

Actieplan

Verkeersveiligheid

2025 - 2028

Bijlage F

Stappenplan op hoofdlijn

Actieplan

Verkeersveiligheid

2025 - 2028

Bijlage F

Stappenplan op hoofdlijn

Gemeente
Leidschendam-Voorburg,
11 februari 2025
3101

F. Bijlage – Stappenplan

F.1. Inleiding

In aanloop naar het actieplan is veel informatie verzameld over de veiligheidsaspecten rondom het wegennet in Leidschendam-Voorburg. Het gaat hierbij om:

- Inrichting van 30, 50, 60 wegen en fietspaden (de zgn. vormtoets).
- Kruisingen (algemene kenmerken, zoals b.v. wel of geen VRI, rotonde)
- Ligt een wegdeel in een schoolomgeving.
- Zijn er wel of geen snelheidsoverschrijdingen (op basis van metingen met snelheidsdisplays).
- Past de intensiteit (drukke) bij het weg type.
- Aantal ongevallen over de laatste jaren.
- Welke wegen kunnen in potentie van een 50 km/u weg worden omgezet naar een 30 km/u weg (al dan niet met aanpassingen).
- Belangrijk voor OV en hulpdiensten.

Naast deze “harde” informatie is er ook input door inwoners aangedragen in een Wijkprikker. Dit gaat over de beleving van verkeersveiligheid door inwoners. De resultaten zijn gegroepeerd op wijk en soort (b.v. auto, fiets, oversteken).

Deze bijlage geeft aan welke stappen worden doorlopen om de schikbare informatie te ordenen en te prioriteren en op welke wijze het wordt verwerkt in een op te stellen uitvoeringsprogramma.

Naast het planmatig inpassen, met andere werkzaamheden, van de uitvoering wordt ook ingezet om onderdelen naar voren te halen op basis van urgentie of omdat het kan bijdragen aan een leerproces (pilots). Dit wordt na de stap in paragraaf F.2.3 bepaald.

F.2. Stappenplan aanpassen wegen

F.2.1. Ordenen gegevens

Per wegsegment en/of kruising uit de harde cijfers en de wijkprikker worden de gegevens verzameld. Op deze wijze wordt een totaaloverzicht verkregen waar verdere evaluatie noodzakelijk is.

F.2.2. Classificeren gegevens

Op basis van het totaal overzicht dienen de locaties te worden geordend op basis van een aantal criteria:

- Risico: Dit wordt afgeleid uit de vormtoetsen die zijn uitgevoerd. Een lage score betekent dat de weginrichting niet aansluit bij het type weg.
- Gebruik/gedrag: Worden wegen zwaarder belast (intensiteit) en is er sprake van gemeten snelheidsoverschrijdingen.
- Omgeving: Gaat het om schoolomgevingen, schoolroutes of andere locaties met veel zwakke verkeersdeelnemers.
- Ongevallen: Zijn er ongevallen bekend op de locaties over de afgelopen 5 jaar en welk type.
- OV en hulpdiensten: Bij het aanpassen van wegen dient de impact op het OV en hulpdiensten te worden geëvalueerd en afgestemd met de betrokkenen.
- Subjectieve input: Hier wordt met name gekeken naar gelijksoortige meldingen en consistentie.

Hoe zwaar de verschillende criteria t.o.v. elkaar dienen te worden gewogen wordt breed afgestemd tussen MRO, Stadsbeheer en Handhaving. Daarmee wordt een voorkeursvolgorde vastgesteld voor de aanpak van de wegdelen/kruisingen.

De afgestemde lijst wordt ingebracht in de Ambtelijke VerkeersCommissie (VCA) om een breed draagvlak te creëren.

F.2.3. Aanpak 2025

In 2025 wordt een aantal activiteiten vooruitlopend op de lange termijn planning opgepakt. Dit staat beschreven in paragraaf 1.5 van het hoofddocument.

F.2.4. Maatregelen op hoofdlijnen vaststellen

Op basis van het overzicht wordt per weegdeel op hoofdlijnen aangegeven welke aanpassingen de verkeersveiligheid verhogen. Ook hier kan indien nodig een volgorde van prioriteit worden vastgesteld.

F.2.5. Werk-met-werk planning

Om de belasting voor de organisatie en financiële middelen te optimaliseren wordt zo veel als mogelijk de uitvoering van verkeersveiligheidsmaatregelen gecombineerd met geplande werkzaamheden aan de wegen. Het gaat dan om regulier onderhoud en werkzaamheden rond b.v. riolering en warmtenet aanleg.

Het overzicht met wegdelen en maatregelen wordt afgestemd met de verantwoordelijken voor de uitvoering waarbij wordt vastgelegd wat en wanneer beoogde aanpassingen met gepland werk kunnen worden meegenomen.

F.2.6. Werk-met-werk financiën

Vanuit het MRDH is een 3e tranche subsidies aangekondigd voor het verbeteren van de verkeersveiligheid door fysieke aanpassingen. De extra kosten uit het werk-met-werk overzicht worden uitgewerkt in een subsidie aanvraag.

F.2.7. Overige werkzaamheden planning

Voor de geïnventariseerde wegen en aanpassingen die niet kunnen worden meegenomen met andere werkzaamheden wordt een uitvoeringsplan opgesteld voor de komende vier jaar. Hierbij wordt een afweging gemaakt op basis van prioriteit/impact, inspanning en kosten. Het streven is de activiteiten te clusteren om het projectmatig op te kunnen pakken en daarmee de interne organisatie te ontlasten.

Waar mogelijk wordt subsidie aangevraagd binnen de 3e tranche van het MRDH. Het uitvoeringsplan wordt bestuurlijk vastgesteld met een raadsbesluit.

F.2.8. Van 50 km/u naar 30 km/u

Na onderzoek is er een overzicht van wegen opgesteld die van 50 km/u naar 30 km/u kunnen worden afgeschaald. De wegen uit het onderzoek komen voor een grootdeel ook voor in de lijst van wegen waar de vorm toetsten voor zijn uitgevoerd. Daarmee geniet het de voorkeur om de snelheidsaanpassingen mee te laten lopen met de fysieke aanpassingen. De enkele wegen die niet voorkomen in het overzicht, of urgentie hebben, worden separaat opgepakt.

Op het moment dat de planning voor werk-met-werk en de overige aanpassingen is opgespeld worden de volgende stappen doorlopen:

- Analyse op de verwachte impact op de verkeersstromen. Dit kan van invloed zijn op de timing van de aanpassingen en het identificeren van eventuele stappen om ongewenste effecten te voorkomen.
- Afstemming met de hulpdiensten.
- Indien van toepassing, afstemming met OV partijen.
- Participatie omwonenden.
- Opstellen raadsvoorstel om in te stemmen met de aanpassingen.

Het afschalen naar 30 km/u wordt begeleid door een informatie campagne om omwonenden en weggebruikers goed te informeren.

