: afstemming en kennisdeling 36
7. Thema: Handhaving 39
7.1 Samenwerking en gerichte acties 39
7.2 Aanpak verkeersaso's 39
8. Prioritering en Monitoring 42
8.1 Prioritering: keuzes maken voor maximale impact 42
8.2 Monitoring: meten, leren en bijsturen 43
8.3 Indicatoren en ambities 43
Bijlage [1] Lijst met Beleidsregels en Maatregelen 46
Veilige Infrastructuur 46
Gedrag 47
Handhaving 47
Bijlage [2] Afwegingsschema 30km/u 48
Bijlage [3] Links naar informatie 49
Bijlage [4] 'Nader te bepalen' wegen in de visiekaart snelheidsregimes 50
Bijlage [5] Huidige snelheidsregimes met Link 51
..... 52



1. Aanleiding

1.1 Geschiedenis

De verkeerskundige opzet van Zoetermeer is nauw verbonden met de transformatie van een agrarisch dorp naar een moderne groeikern in de jaren ’60. Toen Zoetermeer werd aangewezen als groeikern om de woningnood in de Haagse regio op te vangen, kreeg de stad een vooruitstrevend stedenbouwkundig en verkeerskundig ontwerp dat was gebaseerd op moderne mobiliteitsprincipes.

Centraal stond het scheiden van verkeersstromen: vrijliggende autowegen, gescheiden fietspaden en een eigen openbaar vervoersysteem. De hoofdwegenstructuur (de H-structuur) werd ontworpen om autoverkeer snel en veilig door de stad te leiden, terwijl woonwijken als bloembladen rond de dorpskern werden geplaatst. Binnen deze wijken lag de nadruk op korte loopafstanden naar voorzieningen, waardoor voetgangers en fietsers een prominente rol kregen. Voor het openbaar vervoer werd ruimte gereserveerd voor hoogwaardige verbindingen, wat later resulteerde in RandstadRail.

Deze opzet maakte Zoetermeer tot een voorbeeldstad voor verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Het verkeerskundig systeem was niet alleen functioneel, maar ook toekomstgericht: het bood ruimte voor groei en experimenteerde met nieuwe ideeën zoals gescheiden infrastructuur en logische verkeerscirculatie. Dankzij deze visie werd Zoetermeer uitgeroepen tot beste grote fietsstad van Nederland en bleef het decennialang koploper in verkeersveiligheid.

1.2 Huidige situatie

Zoetermeer beschikt over een solide basis voor verkeersveiligheid dankzij de gescheiden infrastructuur en doordachte weginrichting. Het beleid Duurzaam Veilig, dat sinds de jaren ’90 wordt toegepast, heeft lange tijd geleid tot een daling van het aantal verkeersslachtoffers. Dit succes is bereikt door wegen zo in te richten dat het gedrag van weggebruikers aansluit bij de functie van de weg, met zoveel mogelijk scheiding van verkeersstromen en menging waar noodzakelijk.

De afgelopen jaren is deze positieve trend echter omgeslagen. Het aantal verkeersslachtoffers stijgt hard, wat aansluit bij een landelijke ontwikkeling. Er is geen eenduidige oorzaak aan te wijzen; meerdere factoren spelen een rol. Nieuwe vervoersmiddelen zoals e-bikes, fatbikes en speedpedelecs zorgen voor hogere snelheden en grotere snelheidsverschillen op fietspaden en kruisingen. Ook te hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer zijn een oorzaak van verkeersongevallen. Dit alles vergroot het risico op ongevallen, zowel eenzijdig als met andere weggebruikers. Daarnaast draagt het toenemende gebruik van mobiele telefoons in het verkeer – door zowel automobilisten als fietsers – bij aan de onveiligheid.

Deze ontwikkelingen maken duidelijk dat een hernieuwde, integrale aanpak noodzakelijk is om de verkeersveiligheid in Zoetermeer te verbeteren.

1.3 Landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2023

Ondanks de inspanningen die de laatste jaren op het gebied van verkeersveiligheid zijn verricht blijft het aantal ernstige gewonde verkeersslachtoffers toenemen en stagneert de daling van het aantal verkeersdoden. Het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoerregio’s hebben daarom samen met maatschappelijke partijen in de vorm van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) een nieuwe aanpak bedacht en beschreven.

Met de komst van het SPV hebben alle wegbeheerders in Nederland zich eraan geconformeerd om naast een reactieve aanpak (achteraf ongevallen analyseren) ook een preventieve aanpak van de verkeersonveiligheid toe te gaan passen. Deze preventieve aanpak wordt de risicogestuurde aanpak genoemd. De nadruk bij de risicogestuurde aanpak ligt op het verzamelen en analyseren van informatie over risico's in het verkeer die er nu zijn of zich in de nabije toekomst kunnen voordoen (risicoanalyse). Door vooraf een inschatting te maken van een risico en deze risico-indicator meetbaar te maken, kunnen we preventief actie nemen op basis van gerichte maatregelen.

Risicogestuurde aanpak

Van oudsher was het verkeersveiligheidsbeleid vooral gebaseerd op de reactieve aanpak van lokale ongevallenconcentraties ('black spots'). Het aantal problematische plekken is afgenomen, mede door succesvolle maatregelen. Om nieuwe stappen richting verbeteren van de verkeersveiligheid te kunnen zetten is meer aandacht nodig voor een risicogestuurde aanpak, waarmee ongevallen worden voorkomen. Door de belangrijkste risico's in kaart te brengen kunnen overheden de meest effectieve maatregelen nemen om het aantal verkeersslachtoffers te minimaliseren. Deze aanpak is het leidend principe voor het Strategisch plan Verkeersveiligheid Zoetermeer 2026.

1.4 Verdichting van Zoetermeer vraagt om een andere inrichting met meer verblijfskwaliteit

Zoetermeer groeit binnen de bestaande gemeentegrenzen, wat leidt tot een hogere stedelijke dichtheid, met name in gebieden zoals de Entree en de Binnenstad. Deze verdichting verandert de functie van wegen: van voornamelijk verkeersafwikkeling naar een combinatie van bereikbaarheid en verblijfskwaliteit. Het aantal voetgangers en fietsers neemt toe, terwijl de beschikbare ruimte schaarser wordt en door meer gebruikers moet worden gedeeld.

Deze ontwikkeling vergroot het risico op verkeersongevallen en vraagt om een verkeersveiligere inrichting. Om de ambitie te realiseren dat bewoners vaker lopen, fietsen en gebruikmaken van het openbaar vervoer, moeten straten aantrekkelijk en veilig zijn. Dit betekent brede voetpaden, goed ontworpen fietspaden en een inrichting die verantwoord verkeersgedrag stimuleert. Alleen door deze maatregelen kan Zoetermeer een leefbare, veilige en duurzame stedelijke omgeving behouden.

2. Doelstelling en kaders van het beleid

Zoetermeer vindt dat elke verkeersdeelnemer, ongeacht leeftijd of vervoermiddel, recht heeft op een veilige reis van deur tot deur. Geen enkele familie mag het verdriet na een verkeersongeval ervaren. Daarom zijn we ambassadeur van de campagne “Maak een punt van 0”. We willen weggebruikers ertoe zetten om zich veiliger te gaan gedragen. We streven naar een verkeerscultuur waarin iedere verkeersdeelnemer medeverantwoordelijkheid voelt voor de veiligheid van anderen.

In de Mobiliteitsvisie 2030 staat de ambitie om de best bereikbare en meest verkeersveilige stad van Nederland te worden. Deze doelstelling wordt overgenomen in dit plan met als toevoeging: nul verkeersslachtoffers in 2050 als stip op de horizon. Om Zoetermeer leefbaar en vitaal te houden is het nodig om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. Met dit strategische beleid wordt met een risicogestuurde aanpak gewerkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Met de onderliggende beleidsregels wordt richting gegeven aan de uitvoering.



2.1 Kaders van het beleid

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2026 is een uitwerking van de Mobiliteitsvisie 2030, de Ruimtelijke strategie Zoetermeer 2040 en het coalitieakkoord 2022–2026. Deze integrale aanpak verkeersveiligheid gaat op termijn onderdeel worden van het Omgevingsprogramma Mobiliteit en Bereikbaarheid. De onderlinge verhoudingen staan hieronder weergegeven.



Het plan volgt de uitgangspunten van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Door deze opzet te volgen is de risicogestuurde aanpak geborgd en bouwt verder op het verkeersveiligheidsbeleid van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) "de regionale uitvoeringsagenda verkeersveiligheid 2025". De MRDH is voor de gemeente Zoetermeer een belangrijke verstrekker van subsidies voor verkeersveiligheidsmaatregelen.

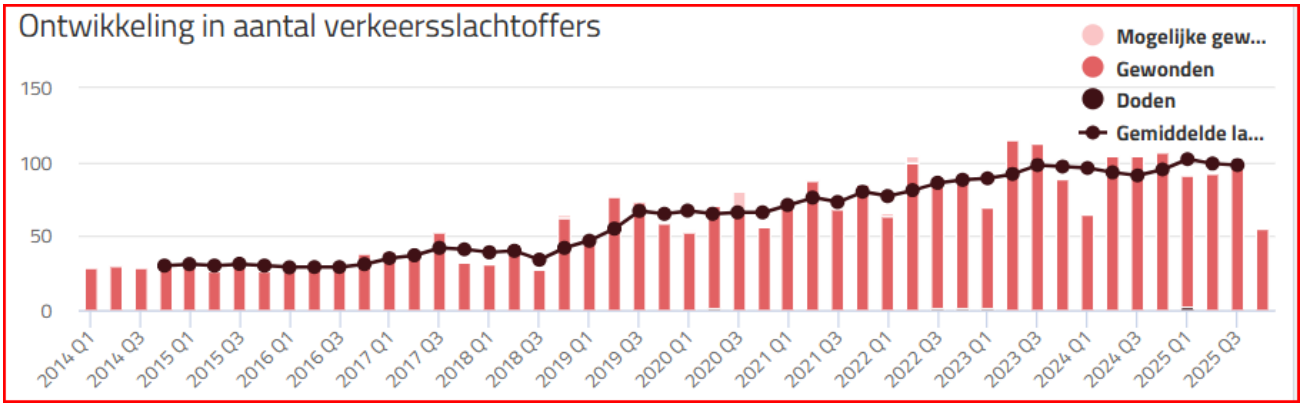
2.2 Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid

Dit plan is strategisch van aard. De onderliggende beleidsregels geven richting aan de uitvoering. Maatregelen die in de openbare ruimte worden genomen om de verkeersveiligheid te vergroten, zijn getoetst aan het Strategisch plan Verkeersveiligheid. In 2026 worden de lopende projecten al zoveel mogelijk in lijn met dit beleid gebracht en vanaf 2027 zal jaarlijks een Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid worden vastgesteld.

3. Analyse verkeersveiligheid Zoetermeer

3.1 Verkeersongevallen algemeen

In heel Nederland neemt het aantal verkeersslachtoffers de afgelopen jaren toe. Deze zorgwekkende ontwikkeling is helaas ook in Zoetermeer zichtbaar. In de onderstaande figuur is de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers vanaf 2014 te zien.



