

Actieplan

Verkeersveiligheid

2025 - 2028

Bijlage B

50 naar 30 km/u



Actieplan

Verkeersveiligheid

2025 - 2028

Bijlage B

50 naar 30 km/u

Gemeente
Leidschendam-Voorburg,
11 februari 2025
3101

B. Bijlage – 50 maar 40 km/u

B.1. Inleiding

SWECO heeft voor de gemeente onderzocht welke wegen die nu een maximum snelheid van 50 km/u hebben kunnen worden omgezet naar een maximumsnelheid van 30 km/u en of daar wel of geen aanpassingen voor nodig zijn.

De resultaten uit het onderzoek geven de mogelijkheden aan om snelheden terug te brengen van 50 km/u naar 30 km/u. Bij het uitwerken van de uitvoeringsplannen wordt per geval beoordeeld of er daadwerkelijk wordt overgegaan naar de verlaging van de maximumsnelheid.

In de gemeente wordt uitgegaan van 30 km/u voor de wegen, tenzij er zwaarwegende redenen zijn hier vanaf te zien.

B.2. Inleiding

Met behulp van een afwegingsschema zoals hieronder opgenomen kan de wegbeheerder in vijf stappen bepalen welke snelheidslimiet het beste bij een weg past (zie Bijlage 1). Voor het samenstellen van het afwegingsschema 30 km/u zijn de onderstaande meest belangrijke uitgangspunten gehanteerd:

- Het principe uit de Tweede Kamer motie is overgenomen: 30 km/u als leidend principe van het Afwegingskader.
- Gebiedsontsluitingswegen (GOW's) binnen de bebouwde kom kunnen een maximumsnelheid van 50 km/u hebben als dit veilig mogelijk is.
- Waar dit niet wenselijk of niet veilig mogelijk is, wordt de maximumsnelheid teruggebracht naar 30 km/u (Erftoegangswegen -ETW30- of GOW30).
- Uitgangspunt blijft een wegategorisering van het wegennet in wegen die primair zijn gericht op ontsluiten (gebiedsontsluitingswegen) en wegen die zijn gericht op verblijven (erftoegangswegen) volgens de principes van een duurzaam veilig verkeerssysteem.
- Een wegbeheerder bepaalt zelf, op basis van de lokale (verkeers)situatie, hoe hij een veilig wegennet creëert. Het afwegingskader 30 km/u ondersteunt hem bij deze afwegingen. Voor een eventuele herinrichting van een 50 naar een 30 km/u-weg kan de wegbeheerder een implementatieplan opstellen.

In het onderzoeksrapport worden de resultaten beschreven van een datagedreven toepassing van het afwegingsschema 30 km/u op 50 km/u-wegen binnen de bebouwde kom voor gemeente Leidschendam- Voorburg. Hiervoor zijn diverse open databestanden gebruikt die voor iedere wijk, dorp, gemeente en regio in Nederland beschikbaar zijn. Deze databestanden zijn aan elkaar gekoppeld en bewerkt tot de resultaten die benodigd zijn in de verschillende stappen van het afwegingsschema.

Vervolgens is in vier stappen toegewerkt naar een advies:

1. *Bepalen van de functie van de weg*

In deze stap is gekeken of de weg vooral een verblijfs- of een doorstromingsfunctie heeft. Het is ook mogelijk dat een weg een dubbele functie of juist geen van deze functies vervuld. De uitkomsten van de open data zijn vervolgens aan de hand van het MRDH verkeersmodel voor 2030 gecorrigeerd waar nodig en aangepast aan de toekomstige situatie.

2. *Los de dubbelfunctie op*

Wegen met een dubbelfunctie zijn niet de meest veilige onderdelen van het netwerk. De verblijfsactiviteiten conflicteren met de verkeersfunctie van de weg, waardoor onveilige situaties optreden en verkeersongevallen kunnen voorkomen. Uit verkeersveiligheidsoogpunt is het daarom wenselijk om te verkennen of de dubbelfunctie op netwerkniveau kan worden opgelost.

