
Schriftelijke vragen ex artikel 32 van het Reglement van orde voor vergaderingen en andere werkzaamheden van de raad Leidschendam-Voorburg 2024.

Datum: 04-02-2026
Steller: P. Scheer
Onderwerp: Verkeersveiligheid op basis van feiten

De fractie Aandacht-LV staat pal achter het uitgangspunt van nul verkeersdoden en het vergroten van de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers. Dit doel kan echter alleen worden bereikt met goed onderbouwd, eerlijk en betrouwbaar beleid. Verkeersveiligheidsbeleid moet toetsbaar en datagedreven zijn en gebaseerd op actuele feiten en lokale cijfers. Beleidskeuzes moeten aansluiten bij het werkelijke verkeersbeeld binnen de gemeente.

De fractie Aandacht-LV maakt zich zorgen over het gebrek aan lokale onderbouwing en kritische reflectie in het huidige verkeersveiligheidsbeleid. Met name bij de invoering van GOW30-wegen (gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u) lijkt de feitelijke onderbouwing onvoldoende. Ambities mogen hoog zijn, maar beleid moet geworteld zijn in realiteit en feiten. Verkeersveiligheid vraagt om effectiviteit, niet om aannames of theorie.

Naar aanleiding hiervan stelt de fractie Aandacht-LV de volgende vragen:

1. Landelijke cijfers tonen aan dat 80-83% van de ernstig gewonde fietsers betrokken is bij een ongeval zonder gemotoriseerd verkeer. Waarom richt het beleid van de wethouder zich desondanks primair op snelheidsverlaging voor auto's?
2. In Amsterdam is sinds de invoering van grootschalig 30 km/u-beleid het aantal verkeersdoden volgens het CBS gestegen van 16 in 2023 naar 24 in 2024, een toename van 50%. Hoe duidt de wethouder deze ontwikkeling?
3. Is de wethouder bekend met het feit dat in Amsterdam in dezelfde periode ook het aantal ongevallen tussen fietsers onderling met circa 50% is toegenomen en dat dit buiten de evaluatie van de gemeente Amsterdam is gehouden met betrekking tot de verkeersveiligheid van de invoering 30 km/u?
4. Wat zegt dit volgens de wethouder over de effecten van 30 km/u op de werkelijke verkeersveiligheid voor fietsers?
5. Waarom blijft de wethouder vasthouden aan GOW30-wegen, terwijl de Amsterdamse praktijk laat zien dat een generieke verlaging naar 30 km/u niet automatisch leidt tot minder verkeersslachtoffers onder fietsers/voetgangers?

6. In studies over snelheidslimieten binnen de bebouwde wordt benadrukt dat de veiligheidswinst van 30 km/u alleen optreedt indien de weginrichting geloofwaardig is en voldoet aan duidelijke minimeisen (eisen uit de uitvoeringsvoorschriften van het Besluit administratieve bepalingen voor het wegverkeer (BABW)), en dat anders sprake is van verslechterde doorstroming, sluipverkeer en schijnveiligheid. In document 4449-Bijlage Overzicht stand van zaken moties en toezeggingen verkeersveiligheid stelt de wethouder dat voor wegen uit het actieplan in Q1 2026 de maximumsnelheid wordt verlaagd naar 30 km/u zonder fysieke maatregelen. Hoe rijmt de wethouder dit met de uitvoeringsvoorschriften van het BABW, die juist vereisen dat een lagere snelheidslimiet geloofwaardig moet zijn en wordt ondersteund door passende weginrichting, en acht het college dit niet in strijd met zorgvuldig, rechtmatig en verkeersveilig bestuur?
7. Is de wethouder bereid GOW30-beleid bij te stellen of te heroverwegen indien feitelijke cijfers, vergelijkbaar met de CBS-ontwikkelingen in Amsterdam, aantonen dat de maatregelen elders niet effectief of zelfs contraproductief zijn gebleken?