Figuur 1 Ontwikkeling in aantal verkeersslachtoffers 2014 tot heden, bron: Viastat

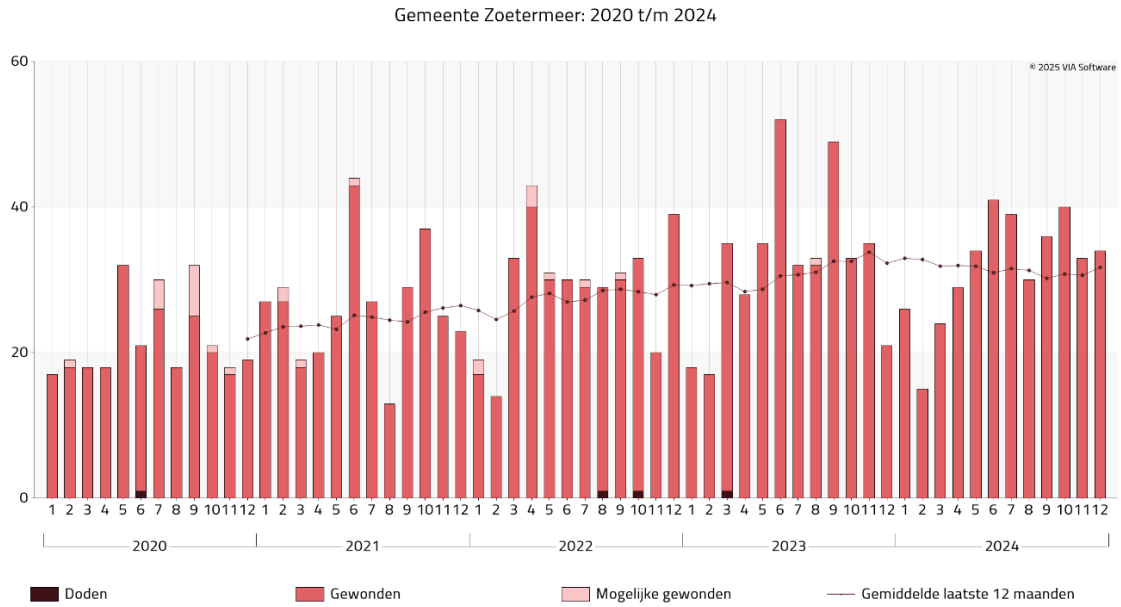
Voor een nadere analyse maken we gebruik van de cijfers uit Viastat over 2020 -2024, omdat de cijfers voor deze periode minder representatief zijn door de opkomst van de E-bike/ Fatbike.

Uit cijfers van Viastat over 2020 – 2024 over verkeersongevallen in Zoetermeer blijkt het volgende:

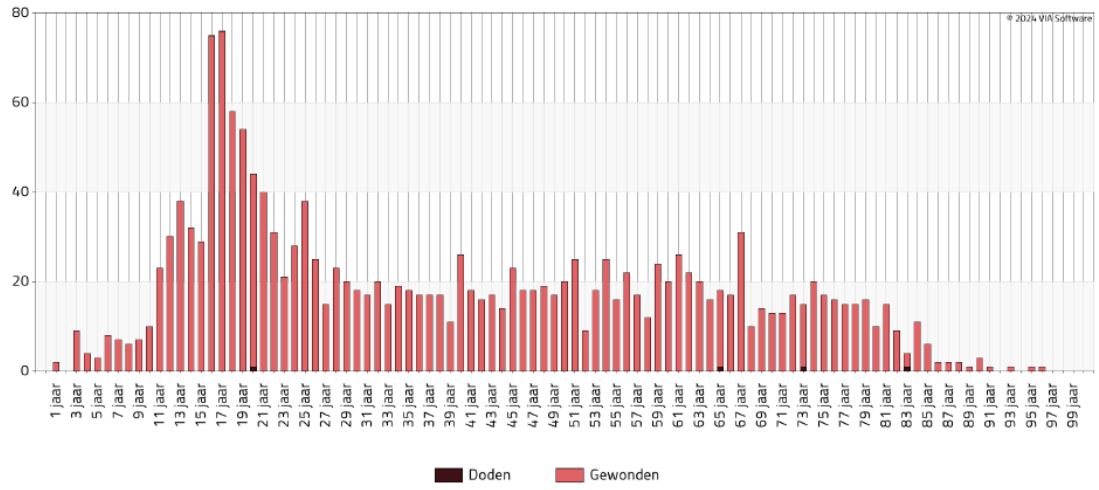
- Totaal 3275 verkeersongevallen.
- 1670 gewonden en 4 dodelijke slachtoffers
- Jongeren tussen 12 en 24 jaar vormen een belangrijke doelgroep binnen het verkeersveiligheidsbeleid van Zoetermeer. Deze categorie vormt bijna 30 procent van de verkeersslachtoffers.
- Fietsers vormen de grootste groep verkeersslachtoffers (Via, 2023). Bij ongeveer de helft van de ongevallen met een slachtoffer op 30- en 50 km/u-wegen was een fietser of e-biker betrokken.

Tijdsperiode	Verkeersongevallen	Gewonden	Doden
2020	565	248	1
2021	604	314	0
2022	653	342	2
2023	732	386	1
2024	721	380	0
Totaal	3275	1670	4

Figuur 2 Overzicht verkeersongevallen Zoetermeer 2020- 2024, bron: Viastat

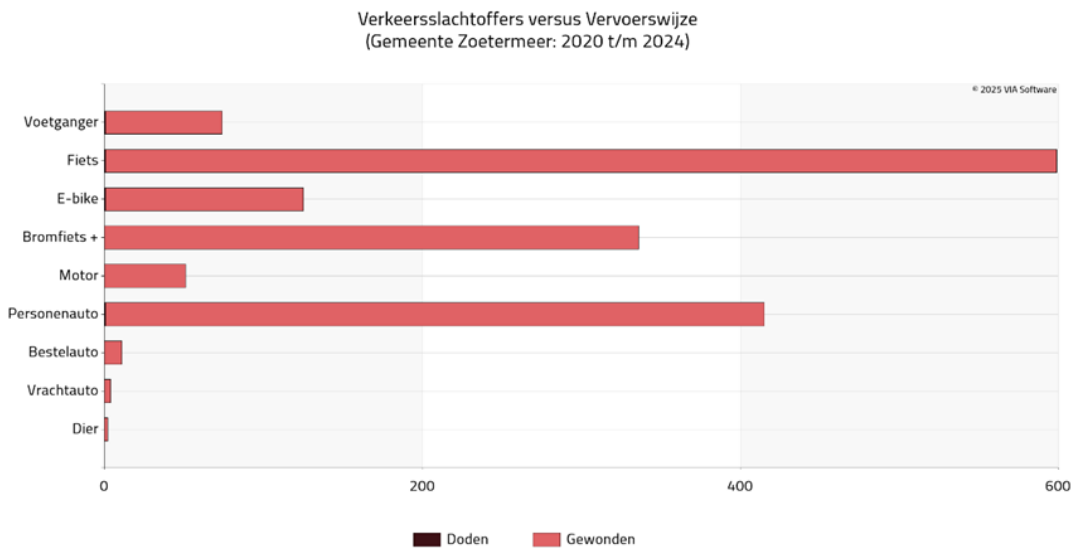


Figuur 3 Ontwikkeling aantal verkeersongevallen vanaf 2020 bron: Viastat



Figuur 4 Overzicht slachtoffers op leeftijd van de afgelopen 5 jaar. Bron: Viastat

De onderstaande figuur toont het aantal slachtoffers per vervoermiddel. De meeste verkeersslachtoffers zijn fietsers, gevolgd door automobilisten en hun passagiers. Het aandeel van met de fiets is zo groot, omdat niet alle E-bike gevallen als dusdanig worden geregistreerd.



Figuur 5 Verkeersslachtoffers versus vervoerswijze 2020-2024. Bron: Viastat

3.2 Meest risicovolle trajecten voor gemotoriseerd verkeer

De risico gestuurde aanpak is gebaseerd op SPI's (Safety Performance Indicators) en data om risico's in beeld te brengen. In dit Strategisch plan Verkeersveiligheid is de CROSS-score (Combination of Risk and Safety Scores) methode gebruikt om verkeersveiligheidsrisico's beter te begrijpen door ongevallendata te combineren met verklarende variabelen zoals snelheidsscore en weginrichtingsscore. Het doel van deze analyse is niet alleen vaststellen waar de meeste ongevallen plaatsvinden, maar ook waarom.

Op basis van gegevens uit 2024 is een CROSS-score gemaakt voor de drukste wegen van Zoetermeer. Deze score combineert data over ongevallen met data over snelheidsoverschrijdingen op een weg. De combinatie van (relatief) veel snelheidsovertredingen met veel ongevallen vormen het hoogste risico. Geen ongevallen en nauwelijks snelheidsoverschrijdingen betekenen het laagste risico.

Deze score is zichtbaar in onderstaande kleurenmatrix. Het is een hulpmiddel om met data een analyse te maken van de wegvakken met de meeste risico's op ongevallen voor gemotoriseerd verkeer. De trajecten waar de snelheid hoog ligt en die een relatief hoge ongevalsscore hebben, die kleuren rood. Dit is op gebiedsontsluitingswegen het geval. De kaart laat zien dat vooral op- en afritten en kruispunten een groene score krijgen en daarmee een laag risico hebben. Daar zijn de snelheden lager.



Figuur 6 CROSS-score 2025 bron: Viastat

Legenda

Rood Hoge ongevallenscore met hoge snelheidsscore
Oranje Hoge ongevallenscore met lage snelheidsscore
Geel Lage ongevallenscore met hoge snelheidsscore
Groen Lage ongevallenscore met lage snelheidsscore
Grijs Onvoldoende gegevens over snelheden

Snelheden in de periode december 2024
Ongevallen in de periode 2020 t/m 2024

3.3 Ongevallen op de H structuur

Op basis van de ongevallen is een verdiepende analyse die gedaan om de ongevallen met slachtoffers op en rondom de H-structuur in beeld te brengen. Uit de analyse blijkt dat op de H-structuur vooral kop-staart botsingen plaatsvinden. Kop-staart aanrijdingen hebben over het algemeen als oorzaak snelheidsverschil als gevolg van te hard rijden. Dat er veel snelheidsovertredingen plaatsvinden is te zien in figuur 6.



Figuur 7 Ongevallen op de H-structuur 2020 - 2025

3.4 Eenzijdige ongelukken

Tussen 2020 en het eerste kwartaal van 2025 hebben 457 eenzijdige ongevallen plaatsgevonden waarvan 83 met de fiets. Van deze 83 waren er 80 met letsel. Een van de belangrijkste oorzaken van eenzijdige ongevallen is de aanwezigheid van obstakels in en op het wegdek. Dit zijn bijvoorbeeld paaltjes en hoge trottoirbanden langs het fietspad. Dit is voor een groot deel op te lossen door het verwijderen van de obstakels en kunnen flexibele palen en schuine trottoirbanden worden toegepast.

3.5 Elektrische fietsen en steps

We zien steeds meer snelheidsverschillen tussen fietsers, waardoor meer aanrijdingen ontstaan tussen fietsers onderling. Door snelheidsverschillen wordt er meer ingehaald met als gevolg dat er meer ruimte nodig is. Door de hogere snelheden van (vooral) e-bikes is de kans op letsel ook toegenomen.
Het gebruik van e-bikes/fatbikes onder jonge bestuurders is toegenomen. De relatief hoge snelheid van deze e-bikes zorgt voor een verhoogd risico op ongevallen met letsel bij jongeren.
Onlangs is bekend geworden dat de eerste elektrische steps zijn goedgekeurd voor de openbare weg. Elektrische steps zijn relatief nieuw in het straatbeeld, waardoor nog geen betrouwbare ongevalsdata beschikbaar is, maar de verwachting is dat dit ook een stijging teweeg gaat brengen. Vergelijkbaar met het gebruik van e-bikes/fatbikes.

3.5.1 Actieplan Fatbikes

Gelet op de specifieke aandacht voor de fatbike is een actieplan aanpak onveilig gebruik en overlast fatbikes opgesteld en voorgesteld aan de gemeenteraad. Dit actieplan is in lijn met het strategisch plan verkeersveiligheid opgebouwd aan de hand van de thema's: infrastructuur, gedrag en handhaving. Daarmee kan het actieplan fatbikes als addendum op dit strategisch plan verkeersveiligheid worden beschouwd. Met als verschil dat in het actieplan fatbikes de uitvoeringsmaatregelen al zijn bepaald en voorgesteld.