3. *Is het nodig om de verkeersfunctie te faciliteren?*

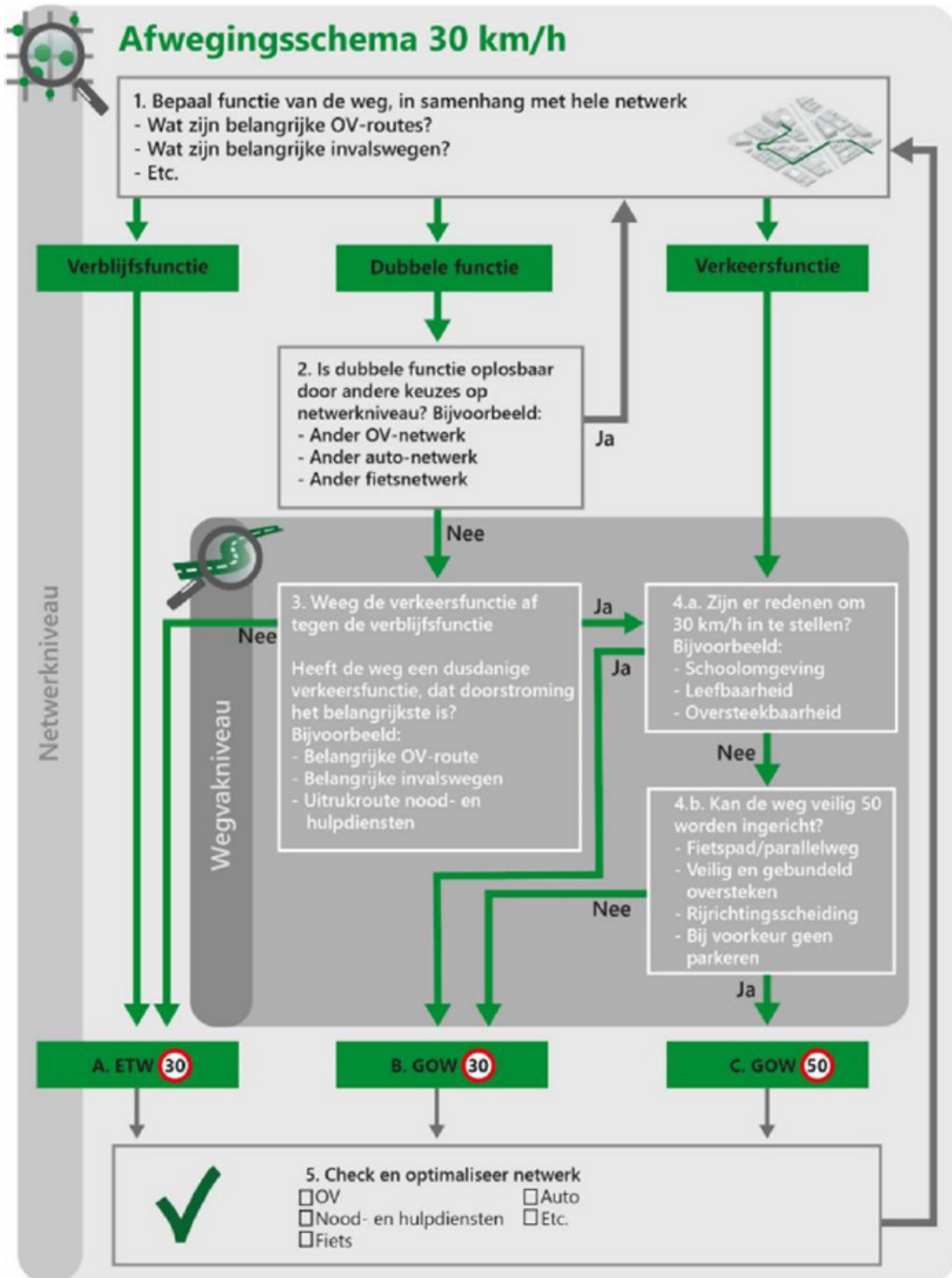
Niet op alle 50 km/u-wegen die (ook) een ontsluitingsfunctie hebben, is het nodig om deze functie ook te faciliteren. Zo kunnen drukke oversteekplaatsen en de nabijheid van scholen bijvoorbeeld reden zijn om deze functie niet te faciliteren en OV-routes of routes voor hulpdiensten juist een reden zijn om deze functie wél te faciliteren.

