



Datum 3 maart 2026

Nummer 4643

Onderwerp Beantwoording schriftelijke vragen Aandacht-LV inzake Verkeersveiligheid op basis van feiten (698)

Portefeuillehouder Wethouder Keus

1. Aanleiding

Het college heeft schriftelijke politieke vragen ontvangen van fractie Aandacht-LV inzake de onderbouwing van het opwaarderen van wegen naar 30 km/u. De vragen zijn als bijlage bij deze raadsbrief gevoegd. De vragen zullen onder punt 2 Inhoudelijke uiteenzetting worden beantwoord.

2. Inhoudelijke uiteenzetting

1. Vraag: 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?

Antwoord:

Het Actieplan Verkeersveiligheid beschrijft een brede aanpak van het verbeteren van de verkeersveiligheid, gebaseerd op een aantal actielijnen (pagina 6):

- Infrastructuur: Veilig inrichten van 50 wegen en waar nodig het terugbrengen van de maximum snelheid naar 30 km/u.
- Gedrag en Educatie
- Handhaving
- Samen Veilig

Het betreft een actieplan voor de jaren 2025-2028. De opzet en integrale aanpak wordt beschreven in paragraaf 1.5 (blz. 9 e.v.). De aandacht voor snelheidsverlaging wordt hier, naast andere activiteiten, benoemd. Er is geen sprake van een aangepaste of gereduceerde focus.

2. Vraag: 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?

Antwoord:

In Amsterdam is op 8 december 2023 op grote schaal 30 km/u ingevoerd, met een beperkte implementatie van infrastructurele aanpassingen.

In 2023 waren er 16 verkeersdoden te betreuren en in 2024 waren er 24 verkeersdoden. Dat is een stijging van 50%. Dit omvat echter alle wegen binnen de gemeente. Uitgaande van de gegevens over de 30 km/u wegen, zijn er in 2023 4 verkeersdoden gevallen. Daarbij moet worden aangetekend dat een groot deel van het jaar nog voor de grootschalige invoering van 30 km/u lag. In 2024 waren er ook 4 verkeersdoden te betreuren op het betreffende wegtype. Daarmee is ondanks het op grote schaal invoeren van de 30 km/u wegen geen stijging van het aantal doden geweest op dit type wegen, wat aantoont dat een grootschalige invoering van 30 km/u (2024 t.o.v. 2023) geen invloed heeft gehad op het aantal verkeersdoden op dit type wegen. Feitelijk is het aantal doden, afgezet tegen de totale weglengte, gedaald.

3. Vraag: 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?

Antwoord:

De suggestie dat Amsterdam dit buiten de evaluatie heeft gehouden sluit niet aan bij de rapporten. Er is expliciet vermeld in de officiële evaluatie (30 km/u in de stad - Onderzoeksrapport" (juni 2025)): "Dit is opvallend omdat het aantal ongevallen tussen (elektrische) fietsen onderling op GOW30-wegen juist sterk is toegenomen (+50%)."

Tevens heeft Amsterdam verklaard waarom het niet is meegenomen in de hoofdanalyse: "Ongevallen tussen fietsers onderling of tussen fietsers en voetgangers zijn buiten beschouwing gelaten, omdat die niet worden beïnvloed door de maatregel maar door externe factoren."

Als factoren worden genoemd (SWOV): toename van de fietsdrukke en de groei van snelle fietsen (e-bikes en fatbikes) en daarmee grotere snelheidsverschillen.

- De 30 km/u-maatregel reguleert autosnelheid, niet fietssnelheid.
- De toename volgt een landelijke autonome trend door meer e-bikes/fatbikes.

4. Vraag: Wat zegt dit volgens de wethouder over de effecten van 30 km/u op de werkelijke verkeersveiligheid voor fietsers?

Antwoord:

Uit de officiële cijfers blijkt dat op de 30 km/u wegen in Amsterdam sinds 8 december 2023:

- Het aantal ongelukken tussen motorvoertuigen en langzaamverkeer met 15% is afgenomen.
- Het aantal ongevallen tussen motorvoertuigen met 7% is afgenomen.

- Het aantal eenzijdige ongevallen met motorvoertuigen (of met “onbekend”) met 18% is afgenomen.

Deze cijfers wijzen op een verbetering van de veiligheid.

Daarnaast is uit onderzoeken van het SWOV gebleken dat 30 km/u de fietsveiligheid wetenschappelijk bewezen verbetert door:

- Lagere impactsnelheid bij aanrijding (minder ernstig letsel).
 - Kortere remweg voor automobilisten.
 - Meer reactietijd voor alle weggebruikers.
 - Rustiger verkeersbeeld.
5. Vraag: 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?

Antwoord:

In voorgaande antwoorden is onderbouwd dat de gebruikte cijfers geen causaal verband aantonen tussen de invoering van 30 km/u wegen en de stijging van het aantal verkeersdoden en een stijging van fiets-fiets ongevallen.

Op basis van de cijfers is er geen reden te twifelen aan het nut van het invoeren van 30 km/u op wegen. De cijfers uit Amsterdam tonen een positief resultaat en het is wetenschappelijk aangetoond dat een lagere snelheid leidt tot minder ernstig letsel bij ongevallen tussen auto en langzaamverkeer. Verder heeft onderzoek in Amsterdam door de Fietzersbond uitgewezen dat ook al zijn er geen fysieke maatregelen getroffen, de gemiddelde snelheid daalt. De Fietzersbond beschouwt het Amsterdamse onderzoek als een bevestiging van hun jarenlange pleidooi voor lagere snelheidslimieten. Ze benadrukken dat de snelheidspatronen daadwerkelijk zijn verbeterd.

6. Vraag: In studies over snelheidslimieten binnen de bebouwde kom 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?

Antwoord:

Een cruciale juridische ontwikkeling vond plaats op 1 oktober 2023, toen de Uitvoeringsvoorschriften BABW werden gewijzigd. Deze wijziging opende de weg naar meer mogelijkheden voor gemeenten om 30 km/u-wegen in te voeren. Op basis van deze wijziging kunnen gemeenten de opwaardering naar 30 km/u wegen uitvoeren zonder volledige aanpassing van de infrastructuur.

7. Vraag: 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?

Antwoord:

De cijfers die in voorgaande vragen worden gepresenteerd geven geen causaal verband aan tussen de invoering van 30 km/u wegen en de toename van het aantal ongelukken (dodelijk en fiets-fiets). Het college ziet dan ook geen aanleiding om de ingezette aanpak zoals beschreven in het Actieplan Verkeerveiligheid te heroverwegen.

Het aanpassen van het snelheidsregime op wegen is echter geen automatisme. Het Actieplan Verkeerveiligheid gaat uit van maatwerk, monitoring en evaluatie:

- Afgestemming met de betrokkenen in de omgeving.
- Afgestemming met de nood en hulpdiensten.
- Afgestemming met stakeholders, zoals b.v. de Fietzersbond.
- Waar van toepassing, afgestemming met het openbaar vervoer.

Burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg,

R.J. den Haan
secretaris

M.W. Vroom
burgemeester

Documenten behorend bij dit collegevoorstel

- 20260205 Schriftelijke vragen fractie Aandacht-LV inzake vv op basis van feiten