Actieplan aanpak onveilig gebruik en overlast fatbikes

Sinds enkele jaren groeit het aantal snelle fietsers in het straatbeeld. Helaas gaat het gebruik van snelle fietsen in de praktijk ook gepaard met onveilig gebruik en overlast. Deze negatieve effecten zien wij met name terug bij een groep jeugdigen die gebruik maken van een fatbike. Uit landelijke cijfers van de spoedeisende hulp blijkt dat 47% van de fatbike-slachtoffers niet ouder dan 15 jaar is.
Deze signalen en de signalen van onveilig gebruik en overlast van fatbikes in onze eigen stad zijn aanleiding tot extra inzet van de gemeente om het onveilig gebruik en de overlast van fatbikes aan te pakken. Dit doen we op basis van dit actieplan. Het actieplan is gericht op bewustwording van de verkeersveiligheidsrisico's en het aanpakken van de groep die overlast veroorzaakt. Doel van het actieplan is het onveilig gebruik en overlast van fatbikes te verminderen.

3.6 De stadspeiling

Over het algemeen zijn de inwoners van Zoetermeer tevreden over de algehele verkeersveiligheid. Uit de stadspeiling van Zoetermeer 2024 blijkt dat de beleving van verkeersveiligheid in Zoetermeer een 7,1 krijgt als rapportcijfer. Van de respondenten gaf 90% een voldoende. Dit cijfer is al enkele jaren stabiel. De beleving van inwoners blijft onveranderd terwijl het aantal ongevallen met slachtoffers wel stijgt.
In de Stadspeiling 2024 gaven respondenten aan over het algemeen tevreden zijn over de fietsinfrastructuur: het zijn goede, veelal vrij liggende fietspaden en een goed fietsnetwerk.

De belangrijkste opmerkingen die uit de peiling naar voren komen hebben betrekking op:

- De inrichting van enkele specifieke verkeerssituaties;
- Kwaliteit van de verharding van wegen, vooral fietspaden. Er zijn duidelijke zorgen over het onderhoud van fietspaden en voetpaden;
- Te hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer, (slecht) verkeersgedrag;
- Groenbeheer en overzichtelijkheid van de weg (bijvoorbeeld hoge heggen)

Verder blijkt uit de Stadspeiling dat:

- Respondenten het gevoel hebben dat er vaak te hard wordt gereden op 30 km/uur wegen;
- Het voor ouders onveilig voelt om kinderen alleen naar school te laten gaan;
- Ouderen zich onveiliger voelen op straat;
- Meer handhaving gewenst is op het gebied van verkeersveiligheid;

-

3.7 Conclusies analyses verkeersveiligheid

Op basis van de bovenstaande analyses komen de volgende aandachtspunten naar voren:

- Schoolgaande kinderen lopen een groter risico op een verkeersongeval;
- De meeste slachtoffers vallen onder fietsers, waaronder E-bike/fatbike. Dit waren er 762 in de afgelopen 5 jaar (figuur 5);
- Jongeren tussen de 11-21 jaar hebben een groter risico op een verkeersongeval waarvan de leeftijdscategorie 16 en 17-jarige hoger ligt dan het gemiddelde in figuur 4;
- Ouderen hebben een groter risico op een verkeersongeval met letsel als gevolg;

- Op basis van de ongevallenscores en hoge snelheidsscores is 46% van de wegen binnen Zoetermeer aan te merken als risicovol;
- Bewoners ervaren dat er vaak te hard wordt gereden en dit wordt bevestigd door de beschikbare data van snelheidsovertredingen;
- De weginrichting is over de gehele stad gezien niet eenduidig;

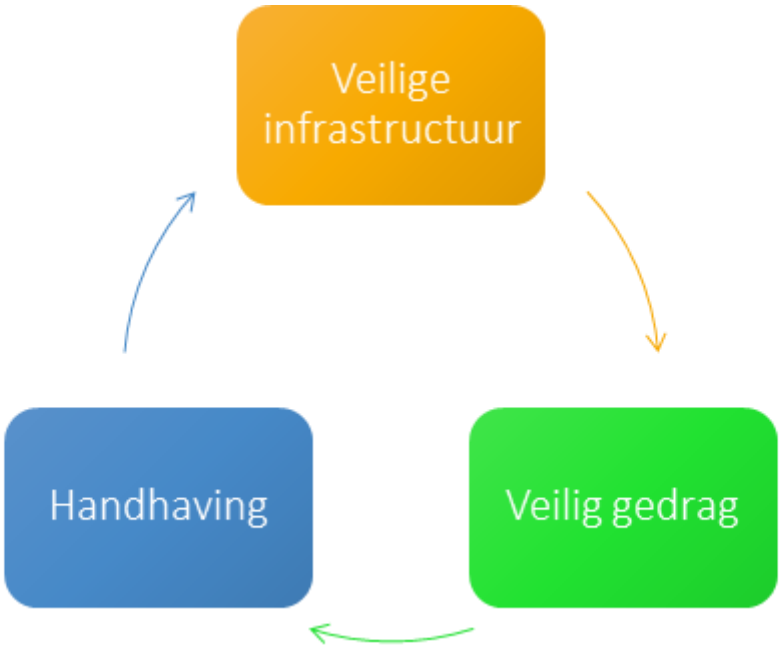
Aanpak



4. Aanpak verkeersveiligheid

De analyse in hoofdstuk 3 laat zien dat Zoetermeer voor grote uitdagingen staat op het gebied van verkeersveiligheid. Het aantal ongevallen stijgt, kwetsbare groepen lopen extra risico en nieuwe vervoersvormen zorgen voor complexere verkeerssituaties. Om deze trend te keren, is een integrale aanpak nodig die niet alleen reageert op incidenten, maar proactief risico's vermindert. De aanpak richt zich op drie samenhangende thema's:

- **Veilige infrastructuur** – een herkenbare en veilige inrichting van wegen en kruispunten.
- **Veilig gedrag** – stimuleren van verantwoord verkeersgedrag en extra aandacht voor kwetsbare groepen.
- **Handhaving** – consequent optreden tegen overtredingen en asociaal verkeersgedrag



4.1 Uitgangspunten

Onze aanpak rust op vier kernuitgangspunten die richting geven aan alle maatregelen en keuzes:

1. **Nul verkeersslachtoffers als stip op de horizon**
   Zoetermeer onderschrijft de ambitie van "Maak een punt van nul". Dit betekent dat we streven naar een verkeerssysteem waarin geen enkele verkeersdeelnemer ernstig gewond raakt of overlijdt. Elke maatregel draagt bij aan het verminderen van risico's.

2. **Focus op risicogroepen en risicolocaties**
   We richten onze inspanningen op de plekken en doelgroepen waar de grootste risico's liggen:

   - Kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers, jongeren en ouderen.

- Risicovolle locaties zoals schoolroutes, grijze wegen (GOW50 zonder vrijliggende fietspaden) en drukke kruispunten. Door deze focus behalen we maximale veiligheidswinst.

3. **Samenhang tussen infrastructuur, gedrag en handhaving**
   Verkeersveiligheid is geen optelsom van losse maatregelen. Het vraagt om een integrale benadering waarin infrastructuur, gedragsbeïnvloeding en handhaving elkaar versterken. Een veilige inrichting voorkomt fouten, educatie en campagnes beïnvloeden gedrag en handhaving zorgt voor naleving.

4. **Slimme koppeling met andere opgaven**
   We combineren verkeersveiligheidsmaatregelen met groot onderhoud, klimaatadaptatie en woningbouw. Dit werk-met-werk-principe voorkomt dubbele kosten en zorgt voor een efficiënte uitvoering. Zo benutten we investeringen optimaal en creëren we een leefbare, veilige stad. We sluiten hier aan op de termijn van Zoetermeer 2040.

4.2 Aanpak Strategisch plan Verkeersveiligheid Zoetermeer

Binnen de thema's: veilige infrastructuur, veilig gedrag en handhaving maken we gebruik van de volgende aanpak:

1. **Risicogestuurd werken**
   Het strategisch plan verkeersveiligheid introduceert een preventieve aanpak op basis van risico-indicatoren. Voor Zoetermeer betekent dit:

   - Gebruik van data (zoals CROSS-score en SPI's) om risicovolle trajecten en doelgroepen te identificeren.
   - Prioriteit geven aan maatregelen die het grootste effect hebben op veiligheid.
   - Samenwerking met regionale en landelijke partners om kennis en middelen te bundelen.

2. **Eenduidige weginrichting volgens CROW-richtlijnen**
   We kiezen voor maatregelen die aantoonbaar bijdragen aan verkeersveiligheid:

   - Eenduidige weginrichting volgens de CROW-richtlijnen is herkenbaar voor de gebruiker
   - Geloofwaardige snelheden die passen bij de functie van de weg.
   - Vrijliggende fietspaden en veilige oversteekplaatsen.
   - Obstakelvrije fietspaden en duidelijke markering.

3. **Veilige snelheden**
   Met veilige snelheid rijden verlaagt zowel het risico op verkeersongevallen als de ernst van de gevolgen. Omdat ongevallen met letsel vaak het gevolg zijn van de snelheid waarmee gereden wordt, heeft snelheidsverlaging een plek gekregen in het verkeersveiligheidsplan. Onderzoek laat namelijk zien:

   - De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid stelt dat een verlaging van de gemiddelde snelheid met 10% kan leiden tot een daling van het aantal dodelijke ongevallen met 40%, het aantal ernstig gewonden met 35% en het aantal licht gewonden met 14% binnen de bebouwde kom.

- Bij een botsing met 30 km/u is de kans op een dodelijk ongeval voor voetgangers ongeveer 10%, terwijl dit bij 50 km/u stijgt naar ongeveer 80%.
- Een snelheidsverlaging van 50 km/u naar 30 km/u kan het aantal verkeersongevallen met ongeveer 25% verminderen. Het aantal ernstig gewonden kan met ongeveer 30% afnemen.



Thema’s verkeersveiligheid

5. Veilige Infrastructuur

Een veilige infrastructuur vormt de basis van verkeersveiligheid in Zoetermeer. Dit thema sluit aan bij het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) en richt zich op zes speerpunten:

1. **Vaststellen en digitaal beschikbaar maken van wegcategorieën**
2. **Geloofwaardige weginrichting en veilige snelheden**
3. **Prioriteit voor veiligheid van fietsers**
4. **Zoveel mogelijk scheiden van auto's en fietsers**
5. **Verbeteren en verhogen van voetgangersoversteekplaatsen**
6. **Verkeersveiligheid bij scholen en schoolroutes**

Deze speerpunten vormen de leidraad voor alle maatregelen die in dit hoofdstuk worden uitgewerkt.

5.1 Vaststellen en digitaal beschikbaar maken van wegcategorieën

Een duidelijke wegcategorisering is essentieel voor een veilige inrichting en voorrangsregels. Het helpt om de functie van wegen te bepalen en draagt bij aan verkeersveiligheid en doorstroming. Op basis van deze categorisering beoordelen we of de huidige inrichting overeenkomt met het gewenste beeld. De wegcategorieën binnen de bebouwde kom zijn hieronder beschreven:

Gebiedsontsluitingswegen (GOW)

Deze wegen verbinden woongebieden met rijkswegen en provinciale wegen en bundelen verkeersstromen. Ze zijn bedoeld voor grotere verkeersstromen, inclusief hoogwaardig openbaar vervoer.