4. *Bepaal maximumsnelheid wegen met een verkeersfunctie*

De vierde stap is een beoordeling of op de wegen met een verkeersfunctie (2) of dubbele functie (3) een snelheidslimiet van 30 of 50 km/u moet gelden, en bestaat uit het beantwoorden van twee deelvragen:

- Zijn er redenen om 30 km/u in te stellen?
- Kan de weg veilig 50 km/u worden ingericht?

Voor het beantwoorden van de eerste vraag is gekeken naar stap 1 tot en met 3. Indien er daaruit geen redenen zijn gevonden om 30 km/u in te stellen, is gekeken of de weg veilig 50 km/u is ingericht dan wel kan worden ingericht. Hiervoor is onder andere gekeken naar de beschikbare ruimte, parkeervoorzieningen en de aanwezigheid van vrij liggend fietspaden. Als is gebleken dat de weg niet veilig kan worden ingericht is dat alsnog een reden om 30 km/u in te stellen.



B.3. Uitkomsten Quickscan

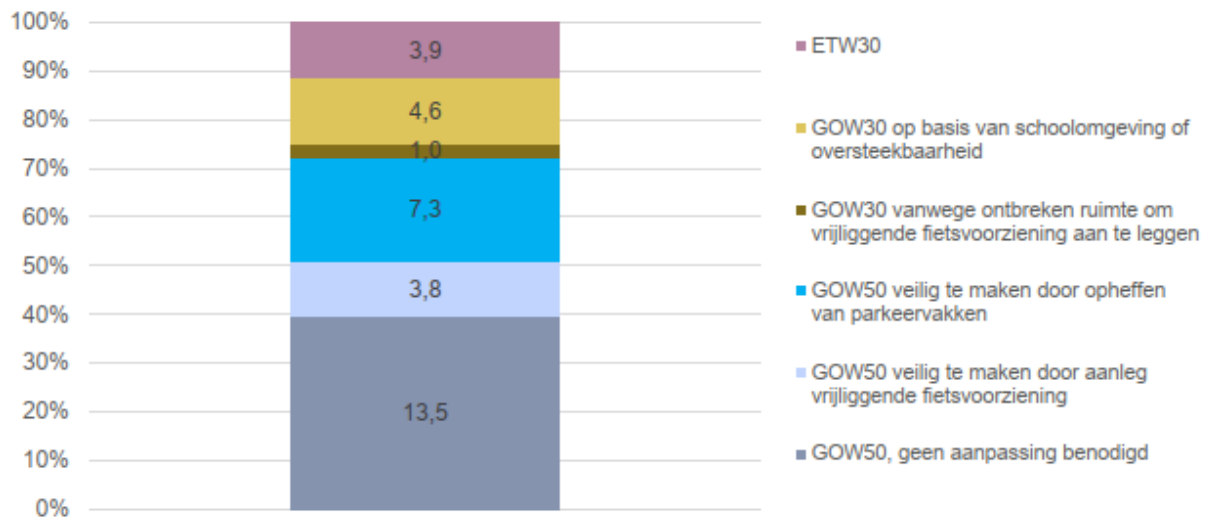
Tabel 1 laat de uitkomsten van het afwegingschema voor gemeente Leidschendam-Voorburg zien per kern. In zowel in Leidschendam als in Voorburg kan het het grootste gedeelte van de wegen in zuidwestelijke/noordoostelijke richting 50 km/u blijven vanwege de doorstromingsfunctie en het feit dat ze veilig (in te richten) zijn. Het grootste deel van de huidige 50-wegen in noordwestelijke/zuidoostelijke richting verandert daarentegen in GOW30 of ETW, omdat er hier geen doorstromingsfunctie is of omdat de weg door ruimtegebrek niet veilig als 50 km/u weg in te richten is.

