

**Beleidsthema**

Verkeer en vervoer

De Raad

Doel raadsinformatiebrief

Informeren door college

Betreft Safety Safe Huis te Hoornkade

Datum 14 juli 2026

1. Inleiding

Met deze brief informeren wij u over de resultaten van de pilot Safety Safe. In de raadsinformatiebrief van 6 januari 2026 (RIB 26 001) hebben wij u geïnformeerd over de start van deze pilot. Met Safety Safe ofwel de spaarpaal hebben we uitvoering gegeven aan de motie "Flitspaal die beloont voor een verkeersveiliger wijk" die in de raadsvergadering van 8 juli 2025 is aangenomen. Safety Safe is een lokaal project waarmee in een straat of buurt op een positieve manier aandacht wordt gevraagd voor snelheid. Tijdens het Safety Safe project sparen bewoners samen geld wanneer zij zich aan de snelheid houden. Begin 2026 is een pilot gestart op de Huis te Hoornkade met als doel dat de inzet van de "spaarpaal" leidt tot een afname van de snelheid en bewustwording creëert.

2. Kern informatie

Het project omvatte een verkeerskundige schouw, bewonersavond en 0-meting, 1-meting, 2-meting en rapportage. Met de bewonersavond kon het onderzoek naar de verkeersveiligheid verder aangevuld worden en er is een spaardoel gekozen. De Safety Safe werd op woensdag 4 maart officieel en er is die dag geflyerd om de straat nog een keer op de hoogte te brengen van het project. In totaal hebben automobilisten een bedrag van €3.225,54 bij elkaar gespaard voor het gekozen doel: bloembollen en een buurtbijeenkomst. Van 1 april tot en met 16 april vond de 2-meting plaats. Daarna is de spaarpaal verwijderd en is er een bedankbord opgehangen ter herinnering aan de actie. Na afloop is een effectrapportage opgeleverd, bestaande uit een effectmeting en aanvullende infrastructurele aanbevelingen waarmee de verkeersveiligheid in de toekomst kan worden vergroot.

Het beoogde effect om de snelheid omlaag te brengen is behaald. Tijdens de inzet zagen we een daling van de snelheid. Volgens de metingen is het percentage voertuigen dat zich aan de limiet houdt zo'n 85%. Dat is een toename van 5%. Daarbij reed 95% van de automobilisten niet harder dan 36 km/u. Automobilisten pasten hun gedrag dus aan bij het zien van het bord. Al blijkt uit gesprekken met bewoners van de Huis te Hoornkade dat de ervaren veiligheid niet helemaal overeenkomt met de cijfers. Omwonenden geven aan dat het voelt alsof er door meer mensen flink te hard wordt gereden.

3. Gevolgen en/of vervolgtraject

Samen met de buurtbewoners wordt de straat vergroend en wordt verkeersveiligheid een belangrijk gespreksonderwerp tijdens de buurtbijeenkomst. Iedereen kan bijdragen aan veiliger verkeer.

Uit de nameting blijkt dat automobilisten na de inzet iets terugvallen in hun oude patroon. Tegelijkertijd zien we wel dat het effectief is om automobilisten met een display te herinneren aan de snelheidslimiet. We blijven daarom de komende periode inzetten met snelheidsdisplays en communicatie om nieuw gedrag langzamerhand in te laten slijten. Snelheidsdisplays geven automobilisten direct feedback op hun snelheid. Wie zich aan de maximumsnelheid houdt, ziet een blij smiley. Bij een te hoge snelheid verschijnt een verdrietige smiley.

We weten dat gedragsverandering tijd nodig heeft. Daarnaast passen we de inrichting iets aan om de overgang naar een fietsstraat van 30 km/u beter aan te duiden met bebording en markeringen bij de entrees vanaf de Populierlaan, Larikslaan en Haagweg.

Uit deze pilot zijn de volgende leerpunten meegenomen:

- Het aansluiten van de spaarpaal op een stroomvoorziening bleek in de praktijk een stuk ingewikkelder, doordat het stroomverbruik zeer hoog is. Aansluiten op een lichtmast, zonnepaneel of klein aggregaat was niet mogelijk. De stroom moest hierdoor met een kabel over de straat aangesloten worden op een elektriciteitspunt van een bewoner. Dit is niet wenselijk.
- De kosten van het Safety Safe project bedroegen €17.895. In deze kosten zitten het vooronderzoek, de aansluiting, de communicatie en het effectonderzoek. Het prijzengeld van €3.226 komt daar nog bij.
- Gezien het project voor een groot gedeelte een gedragscampagne betreft om de ervaren verkeersveiligheid te verbeteren, ontbreekt er vanuit het Safety Safe project een evaluatie element waarbij we bewoners van de straat vragen naar hun ervaring. De effectrapportage gaat nu vooral in op cijfers van de metingen.
- In Rijswijk bevinden de meeste knelpunten zich op 50 km/u wegen. Echter is de spaarpaal niet geschikt voor gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 50 km/u, omdat daar minder lokaal verkeer op zit. Het beloningssysteem zal voor mensen die er niet wonen minder effectief zijn. Safety Safety is daarmee niet altijd het juiste instrument om hardrijden aan te pakken.

Omdat het in de praktijk technisch moeilijk realiseerbaar is om de spaarpaal van stroom te voorzien en omdat er betere alternatieven zijn, gaan wij niet verder met Safety Safe. We kijken naar alternatieven passend bij de knelpunten die spelen in Rijswijk.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,
de secretaris,

de burgemeester,

P.M. Schuit

H. Sahin

Bijlage(n):
Onderzoeksrapport