- **Snelheidsregimes:** 30, 50 of 70 km/u, afhankelijk van de functie en inrichting.
- **Kenmerken:** zoveel mogelijk scheiding van verkeersdeelnemers, vrijliggende fietspaden, veilige kruispunten.
- **Doel:** een geloofwaardige snelheid die past bij de inrichting en het gebruik, zodat weggebruikers worden verleid tot een veilige snelheid (niet harder dan de maximumsnelheid)

Erftoegangswegen (ETW)

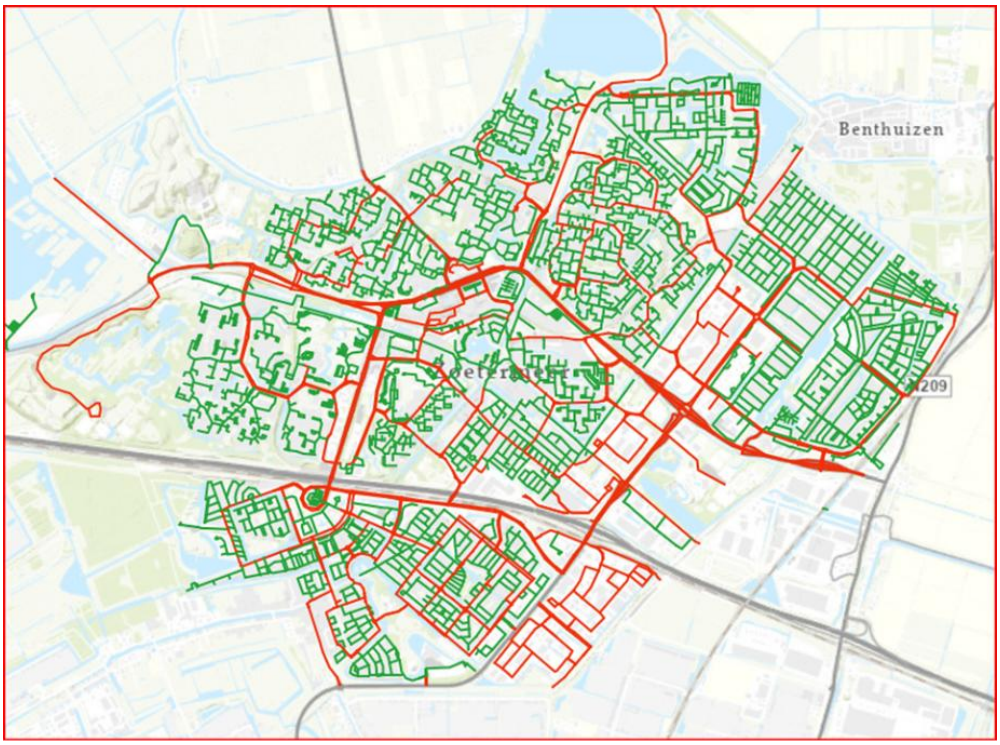
Deze wegen hebben een verblijfsfunctie en ontsluiten woningen, erven en lokale bestemmingen.

- **Snelheidsregimes:** 15 of 30 km/u, ondersteund door fysieke maatregelen zoals drempels en versmallingen.
- **Kenmerken:** gemengd gebruik door auto's, fietsers en voetgangers, met nadruk op comfort en veiligheid.
- **Doel:** een inrichting die duidelijk maakt dat hoge snelheid niet past, waardoor verkeersveiligheid en leefbaarheid worden versterkt.

Om deze aanpak te ondersteunen, is een digitale kaart opgesteld waarin alle wegen in Zoetermeer zijn gecategoriseerd. Deze kaart toont:

- Welke wegen als GOW of ETW zijn aangemerkt.
- Het bijbehorende snelheidsregime.

Dit helpt bij het plannen van maatregelen en het communiceren van keuzes naar inwoners en partners.



Figuur 9 wegcategorisering Zoetermeer (GOW = rood ETW = Groen)

5.2 Geloofwaardige weginrichting en veilige snelheden

Een kernprincipe van **Duurzaam Veilig** is dat de vormgeving van een weg aansluit bij de functie en het gebruik. Dit betekent dat de inrichting van de weg zo moet zijn dat de weggebruiker het logisch vindt om zich aan de snelheidslimiet te houden. Met andere woorden: de inrichting moet **geloofwaardig** zijn. Veilige snelheid en geloofwaardige weginrichting zijn daarom belangrijke ontwerpcriteria bij elke (her)inrichting van infrastructuur.

Voor Zoetermeer zijn de **CROW-richtlijnen** en het **landelijke afwegingskader snelheidsregime**s (zie bijlage 2) uitgangspunt bij het bepalen van de veilige snelheid.

Uitgangspunten voor gebiedsontsluitingswegen (GOW)

Belangrijke ontwerpprincipes:

- Wegcategorieën zijn herkenbaar en onderscheidend vormgegeven.
- Conflicten met tegemoetkomend verkeer worden vermeden bij GOW50.
- Conflicten met kruisend en overstekend verkeer worden zoveel mogelijk beperkt.
- Verkeerssoorten (auto, fiets, OV) zijn zoveel mogelijk gescheiden.
- Er is een duidelijke relatie tussen weg en omgeving.

GOW70 – Hoofdassen binnen de bebouwde kom

- **Functie**: Doorstroming van gemotoriseerd verkeer, inclusief openbaar vervoer.
- **Inrichtingseisen (CROW**):
    - Volledige scheiding van fietsers en voetgangers (vrijliggende fietspaden).
    - Geen directe erfaansluitingen.
    - Kruispunten bij voorkeur ongelijkvloers of met verkeerslichten.
    - Brede rijbaan (minimaal 2x2 rijstroken waar mogelijk).
- **Snelheidsregime:** 70 km/u, geloofwaardig door duidelijke markering en inrichting.

GOW50 – Stedelijke hoofdwegen

- **Functie**: Bundelen van verkeersstromen binnen de bebouwde kom.
- **Inrichtingseisen (CROW**):
    - Vrijliggende fietspaden waar mogelijk.
    - Kruispunten met duidelijke voorrangssituaties en veilige oversteekplaatsen.
    - Geen menging van langzaam verkeer op de hoofdrijbaan.
    - Obstakelvrije bermen en overzichtelijke inrichting.
- **Snelheidsregime:** 50 km/u, geloofwaardig door breed profiel, duidelijke belijning en beperkte zijstraten.

GOW30 – Gebiedsontsluitingswegen met verblijfsfunctie

- **Functie:** Doorgaande route in woongebieden of bij voorzieningen zoals scholen en winkels.
- **Inrichtingseisen (CROW):**
    - Compacte rijbaan met visuele versmallingen.
    - Drempels of plateaus bij kruispunten.
    - Ruimte voor voetgangers en fietsers, eventueel gemengd gebruik.
    - Groen en inrichtingselementen die snelheid remmen.
- **Snelheidsregime:** 30 km/u, geloofwaardig door inrichting die ontmoedigt om harder te rijden.

Erftoegangswegen (ETW)

Bij erftoegangswegen staat de verblijfsfunctie centraal. Deze wegen ontsluiten woningen, erven en lokale bestemmingen en vormen samen een verblijfsgebied.

Kenmerken:

- **Snelheidsregimes:** 15 of 30 km/u, ondersteund door fysieke maatregelen zoals drempels, versmallingen en visuele inrichting.
- **Gemengd gebruik:** Auto’s, fietsers en voetgangers delen de ruimte.
- **Inrichting:** Wegen worden zo vormgegeven dat harder rijden niet mogelijk is. Elementenverharding (klinkers) wordt toegepast om snelheid te beperken en de uitstraling van een verblijfsgebied te versterken.

Visie op ETW-inrichting:

- ETW30: Geschikt voor woonstraten met gemengd verkeer.
- ETW15: Toegepast in woonerven en gebieden met veel spelende kinderen of voetgangers.

Erftoegangswegen (ETW) – 15 en 30 km/u

- **Functie:** Ontsluiten van woningen en erven, nadruk op verblijfskwaliteit.
- **Inrichtingseisen (CROW):**
    - Smalle rijbaan, visuele obstakels en elementenverharding (klinkers).
    - Geen doorstromingsfunctie, gemengd gebruik door auto's, fietsers en voetgangers.
    - ETW15: woonerven, speelstraten, extra snelheidsremmende maatregelen.
    - ETW30: woonstraten met gemengd verkeer, maar iets meer doorstroming dan ETW15.

Prioriteiten en uitdagingen

Zoetermeer kent nog "grijze wegen": gebiedsontsluitingswegen met een regime van 50 km/u zonder vrijliggende fietspaden. Vaak zonder duidelijke markeringen en haaksparkeren naast de rijbaan. Deze wegen vormen een groot risico voor fietsers en voetgangers en krijgen prioriteit in de verkeersveiligheidsaanpak.

Voor gebiedsontsluitingswegen (GOW's) die al voldoen aan de CROW-richtlijnen is er op dit moment geen directe noodzaak om de veilige snelheid aan te passen. Bij toekomstige gebiedsontwikkelingen, woningbouw of herinrichting kan een andere veilige snelheid echter wél wenselijk worden. Wegen waarvan wij verwachten dat zo'n afweging op termijn aan de orde kan zijn, hebben wij aangemerkt als 'nader te bepalen'.

Deze aanduiding betekent dat de snelheid in de toekomst mogelijk wordt heroverwogen wanneer de omgeving verandert, bijvoorbeeld door nieuwe woningbouwprojecten of een herinrichting van de openbare ruimte. De wegen die als 'nader te bepalen' zijn opgenomen, zijn terug te vinden in bijlage 4.



Figuur 10 voorbeelden "grijze wegen in Zoetermeer"

De volgende beleidsregels en maatregelen komen voort uit geloofwaardige weginrichting en veilige snelheden.

Beleidsregel:

- Bij grootschalig onderhoud of herinrichting wordt een verkeersveilige weginrichting prioriteit in het ontwerp.
- Bij urgente situaties treffen we tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen.
- Nieuwe GOW50-wegen leggen we volgens de meeste recente richtlijnen van de CROW aan.
- Bestaande GOW50 wegen die niet aan de richtlijnen voldoen worden aangepast op basis van de meest recente richtlijnen van de CROW.
- Het landelijke afwegingskader 30km/u is uitgangspunt voor het bepalen van de snelheid op gebiedsontsluitingswegen.
- Bij gebiedsontsluitingswegen worden de aanwezige vrij liggende fietspaden zoveel mogelijk behouden wanneer de weg als GOW30 wordt ingericht.
- Waar ruimte is voor vrij liggende fietspaden bij GOW30 leggen we die aan.

5.2.1 Aanpak veilige snelheden en grijze wegen

Verkeersveiligheid op stadsniveau

Verkeersveiligheid, doorstroming en verblijfsfuncties beïnvloeden elkaar op stadsniveau. Een aanpassing op één plek heeft gevolgen voor verkeer elders. Alleen op stadsniveau kunnen de effecten op doorstroming en verkeersveiligheid goed worden beoordeeld. Dit vraagt om een aanpak waar voorstellen over snelheidsaanpassingen in samenhang worden opgesteld.

Veilige snelheden als basis voor verkeersveiligheid

Veilige snelheden is een van de meest effectieve middelen om verkeersslachtoffers terug te dringen. De veiligste snelheid wordt o.a. bepaald aan de hand van:

- De categorie van de weg;
- De aanwezigheid van vrijliggende fietspaden;
- De mate waarin de weg bedoeld is voor doorrijden of verblijven.

In de aanpak veilige snelheden wordt een analyse gemaakt van:

- Opgaven uit de omgevingsvisie 2040 (inclusief de vastgestelde Ruimtelijke Strategie Zoetermeer);
- De bestaande weginrichting en de aanwezigheid van vrijliggende fietspaden (o.a. grijze wegen);
- Eenduidige weginrichting volgens CROW-richtlijnen.

De uitkomsten hiervan creëren een dynamisch overzicht van veilige snelheden op stadsniveau. Dit is een strategisch instrument tussen de omgevingsvisie 2040 en de uitvoering in. Het geeft inzicht en richting welke veilige snelheden op termijn aansluiten bij de ontwikkeling van een verkeersveilige

stad. Hiermee is de aanpak veilige snelheden risicogestuurd en geeft het inzicht en richting aan voorstellen om snelheden in de stad consistent, logisch en verkeersveilig te maken.

Waarom grijze wegen aanpakken

Grijze wegen zijn gebiedsontsluitingswegen met een snelheidsregime van 50 km/u, maar zonder vrijliggende fietspaden of duidelijke scheiding van verkeersstromen. Deze wegen vormen een groot risico voor fietsers en voetgangers, omdat:

- De inrichting niet aansluit bij de functie en het gebruik.
- Er vaak hoge snelheden worden gereden, terwijl er veel kwetsbare verkeersdeelnemers zijn.
- Ze vaak in woongebieden liggen of langs scholen.