In Stompwijk ligt momenteel maar één 50km/u weg. Deze verandert in dit scenario in een ETW30.

Een totaaloverzicht met wegen waarbij (gedeeltelijke) aanpassing naar 30 km/u worden geadviseerd is te vinden in tabel 2. Een totaaloverzicht met wege die veilig 50 km/u kunnen worden gemaakt is te vinden in tabel 3.

Van de huidige 34,1 km weglengte 50 km/u-wegen wordt geadviseerd om:

- Op 24,6 km (ruim 70% van de weglengte huidige 50 km/u-wegen) de snelheidslimiet van 50 km/u te behouden. o Hiervan is op 13,5 km geen aanpassing benodigd omdat de wegen voldoende veilig zijn ingericht.
- Op 3,8 kilometer wordt de aanleg van vrij liggende fietsvoorzieningen geadviseerd om de GOW50 veiliger te maken.
- Op 7,3 kilometer wordt geadviseerd om parkeervakken op te heffen om de GOW50 veiliger te maken.
- Op 9,5 km (bijna 30% van de weglengte huidige 50 km/u-wegen) de snelheidslimiet naar 30 km/u te verlagen. o Hiervan kan 3,9 km naar een ETW30 worden gebracht.
- Op 5,6 km is sprake van de nieuwe wegcategorie GOW30; op 1,0 km vanwege het ontbreken van fysieke ruimte om alsnog vrij liggende fietsvoorzieningen aan te leggen en op 4,6 km op basis van de aanwezigheid van een school of vanwege oversteekbaarheid.



Tabel 1 – Uitkomsten afwegingsschema 50 km/u-wegen in weglengte (km)

Woonkern	ETW30 excl. Bedrijfsterrein	ETW30 bedrijfsterrein	GOW30	GOW50 veilig te maken	GOW50 geen verandering nodig	Totaal
Voorburg	2,2	0,0	3,1	7,8	7,2	20,3
Leidschendam	1,2	0,3	2,5	3,3	6,3	13,6
Stompwijk	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2
Totaal gemeente Leidschendam-Voorburg	3,5	0,4	5,6	11,1	13,5	34,1

Er zijn een aantal wegen die de gemeentegrens overschrijden. Bij het implementeren van aanpassingen aan deze wegen is het goed om met buurgemeenten in gesprek te gaan. In de gemeente Leidschendam-Voorburg geldt alleen voor de Prinses Mariannelaan van Voorburg naar Den Haag dat de aanbevolen wijziging de gemeentegrens overschrijdt.

B.4. Tabellen

Tabel 2. Lijst met 50 km/u-wegen waarbij een (gedeeltelijke) aanpassing naar 30 km/u wordt geadviseerd

Kern	Straatnaam	Functie	Naar	Voornaamste reden
Leidschendam	Burgemeester Banninglaan	Verkeersfunctie	GOW30	Schoolomgeving/ route en oversteekplaats
Leidschendam	De Star	Geen duidelijke verblijfs- en verkeersfunctie	ETW30	Laag belang voor doorstroming
Leidschendam	Dillenburgsingel	Dubbele functie	GOW30	Schoolomgeving/ route
Leidschendam	Dokter van der Stamstraat	Verblijfsfunctie	ETW30	Verblijfsfunctie
Leidschendam	Graaf Willem de Rijkelaan	Verkeersfunctie	GOW30	Schoolomgeving/ route
Leidschendam	Johann Sebastian Bachlaan	Verkeersfunctie	GOW30	Schoolomgeving/ route
Leidschendam	Nieuwstraat	Dubbele functie	GOW30	Schoolomgeving/ route
Leidschendam	Overgoo	Geen duidelijke verblijfs- en verkeersfunctie	ETW30	Laag belang voor doorstroming
Leidschendam	Prins Hendriklaan	Dubbele functie	GOW30	Gemengd en < 21 m beschikbaar
Leidschendam	Prins Hendriklaan	Verblijfsfunctie	ETW30	Verblijfsfunctie
Leidschendam	Venestraat	Dubbele functie	GOW30	Gemengd en < 21 m beschikbaar
Leidschendam	Vlietweg	Verkeersfunctie	GOW30	Schoolomgeving/ route
Leidschendam	Voorbrugseweg	Dubbele functie	GOW30	Gemengd en < 21 m beschikbaar
Stompwijk	Klaverblad	Verblijfsfunctie	ETW30	Verblijfsfunctie
Voorburg	Bruijnings Ingenhoeslaan	Verblijfsfunctie	ETW30	Verblijfsfunctie
Voorburg	Fonteynen- burghlaan	Verkeersfunctie	GOW30	Schoolomgeving/ route