Door deze wegen aan te pakken, verbeteren we niet alleen de verkeersveiligheid, maar ook de leefbaarheid. Dit sluit aan bij de ambities uit de Ruimtelijke Strategie Zoetermeer, het Masterplan Entree en de Visie Binnenstad, waarin ruimte voor langzaam verkeer en verblijfskwaliteit een belangrijke rol speelt.

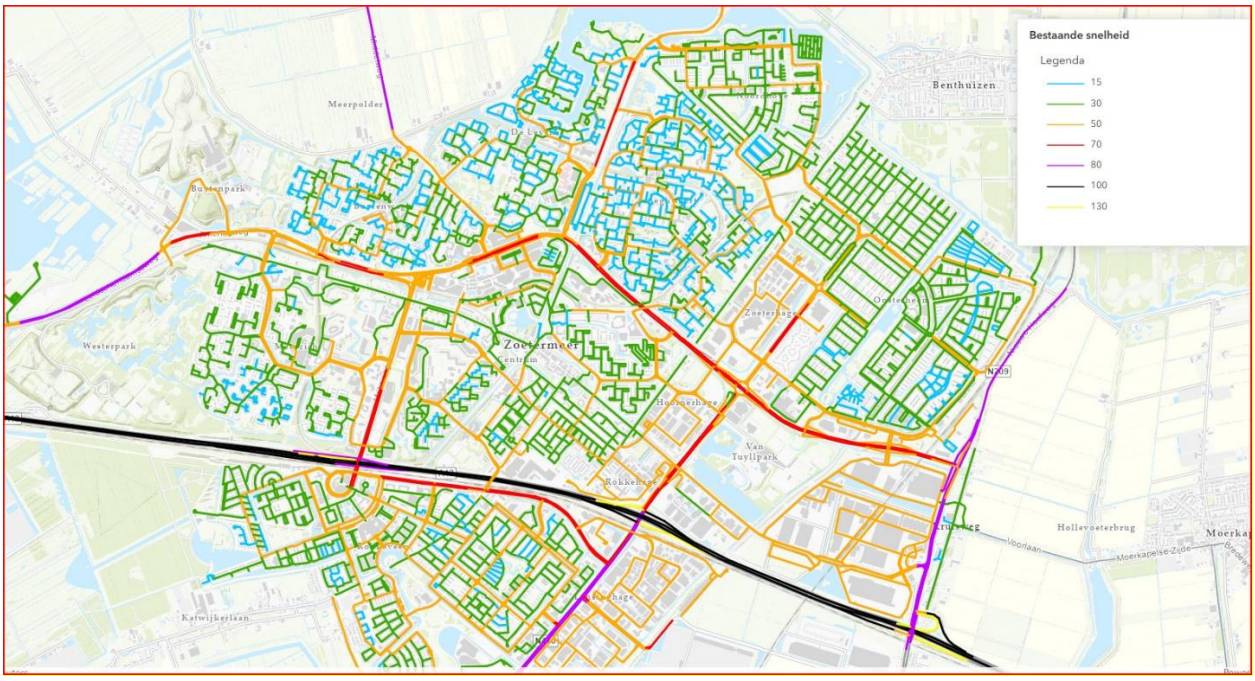
Aansluiting op de Ruimtelijke Strategie Zoetermeer (RSZ)

De RSZ stelt voorwaarden aan snelheidsaanpassingen:

- De meest recente richtlijnen voor weginrichting en verkeersveiligheid worden gevolgd;
- Bij concrete gebiedsontwikkelingen of woningbouwplannen langs hoofdwegen;
- De weginrichting wordt aangepast aan de beoogde veilige snelheid;
- Snelheidsaanpassingen gaan over specifieke delen van wijken of hoofdwegen, niet generiek;
- De doorstroming op hoofdwegen mag niet verslechteren;
- Voorstel tot snelheidsaanpassing wordt voorgelegd aan de gemeenteraad.

De aanpak veilige snelheden is op deze voorwaarden afgestemd. Ze legt geen snelheidsregimes vast, maar geeft strategisch inzicht en richting wat – gezien ruimtelijke ontwikkelingen, verkeersveiligheid en toekomstige verblijfsfuncties – veilige snelheden zijn.

In de onderstaande figuur 11 staan de huidige snelheidsregimes weergegeven.



Figuur 11 Huidige snelheidsregimes digitaal (bijlage 5) Link

De volgende beleidsregels en maatregelen komen hieruit voort.

Beleidsregel:

- De aanpak veilige snelheden wordt gebruikt bij de uitwerking van omgevingsprogramma's en (her)inrichtingsprojecten
- Voor de wegen die aangemerkt zijn als "nader te bepalen" worden aan de gemeenteraad separaat voorgelegd wanneer er een aanpassing van het snelheidsregimes aan de orde komt.

5.3 Prioriteit voor veiligheid fietsers

Fietsers vormen de grootste groep verkeersslachtoffers in Zoetermeer. Uit de analyse en de stadspeiling blijkt dat dit een belangrijk aandachtspunt is: slechts 18% van de inwoners voelt zich veilig in het verkeer. De opkomst van elektrische fietsen, bakfietsen en fatbikes vergroot de snelheidsverschillen en daarmee het risico op ongevallen. Daarom krijgt de veiligheid van fietsers absolute prioriteit in ons verkeersveiligheidsbeleid:

- Fietsers zijn kwetsbaar en lopen bij een ongeval vaak ernstig letsel op.
- Nieuwe voertuigtypen zorgen voor hogere snelheden en meer inhaalbewegingen.
- Bewoners ervaren onveiligheid, vooral op routes naar scholen en drukke kruispunten.

Onze aanpak
Bij nieuwbouw- en herinrichtingsprojecten wordt de kwaliteit van fietsvoorzieningen leidend. Dit betekent dat fietspaden worden ontworpen volgens de meest recente CROW-ontwerpwijzer Fietsverkeer. Belangrijke uitgangspunten:

- **Voldoende breedte:** op hoofdroutes minimaal 4 meter bij tweerichtingsfietspaden.
- **Uniforme inrichting:** rood asfalt voor herkenbaarheid.
- **Voorrang voor fietsers op het basisnetwerk waar dit veilig kan.**

- **Veilige oversteekplaatsen conform CROW-richtlijnen.**
- **Vlak wegdek** (asfalt op hoofdroutes) en goede markering, vooral bij tweerichtingspaden.
- **Geen obstakels op voet- en fietspaden**, paaltjes worden verwijderd of beter zichtbaar gemaakt.
- **Sociale veiligheid en verlichting:** goed zicht en verlichting op alle routes.

Beleidsregels

- Fietsers op hoofdfietsroutes hebben in principe voorrang op kruisingen en oversteken waar dat veilig kan.
- Nieuwe fietsvoorzieningen voldoen aan de meest recente CROW-richtlijnen.
- Markering op tweerichtingspaden wordt uitgevoerd volgens CROW-normen.
- Fietspaden op het basisnetwerk zijn waar mogelijk 4 meter breed en uitgevoerd in rood asfalt.
- Er komt een uitvoeringsplan voor kleinschalige verbeteringen op bestaande fietspaden (schuine trottoirbanden, obstakels verwijderen).

Maatregelen

- Aanleg van ontbrekende vrijliggende fietspaden langs gebiedsontsluitingswegen.
- Uitvoeringsplan voor verbetering van bestaande routes, met prioriteit voor schoolroutes en hoofdfietsroutes.



Figuur 13 Basisnetwerk fiets.

5.4 Scheiden van auto's en fietsers

Het scheiden van autoverkeer en fietsers is een van de kernprincipes van Duurzaam Veilig (homogeniteit). Door verkeersstromen zoveel mogelijk fysiek te scheiden, verkleinen we het risico op ernstige ongevallen. Dit principe is vooral belangrijk op wegen waar snelheidsverschillen groot zijn. Hiervoor kiezen we de volgende aanpak:

- Op **gebiedsontsluitingswegen** streven we naar vrijliggende fietspaden. Dit is cruciaal bij GOW50, waar de maximumsnelheid 50 km/u is en de kans op ernstige letsels bij een ongeval groot is.
- Bij **GOW30** ligt de maximumsnelheid lager (30 km/u) en is de verblijfsfunctie groter. Hier is scheiding niet altijd mogelijk, maar de lagere snelheid zorgt voor een veiliger situatie.
- In **woonwijken en erftoegangswegen** (ETW) is scheiding niet haalbaar. Daarom is de snelheid 30 km/u of zelfs 15 km/u om conflicten te minimaliseren.

Waarom dit belangrijk is:

- Op **GOW50** zonder vrijliggende fietspaden ontstaan veel risico's: hoge snelheden, gemengd verkeer en vaak drukke kruispunten. Deze "grijze wegen" krijgen prioriteit in onze aanpak, omdat hier de grootste winst in verkeersveiligheid te behalen is.
- Bij **GOW30** is de inrichting gericht op verblijfskwaliteit en veiligheid. Hier combineren we verkeersfunctie met leefbaarheid, bijvoorbeeld in schoolzones en winkelgebieden.

Groeipad en aanpak veilige snelheden

Het realiseren van deze aanpassingen kost tijd en gebeurt volgens het principe van werk met werk maken: we combineren verkeersveiligheidsmaatregelen met groot onderhoud, herinrichting en woningbouwprojecten

- Grijze wegen (GOW50 zonder vrijliggende fietspaden) krijgen prioriteit, omdat hier de grootste veiligheidswinst te behalen is.
- We koppelen deze aanpak veilige snelheden aan toekomstige herinrichtingen.
- Realisatie gebeurt gefaseerd en volgens het principe werk met werk maken bij onderhoud en woningbouwprojecten.

Beleidsregel

- Bij gebiedsontsluitingswegen worden vrijliggende fietspaden zoveel mogelijk behouden of aangelegd bij herinrichting.

Maatregel

- Start verkenning (2026) voor aanleg van ontbrekende vrijliggende fietspaden langs GOW50-wegen waar dit mogelijk is.

5.5 Verbeteren van voetgangersoversteekplaatsen

Elke reis begint met lopen – of voor wie dat niet kan: met een hulpmiddel. Voetgangers zijn de meest kwetsbare verkeersdeelnemers en verdienen daarom extra aandacht. Veilig en comfortabel lopen is

essentieel voor een toegankelijke stad. Dit betekent dat voetpaden en oversteekplaatsen niet alleen verkeersveilig moeten zijn, maar ook toegankelijk, sociaal veilig en goed verlicht. De volgende aanpak is hierop van toepassing:

- Voetpaden worden waar nodig verbreed om voldoende ruimte te bieden, ook voor mensen met een beperking.
- Oversteekplaatsen worden veiliger ingericht door het toepassen van **verhogingen** of andere **snelheid remmende maatregelen**.
- Bij herinrichting volgen we de meest recente CROW-richtlijnen voor voetpaden en oversteekplaatsen.

Door voetgangersvoorzieningen te verbeteren, vergroten we niet alleen de verkeersveiligheid, maar ook de leefbaarheid en inclusiviteit van Zoetermeer. Dit sluit aan bij onze ambitie om een stad te zijn waar iedereen zich veilig en comfortabel kan verplaatsen.

Beleidsregels

- Voetpaden en oversteekplaatsen voldoen aan de CROW-normen voor breedte, toegankelijkheid en veiligheid.
- Alle nieuwe voetpaden worden conform CROW ingericht; bestaande voetpaden die niet voldoen, worden bij groot onderhoud aangepast waar de ruimte dit toelaat.
- Alle voetgangersoversteekplaatsen worden verhoogd aangelegd of voorzien van andere maatregelen om snelheid te remmen.

5.6 Verkeersveiligheid bij scholen en schoolroutes

Kinderen behoren tot de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Routes van en naar school zijn daarom een speerpunt in ons verkeersveiligheidsbeleid. Uit de stadspeiling blijkt dat ouders zich vaak zorgen maken over de veiligheid van deze routes. Dit vraagt om een structurele aanpak waarin infrastructuur, educatie en samenwerking en handhaving centraal staan. We vinden dat schoolomgevingen herkenbaar, overzichtelijk en veilig moeten zijn. Daarom krijgen routes naar school prioriteit bij herinrichting en onderhoud. We combineren infrastructurele maatregelen met educatie en handhaving om gedrag te beïnvloeden. Onze aanpak is als volgt:

- Uniforme inrichting van schoolzones met duidelijke markering en snelheid remmende maatregelen.
- Waar mogelijk toepassing van het concept Schoolstraat: tijdelijk afsluiten van straten tijdens halen en brengen (in lijn met verworpen motie 2411-39 Zó! Zoetermeer - Pilot Schoolstraten)
- Verbeteren van oversteekvoorzieningen en verlichting op strategische locaties.
- Obstakelvrije trottoirs en veilige fietspaden in schoolomgevingen.

- Structureel overleg met scholen, ouders en kinderen om gevaarlijke situaties bespreekbaar te maken en op te lossen.

Motie 2411-38: Veilige Loop- en Fietsroutes naar Scholen

Tijdens de raadsvergadering van 11 november 2024 is deze motie aangenomen. Het college is verzocht om:

- *In samenspraak met scholen, ouders, verkeersveiligheidsexperts en andere belanghebbenden veilige loop- en fietsroutes naar scholen in kaart te brengen.*
- *Op basis van deze inventarisatie een plan te ontwikkelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid langs deze routes, inclusief maatregelen zoals zebrapaden, betere verlichting en duidelijke markering.*
- *Deze maatregelen op te nemen in het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid en de raad op de hoogte te houden van de voortgang.*

Beleidsregels

- Schoolzones en routes worden ingericht volgens de meest recente CROW-richtlijnen.
- Bij herinrichting van wegen in de nabijheid van scholen is verkeersveiligheid leidend.
- Routes naar scholen worden opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid.

Maatregelen

- Jaarlijks budget voor maatregelen in schoolomgevingen en educatieprogramma's.
- Pilots voor afsluiting van Schoolstraten tijdens piekmomenten (2411-39 Zó! Zoetermeer - Pilot Schoolstraten)
- Uitvoeringsplan voor uniforme inrichting van schoolzones en veilige oversteekplaatsen.
- Verkenning van aanvullende maatregelen zoals verlichting en markering op basis van de inventarisatie uit de motie.



Veilig gedrag

6. Thema: veilig gedrag

Menselijk gedrag speelt een cruciale rol bij verkeersveiligheid. Afleiding, te hard rijden en rijden onder invloed behoren tot de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen. Door gedrag beter te begrijpen en gericht te beïnvloeden, kunnen we deze risico's aanzienlijk verminderen. Dit doen we met educatie, bewustwordingscampagnes en samenwerking met partners. Zo werken we aan een verkeerscultuur waarin veilig gedrag vanzelfsprekend is en waarin weggebruikers zich bewust zijn van de gevolgen van hun keuzes. We richten ons op vier pijlers:

- **Extra aandacht voor jongeren**
- **Extra aandacht voor ouderen**
- **Sturen op gedragsbeïnvloeding bij onveilig gedrag**
- **Betrokkenheid van gemeenschap en samenwerkingspartners**

6.1 Extra aandacht voor jongeren

Jongeren tussen 12 en 24 jaar vormen een belangrijke doelgroep. In deze levensfase starten zij vaak met het besturen van voertuigen zoals auto's, bromfietsen, scooters en fabikes. Uit de stadspeiling blijkt dat ouders zich zorgen maken over onveilige oversteekplaatsen en verkeersgedrag rondom scholen. Jongeren zijn bovendien vaak betrokken bij ongevallen met fietsen en e-bikes. We hebben de ambitie om:

- De risico's voor jongeren en andere kwetsbare groepen moeten in 2030 met 70% zijn afgenomen ten opzichte van 2022 en in 2050 volledig zijn teruggedrongen.
- We zetten in op educatie en bewustwording via bewezen programma's en lokale samenwerking.

Onze aanpak

- Voortzetten en versterken van bestaande programma's zoals SCHOOL op SEEF (basisscholen) en Totally Traffic (voortgezet onderwijs).
- Jaarlijkse fietspraktijklessen en praktijkexamens blijven een vast onderdeel.
- Actieplan aanpak onveilig gebruik en overlast fatbikes

Maatregelen

- Continueren van SCHOOL op SEEF en Totally Traffic op alle scholen.
- Samenwerking met scholen voor praktijklessen en verkeerseducatie.
- Actieplan aanpak onveilig gebruik en overlast fatbikes

6.2 Extra aandacht voor ouderen

Het aantal verkeersslachtoffers onder fietsende ouderen stijgt landelijk en ook in Zoetermeer. Ouderen moeten veilig kunnen blijven deelnemen aan het verkeer om actief te blijven in de samenleving. Wij hebben de ambitie om:

- Ouderen ondersteunen met kennis en vaardigheden om veilig gebruik te maken van (nieuwe) vervoermiddelen.
- Voorlichting over veranderende verkeersregels en infrastructuur.

Onze aanpak

- Samenwerking met regionale partners zoals MRDH, Veilig Verkeer Nederland en de Fietsersbond.
- Aanbieden van opfriscursussen en informatiemomenten in Zoetermeer.

Maatregelen

- Jaarlijkse fietsinformatiedagen voor ouderen, inclusief uitleg over e-bikes en technologische innovaties.
- Scootmobielcursussen en opfriscursussen voor fiets en auto in samenwerking met partners.
- Communicatie op maat over veranderingen in infrastructuur.

6.3 Sturen op gedragsbeïnvloeding bij onveilig gedrag

Uit analyses blijkt dat onveilig gedrag vaak samenhangt met:

- Alcoholgebruik
- Te hard rijden, vooral in woonwijken en bij scholen
- Afleiding door smartphonegebruik
- Slechte zichtbaarheid door gebrek aan fietsverlichting

Onze aanpak

- Meedoen aan landelijke campagnes zoals **MONO** (tegen smartphonegebruik), **Bob** (tegen rijden onder invloed) en fluokids verlichting- zichtbaarheidscampagnes voor fietsers.
- Lokale acties gericht op jongeren en automobilisten, zoals praktijkdagen voor jonge bestuurders.
- Plaatsen van snelheidsmeters op locaties met veel overtredingen.

Maatregelen

- Deelname aan landelijke gedragsbeïnvloedingscampagnes.
- Praktijkdagen voor jonge autorijders.
- Gerichte inzet van snelheidsmeters en monitoring van overtredingen.

6.4 Betrokkenheid van gemeenschap & samenwerking partners

Verkeersveiligheid realiseren we niet alleen. Samenwerking met lokale, regionale en nationale partners is essentieel om kennis, ervaring en middelen te bundelen. Door een gecoördineerde aanpak voorkomen we versnippering en vergroten we de effectiviteit van maatregelen. Deze samenwerking draagt bij aan een veiliger Zoetermeer, zowel door gezamenlijke projecten als door het versterken van bewustwording en gedragsverandering.

6.4.1 Lokaal: participatie en betrokkenheid

Bewoners, scholen, bedrijven en belangenorganisaties spelen een cruciale rol in verkeersveiligheid. Hun inbreng zorgt voor praktische inzichten en draagvlak. Daarom:

- **Vroegtijdige betrokkenheid**: Bij infrastructurele aanpassingen betrekken we bewoners, de Raad voor Fysieke Toegankelijkheid Zoetermeer en belangenorganisaties zoals de Fietsersbond en voetgangersverenigingen.
- **Verkeersveiligheid in participatieprocessen:** Mobiliteitsprojecten krijgen standaard een verkeersveiligheidscomponent. Dit vergroot inspraak, bewustwording en acceptatie van soms ingrijpende keuzes.
- **Monitoring via stadspeiling**: Elke twee jaar voeren we een stadspeiling uit over mobiliteit en bereikbaarheid, waarin verkeersveiligheid een vast onderdeel is.

Lokale partners:

- Bewoners van Zoetermeer
- Scholen
- Fietsersbond Zoetermeer
- Raad voor Fysieke Toegankelijkheid

Beleidsregel:

- In alle ruimtelijke projecten met mobiliteitsaspecten wordt verkeersveiligheid standaard meegenomen in participatie.

Maatregelen:

- Tweejaarlijkse stadspeiling met verkeersveiligheid als vast thema.
- Structurele betrokkenheid van relevante stakeholders bij beleidsvorming en uitvoering.

6.4.2 Regionaal en nationaal: afstemming en kennisdeling

Regionale samenwerking met partners zoals de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en het ROV-ZH zorgt voor samenhang tussen lokale en bovenlokale maatregelen. Dit voorkomt versnippering en versterkt campagnes zoals ‘De scholen zijn weer begonnen’ en ‘MONO’, gericht op gedragsverandering. Door gezamenlijke inzet en eenduidige communicatie vergroten we de kans op blijvende effecten.

Daarnaast biedt de MRDH-mogelijkheden voor subsidie, waardoor gemeenten tot 50% van uitvoeringskosten van verkeersveiligheidsmaatregelen vergoed kunnen krijgen. Op nationaal niveau investeren instituten zoals SWOV en CROW in kennisdeling en inspirerende voorbeeldprojecten. Zoetermeer benut deze netwerken actief via periodiek overleg, gezamenlijke evaluaties en lobbyactiviteiten.

Regionale en nationale partners:

- Metropoolregio Rotterdam Den Haag
- ROV-ZH
- Politie en hulpdiensten
- Veilig Verkeer Nederland (Zuid-Holland)
- ANWB
- SWOV
- CROW

Beleidsregel:

- Verkeersveiligheid is een vast onderdeel van participatie bij ruimtelijke projecten.

Maatregelen:

- Structurele afstemming met regionale en nationale partners.
- Gezamenlijke campagnes en kennisdeling voor gedragsverandering.
- Actieplan aanpak onveilig gebruik en overlast fatbikes

Handhaving



7. Thema: Handhaving

Handhaving is een cruciaal onderdeel van verkeersveiligheid. Het zorgt niet alleen voor naleving van regels, maar draagt ook bij aan bewustwording en gedragsverandering. In Zoetermeer is handhaving een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de politie en het gemeentelijke handhavingsteam (boa's). Beide partijen hebben eigen bevoegdheden en een specifieke aanpak:

- **Politie:** Werkt vanuit een nationale strategie met brede handhavingsbevoegdheden en prioriteiten. Gaat zelf over inzet van capaciteit en middelen.
- **Gemeentelijke handhaving (boa's):** Richt zich op de leefbaarheid. Kunnen handhavend optreden op basis van de regeling domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaren.

Gemeentelijke handhaving werkt informatie gestuurd en volgens het Ritme van de Stad. Dat betekent dat de boa's daar worden ingezet, waar het nodig is. Hierbij wordt gehandeld volgens de drietrapsfasering aanspreken, waarschuwen en bekeuren. Deze aanpak geldt ook voor de bevoegdheden op het gebied van verkeersveiligheid. De boa's zijn bevoegd om handhavend op te treden tegen het fout parkeren, het rijden op plaatsen waar dit niet is toegestaan (gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd verkeer), het voeren van onjuiste fietsverlichting, het negeren van rood licht door niet-gemotoriseerd verkeer, het onnodig claxonneren en het handheld telefoongebruik op de fiets. Hiervoor zijn binnen de bevoegdheden handelingskaders opgesteld om veilig handhavend optreden en de verkeersveiligheid van alle weggebruikers te borgen.

In de reguliere werkzaamheden van de boa's worden bijna dagelijks scholencontroles uitgevoerd volgens het "ritme van de stad". Hierbij wordt gelet op parkeeroverlast, overlast door fietsers en rijden op plaatsen waar dit niet is toegestaan.
Daarnaast worden er controles uitgevoerd op fietsverlichting en wordt een bijdrage geleverd aan bewustwordingscampagnes door het uitdelen van fietsverlichting.
Door te handhaven laten we zien dat overtredingen niet worden getolereerd. Dit verhoogt de naleving van verkeersregels en draagt bij aan een veiligere leefomgeving.