Voorburg	Laan van Nieuw Oosteinde	Dubbele functie	GOW30	Oversteekplaats
Voorburg	Oosteinde	Verkeersfunctie	GOW30	Schoolomgeving/ route
Voorburg	Parkweg	Dubbele functie	GOW30	Schoolomgeving/ route
Voorburg	Potgieterlaan	Dubbele functie	GOW30	Schoolomgeving/ route
Voorburg	Prinses Irenelaan	Verblijfsfunctie	ETW30	Verblijfsfunctie
Voorburg	Prinses Mariannelaan	Dubbele functie	GOW30	Schoolomgeving/ route en oversteekplaats
Voorburg	Rembrandlaan	Verkeersfunctie	GOW30	Schoolomgeving/ route
Voorburg	Rodelaan	Dubbele functie	GOW30	Oversteekplaats
Voorburg	Rozenboomlaan	Dubbele functie	GOW30	Gemengd en < 21 m beschikbaar
Voorburg	Sint Martinuslaan	Dubbele functie	GOW30	Schoolomgeving/ route
Voorburg	Sint Martinuslaan	Verblijfsfunctie	ETW30	Verblijfsfunctie
Voorburg	Van de Wateringelaan	Verblijfsfunctie	ETW30	Verblijfsfunctie

Tabel 3. Lijst met 50 km/u-wegen die veilig 50 km/u te maken zijn

Kern	Straatnaam	Voornaamste reden
Leidschendam	Oude Trambaan	Gemengd, maar > 21 m ruimte en/of parkeervakken aanwezig
Leidschendam	Koningin Julianaweg	Parkeervakken aanwezig
Leidschendam	Nieuwstraat	Gemengd maar > 21 m ruimte
Leidschendam	Dillenburgsingel	Gemengd maar > 21 m ruimte
Leidschendam	Graaf Willem de Rijkelaan	Gemengd maar > 21 m ruimte
Stompwijk	Meerlaan	Gemengd maar > 21 m ruimte
Voorburg	Parkweg	Gemengd maar > 21 m ruimte
Voorburg	Oosteinde	Gemengd maar > 21 m ruimte
Voorburg	Rodelaan	Gemengd maar > 21 m ruimte
Voorburg	Van Aremborgelaan	Gemengd maar > 21 m ruimte
Voorburg	Monseigneur van Steelaan	Parkeervakken aanwezig
Voorburg	Koningin Julianalaan	Parkeervakken aanwezig
Voorburg	Koningin Wilhelminalaan	Parkeervakken aanwezig
Voorburg	Laan van Nieuw Oosteinde	Parkeervakken aanwezig
Voorburg	Spinozalaan	Parkeervakken aanwezig
Voorburg	Prinses Mariannelaan	Gemengd maar > 21 m ruimte
Voorburg	Westenburgstraat	Parkeervakken aanwezig
Voorburg	Binckhorstlaan	Parkeervakken aanwezig
Voorburg	Fonteynenburghlaan	Parkeervakken aanwezig

NB: Er kunnen andere overwegingen een rol spelen wegen terug te brengen naar 30 km/u. Bijvoorbeeld de beleving van de omliggende bewoners.