7.1 Samenwerking en gerichte acties

Zoetermeer streeft naar nauwe samenwerking met de politie om gerichte handhavingsacties uit te voeren die aansluiten bij lopende campagnes en risicolocaties. Voorbeelden:

- Snelheidscontroles op locaties met verhoogd risico, bijvoorbeeld bij scholen en drukke fietsroutes.
- Inzet van nieuwe technologie, zoals mobiele camera's en focusflitsers. De eerste focusflitser is geplaatst, waarmee we inspelen op innovatieve handhavingsmethoden.
- Afstemming met landelijke campagnes, zoals MONO (tegen smartphonegebruik in verkeer) en 'De scholen zijn weer begonnen', om handhaving en bewustwording te combineren.

Door deze aanpak sturen we op vermindering van risicovol verkeersgedrag en vergroten we de pakkans bij overtredingen. Dit in nauwe samenwerking met de politie.

7.2 Aanpak verkeersaso's

We onderzoeken de mogelijkheden om de succesvolle 'verkeersaso-aanpak' van Rotterdam te vertalen naar lokaal beleid in Zoetermeer. Deze aanpak is sinds 2021 in Rotterdam een samenwerking tussen gemeente, politie en Openbaar Ministerie en richt zich op asociaal

verkeersgedrag. Onder het motto ‘Samen maken we een vuist tegen verkeersassocialen’ worden korte- en lange termijn maatregelen ontwikkeld, zoals bijvoorbeeld: boetes voor geluidsoverlast, speciaal handhavingsteam tegen asociaal verkeersgedrag en een gebiedsgerichte aanpak.

De komende periode wordt onderzocht of onderdelen uit deze Rotterdamse aanpak ook voor Zoetermeer kunnen worden ontwikkeld. Aandachtspunten hierbij zijn onder andere de beschikbare middelen en capaciteit bij zowel politie als team Handhaving.

Maatregelen

- Monitoring, evaluatie en bijsturing om effectiviteit van maatregelen te waarborgen.
- Afstemmingsoverleggen met netwerkpartners verkeersveiligheid.
- Aandacht voor Inzet van nieuwe technologie, zoals mobiele camera’s en focusflitsers.
- Speciale aandacht voor verkeersveiligheid rond scholen.
- Nader onderzoek naar mogelijkheden ‘verkeeraso-aanpak’ in Zoetermeer.
- Actieplan aanpak onveilig gebruik en overlast fatbikes.



Prioritering & Implementatie

8. Prioritering en Monitoring

Om onze ambitie – nul verkeersslachtoffers in 2050 – waar te maken, moeten we keuzes maken en resultaten meten. Prioritering zorgt ervoor dat we beschikbare middelen inzetten waar ze het meeste effect hebben. Monitoring maakt zichtbaar of we op koers liggen en stelt ons in staat om tijdig bij te sturen. Deze aanpak sluit aan bij het landelijke SPV2030 en onze risicogestuurde werkwijze.

8.1 Prioritering: keuzes maken voor maximale impact

We hanteren een afwegingskader waarin risico, urgentie en uitvoerbaarheid centraal staan. Dit kader zorgt ervoor dat we:

- Risicovolle locaties en doelgroepen (jongeren, ouderen, fietsers) voorrang geven.
- Werk-met-werk maken: verkeersveiligheidsmaatregelen koppelen aan onderhoud, woningbouw en klimaatadaptatie.
- Kostenefficiënt werken: voorkomen dat straten meerdere keren open moeten.

Vier prioriteitscategorieën

1. Structurele maatregelen
   Jaarlijks terugkerende maatregelen met vast budget, zoals:
   - Educatieprogramma's op scholen (SCHOOL op SEEF, Totally Traffic).
   - Kleinschalige verbeteringen in schoolzones en 30 km/u-gebieden.
   - Bewustwordingscampagnes.
2. Integrale maatregelen
   Maatregelen die we combineren met andere projecten, zoals:
   - Herinrichting van straten bij groot onderhoud.
   - Aanleg van vrijliggende fietspaden bij woningbouwprojecten.
   - Verbetering van voetgangersvoorzieningen in de binnenstad.
3. Prioritaire maatregelen
   Acties die niet kunnen wachten en niet te koppelen zijn aan andere projecten, bijvoorbeeld:
   - Aanpak van grijze wegen (GOW50 zonder vrijliggende fietspaden).
   - Plaatsing van focusflitsers op risicolocaties.
   - Extra handhaving bij scholen en schoolroutes (onderdeel actieplan fatbikes).
4. Lange termijn maatregelen
   Maatregelen die buiten het huidige uitvoeringsprogramma vallen, maar wel onderdeel zijn van de visiekaart, zoals:
   - Gefaseerde verlaging van snelheden op GOW50 waar geen vrijliggende fietspaden mogelijk zijn naar GOW30; 'grijze wegen'.
   - Volledige aanpak van alle schoolzones conform CROW-richtlijnen.

Beleidsregel

- Prioritering gebeurt op basis van risicoanalyse (CROSS-score, SPI's) en maatschappelijke impact.

Maatregel

- Jaarlijks opstellen van een uitvoeringsprogramma met prioriteiten en koppeling aan onderhoudsplanning.

8.2 Monitoring: meten, leren en bijsturen

Monitoring is een vast onderdeel van onze risicogestuurde aanpak. We volgen structureel de voortgang en effecten van maatregelen. Dit doen we door:

- Jaarlijkse monitor verkeersveiligheid met:
  - Ongevallencijfers en verkeersslachtoffers (Viastat, SPI-monitor SPV).
  - Risicolocaties (CROSS-score).
  - Handhavingsresultaten en overtredingen.
  - Actieplan aanpak onveilig gebruik en overlast fatbikes.
- Tweejaarlijkse stadspeiling over beleving verkeersveiligheid.
- Evaluatie van campagnes en educatieprogramma's.
- Periodiek overleg met partners (MRDH, politie, VVN, Fietsersbond).

8.3 Indicatoren en ambities

Onderstaande tabel bevat alle indicatoren uit dit strategisch plan verkeersveiligheid, inclusief infrastructuur, gedrag, handhaving en participatie:

Onderwerp	Indicator	Ambitie lange termijn	Monitoring
Algemeen	Aantal geregistreerde verkeersslachtoffers (extra aandacht voor fietsers, jongeren, ouderen)	Nul verkeersslachtoffers in Zoetermeer	Jaarlijks
Algemeen	Perceptie verkeersveiligheid (Stadspeiling)	Minimaal score 8	Elke 2 jaar
Veilige infrastructuur	Aantal ongevallenconcentraties fietsers	Afname tot 0	Jaarlijks
	Aandeel lengte van 50 km/u-wegen met vrijliggende fietsvoorzieningen	100%	Elke 4 jaar
	Aandeel grijze wegen ingericht conform CROW	100%	Elke 4 jaar
	Aandeel lengte van 30 km/u-zones conform richtlijnen	100%	Elke 4 jaar
	Aantal locaties waar <90% zich niet aan veilige snelheid houdt	Afname tot 0	Jaarlijks
	Aantal ongevallenconcentraties met verkeersslachtoffers	Afname tot 0	Jaarlijks
	Aandeel scholen met veilige schoolomgeving	Alle scholen	Jaarlijks
Veilig gedrag	Aantal scholen met verkeerseducatieprogramma's	Alle scholen	Jaarlijks

Onderwerp	Indicator	Ambitie lange termijn	Monitoring
	Aantal fietsinformatiedagen en opfriscursussen	Structurele toename	Jaarlijks
	Aantal bewustwordingsacties	Doelgroepen bereiken	Jaarlijks
Handhaving	Actieplan aanpak onveilig gebruik en overlast fatbikes	Structurele afname	Jaarlijks
	Afstemmingsoverleg netwerkpartners handhaving verkeersveiligheid	Structureel	Jaarlijks
Participatie	Stadspeiling verkeersveiligheid	Inwoners Zoetermeer	Elke 2 jaar
	Advies en input van partners (MRDH, VVN, politie, CROW)	Meerdere keren per jaar	Doorlopend

Beleidsregel

- Monitoring is verplicht onderdeel van het uitvoeringsprogramma en wordt jaarlijks gerapporteerd aan college en raad.

Maatregel

- Jaarlijks opstellen van een monitoringsrapport verkeersveiligheid en bespreken in overleg met netwerkpartners verkeersveiligheid.



Bijlagen

Bijlage [1] Lijst met Beleidsregels en Maatregelen

Beleidsregels geven richting aan het verkeersveiligheidsbeleid van Zoetermeer en vormen het kader voor besluitvorming.
Maatregelen zijn de concrete acties die hieruit voortvloeien en worden uitgevoerd binnen projecten en programma's.

Veilige Infrastructuur

Beleidsregels:

1. Bij grootschalig onderhoud of herinrichting wordt een verkeersveilige weginrichting prioriteit in het ontwerp.
2. Bij urgente situaties treffen we tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen.
3. Nieuwe GOW50-wegen leggen we conform de meeste recente richtlijnen van de CROW aan.
4. Bestaande GOW50 wegen die niet aan de richtlijnen voldoen worden aangepast op basis van de meest recente richtlijnen van de CROW.
5. Het landelijke afwegingskader 30km/u is uitgangspunt voor het bepalen van de snelheid op gebiedsontsluitingswegen.
6. Bij gebiedsontsluitingswegen worden de aanwezige vrijliggende fietspaden zoveel mogelijk behouden wanneer de weg als GOW30 wordt ingericht.
7. Waar ruimte is voor vrij liggende fietspaden bij GOW30 leggen we die aan.
8. De aanpak veilige snelheden wordt gebruikt bij de uitwerking van omgevingsprogramma's en (her)inrichtingsprojecten.
9. Voor de wegen die aangemerkt zijn als "nader te bepalen" wordt de gemeenteraad separaat gevraagd om een besluit te nemen voor een eventuele aanpassing van de snelheid.
10. Fietsers op hoofdfietsroutes hebben in principe voorrang op kruisingen en oversteekplaatsen waar dat veilig kan.
11. (Nieuwe) fietsvoorzieningen worden volgens de meest recente richtlijnen van het CROW ingericht.
12. De markering voor fietspaden in twee richtingen worden volgens de CROW-richtlijnen uitgevoerd.
13. Fietspaden die vallen onder het basisnetwerk fiets worden waar mogelijk 4 meter breed bij een tweerichtingsfietspad en in rood asfalt uitgevoerd.
14. Er wordt een uitvoeringsplan opgesteld om op bestaande fietspaden kleinschalige maatregelen te treffen (zoals het toepassen van schuine trottoirbanden en het verwijderen of beter zichtbaar maken van paaltjes en obstakels) om de verkeersveiligheidsrisico's te verminderen.
15. Voetgangersoversteekplaatsen en voetpaden worden conform de meest recente richtlijnen van de CROW ingericht.
16. Alle voetgangersoversteekplaatsen worden verhoogd aangelegd of met andere snelheid remmende maatregelen aangelegd.
17. Schoolzones en routes worden ingericht volgens de meest recente CROW-richtlijnen.
18. Bij herinrichting van wegen in de nabijheid van scholen is verkeersveiligheid leidend.
19. Routes naar scholen worden opgenomen in het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid.

Maatregelen

- Er wordt een verkenning gestart voor de aanleg van ontbrekende vrij liggende fietspaden langs gebiedsontsluitingswegen waar dit mogelijk is.
- Jaarlijks budget toewijzen om met scholen, ouders en kinderen passende maatregelen te nemen voor een veilige(re) schoolomgeving en educatie

- Samen met scholen, ouders en kinderen gaan we verder met het in kaart brengen van gevaarlijke situaties rondom schoolomgevingen
- Uniforme inrichting van schoolomgevingen
- Er komen pilots naar afsluiting “Schoolstraat” tijdens halen en brengen.

Gedrag

Beleidsregels:

20. In ruimtelijke projecten met een mobiliteitsaspect wordt verkeersveiligheidsbeleving en mogelijke maatregelen standaard onderdeel van de participatie.

Maatregelen

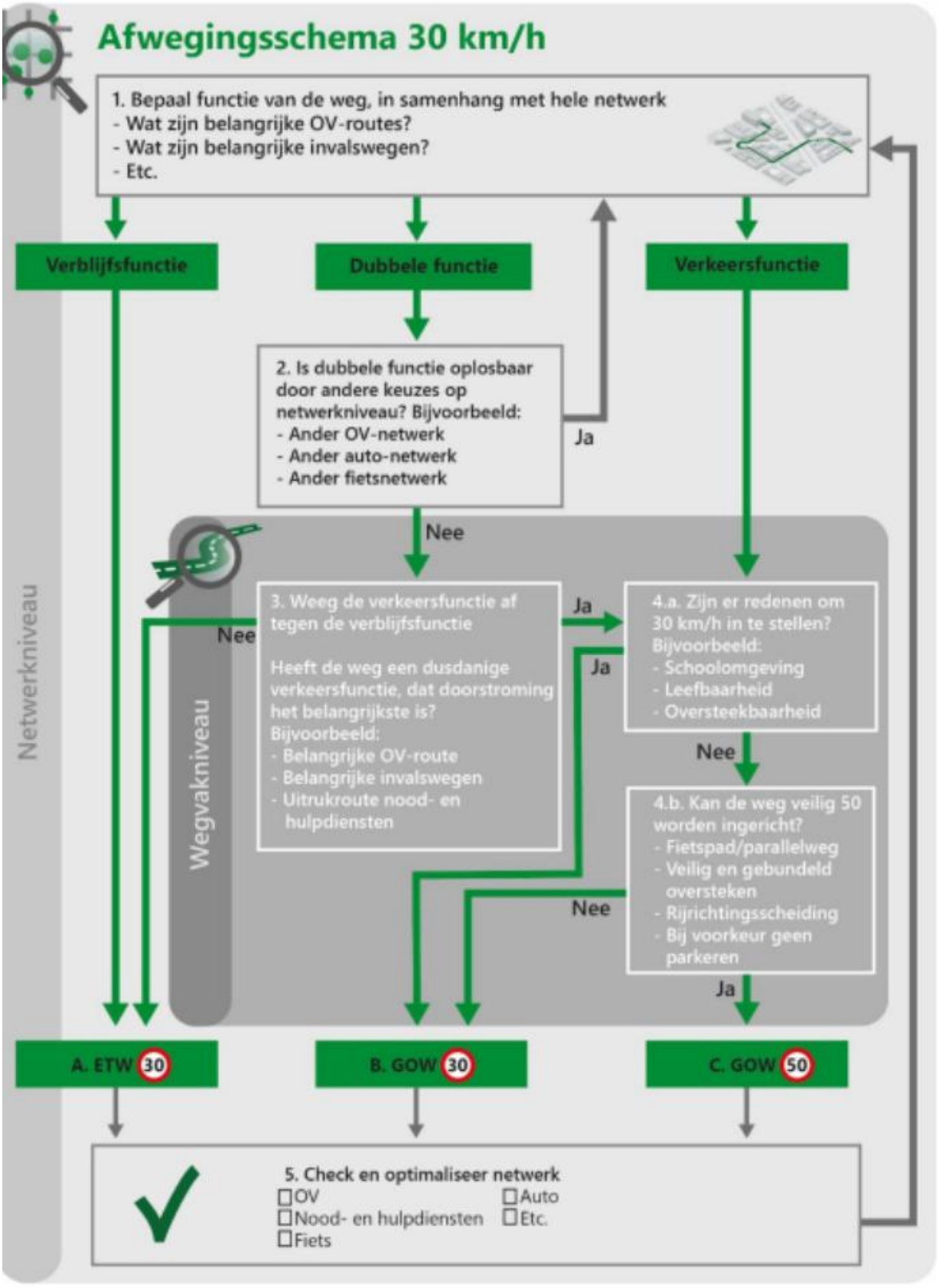
- Samenwerking met scholen voor een effectievere educatie en voorlichting gericht op de risicogroepen: fietspraktijklessen en praktijkexamen.
- Het continueren van SCHOOL op SEEF op scholen.
- Het continueren van Totally Traffic op scholen.
- Uitvoering geven aan Actieplan aanpak onveilig gebruik en overlast fatbikes
- Jaarlijkse fietsinformatiedagen voor ouderen, waarbij ouderen worden ingelicht over de ‘fietsschool voor senioren’, e-bikes kunnen uitproberen en ingelicht worden over andere technologische innovaties.
- Zorgen dat er scootmobielcursussen komen in Zoetermeer.
- Zorgen dat er voor fiets en auto opfriscursussen komen voor senioren in Zoetermeer.
- Zoveel mogelijk meedoen aan de (landelijke) gedragsbeïnvloedingscampagnes voor fietsers: verlichting, gebruik van smartphone (MONO) en Bob-campagnes.
- Zoveel mogelijk meedoen met gedragsbeïnvloedingscampagnes voor (jonge) autobestuurders: praktijkdagen jonge autorijders.
- Ophangen van snelheidsmeters op locaties waar snelheidsovertredingen het meest voorkomen.
- Via de tweejaarlijkse stadspeiling over mobiliteit blijft verkeersveiligheid een standaard onderdeel zodat er een goede monitor is.
- Relevante stakeholders worden betrokken bij projecten met betrekking tot verkeersveiligheid, zowel beleidsmatig (aanpakken) als in de openbare ruimte.

Handhaving

Maatregelen

- Monitoring, evaluatie en bijsturing om effectiviteit van maatregelen te waarborgen.
- Afstemmingsoverleggen met netwerkpartners verkeersveiligheid.
- Aandacht voor Inzet van nieuwe technologie, zoals mobiele camera’s en focusflitsers.
- Speciale aandacht voor verkeersveiligheid rond scholen.
- Nader onderzoek naar mogelijkheden ‘verkeeraso-aanpak’ in Zoetermeer.
- Actieplan aanpak onveilig gebruik en overlast fatbikes.

Bijlage [2] Afwegingsschema 30km/u



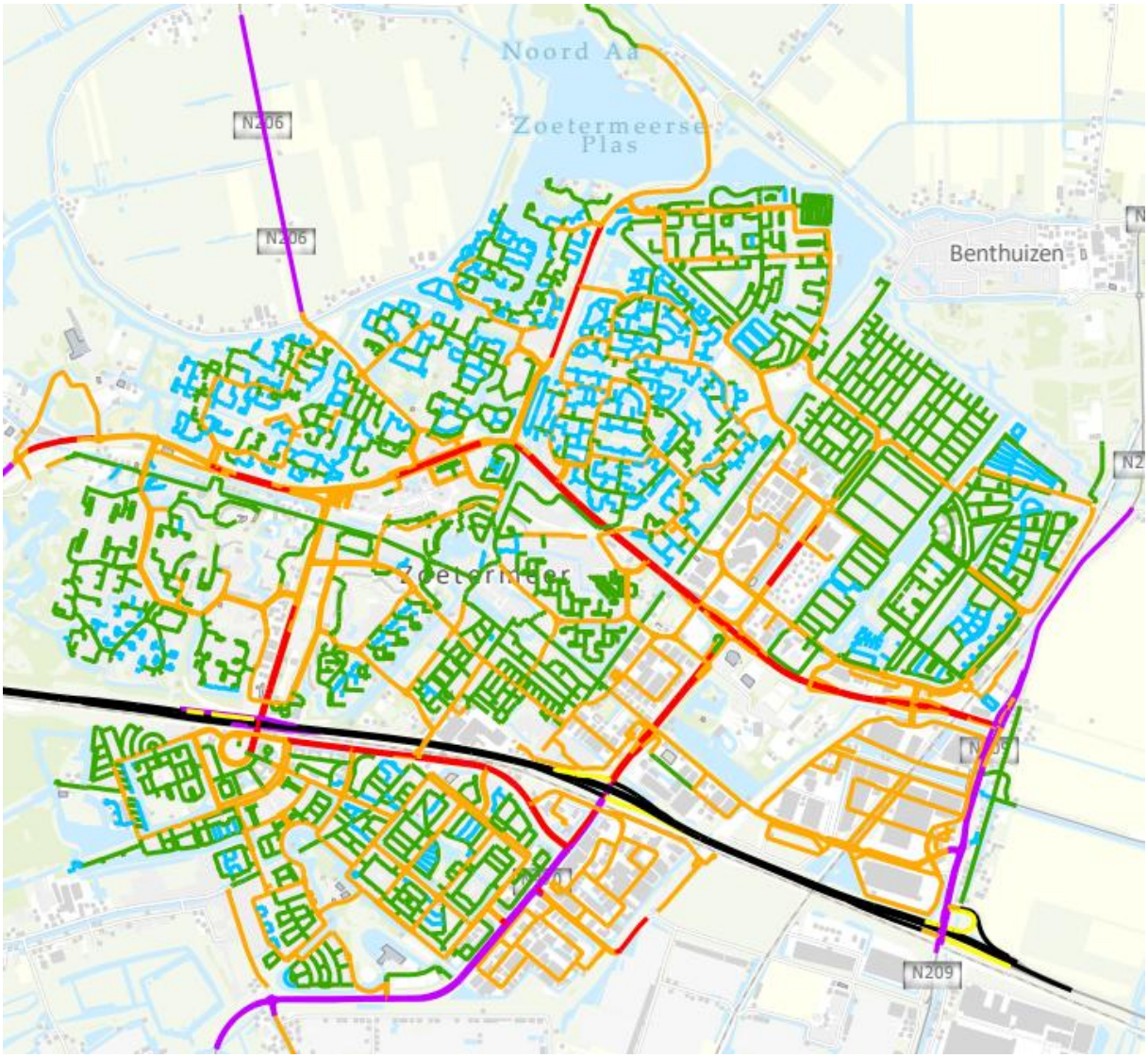
Bijlage [3] Links naar informatie

- SCHOOL op SEEF: https://www.schoolopseef.nl/
- Praktisch verkeersexamen: https://examen.vvn.nl/vvn-praktisch-verkeersexamen
- TotallyTraffic: https://www.totallytrafficzuidholland.nl/
- Opfriscursussen senioren: https://vvn.nl/verhaal/vvn-opfriscursus-auto-heel-waardevol-voor-50-plussers
- Programma Doortrappen: https://doortrappen.nl/default.aspx
- Opfriscursus scootmobiel: https://vvn.nl/blijf-veilig-onderweg/scootmobiel/opfrissen/opfriscursus-locatie
- Stadspeiling mobiliteit 2024: Rapporten | Stadspeiling 2024 deelrapport verkeer en vervoer in Zoetermeer | Zoetermeer in Cijfers
- Regionale uitvoeringsagenda: regionale_uitvoeringsagenda_verkeersveiligheid_2025.pdf

Bijlage [4] ‘Nader te bepalen’ wegen

- Albert Schweitzersingel
- Amerikaweg
- Aziëweg
- Australiëweg
- Bleiswijkseweg (West)
- Edelsteensingel (tussen Nathaliehang en Agaat)
- Houtsingel (tussen Zuidweg en Albert Schweitzersingel)
- Hugo de Grootlaan (tussen Schansbaan en Zegwaartseweg)
- interne wegen op bedrijventerrein Hoornerhage
- interne wegen op bedrijventerrein Lansinghage
- interne wegen op bedrijventerrein Rokkehage
- Kleurlaan
- Mahatma Gandhisingel
- Meerzichtlaan
- Moeder Teresasingel (tussen Zuidweg en Madame Curiesingel)
- Muzieklaan
- Oostweg
- Planbaan
- Redelaan (tussen Aziëweg en Het Lange Land)
- Schansbaan (tussen Hugo de Grootlaan en Ruseschans)
- Toneellaan
- Vaartdreef (tussen Australiëweg en kruising Vaartdreef-Vaartdreef)
- Van Aalstlaan (tussen Australiëweg en rotonde Van Aalstlaan-Van Aalstlaan)
- Van Aalstlaan (tussen rotonde Van Aalstlaan-Van Aalstlaan en Van Diestlaan)
- Van Diestlaan
- Van Leeuwenhoeklaan
- Van Stolberglaan
- Wallendreef
- Willem de Zwijgerlaan
- Zuidweg

Bijlage [5] Huidige snelheidsregimes met Link




gemeente
Zoetermeer