



## SPV Vijfheerenlanden

Antea Group

Understanding today.  
Improving tomorrow.

projectnummer 0477590.100

12 mei 2023

# SPV Vijfheerenlanden

projectnummer 0477590.100

12 mei 2023

## Opdrachtgever

Gemeente Vijfheerenlanden  
Postbus 11  
4140 AA Leerdam

## Opdrachtgever

Gemeente Vijfheerenlanden  
Postbus 11  
4140 AA Leerdam

| datum       | beschrijving | vrijgave                                                                                             |
|-------------|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 12 mei 2023 | Eindconcept  | <br>Roel Brandt |

# Inhoudsopgave

|                                                                         |           |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Inhoudsopgave</b>                                                    | <b>3</b>  |
| <b>1. Inleiding</b>                                                     | <b>4</b>  |
| 1.1 Beleidskader: risico gestuurd werken en het SPV2030                 | 4         |
| 1.2 Doel van dit document                                               | 4         |
| 1.3 Leeswijzer                                                          | 4         |
| <b>2. Methodiek</b>                                                     | <b>5</b>  |
| 2.1 Stappenplan Risicoanalyse                                           | 5         |
| 2.2 Beleidsthema's                                                      | 5         |
| 2.3 (Data)bronnen                                                       | 6         |
| <b>3. Risicoanalyse</b>                                                 | <b>7</b>  |
| 3.1 Bevolking                                                           | 7         |
| 3.2 Infrastructuur                                                      | 8         |
| 3.2.1 Netwerk (vracht)autoverkeer                                       | 8         |
| 3.2.2 Fietsnetwerk                                                      | 11        |
| 3.2.3 Vormtoets weginfrastructuur en fietsinfrastructuur                | 12        |
| 3.3 Snelheid                                                            | 14        |
| 3.4 Rijden onder invloed                                                | 15        |
| 3.5 Ongevallen                                                          | 15        |
| <b>4. Risicothema's en -locaties</b>                                    | <b>18</b> |
| 4.1 Risicothema's                                                       | 18        |
| 4.1.1 Risicothema 1: 30 km/h wegen                                      | 18        |
| 4.1.2 Risicothema 2: 50 km/h wegen                                      | 18        |
| 4.1.3 Risicothema 3: (Oudere) fietsers                                  | 19        |
| 4.1.4 Risicothema 4: E-bike gebruikers                                  | 19        |
| 4.1.5 Risicothema 5: (Jonge) bromfiets(+) bestuurders                   | 19        |
| 4.1.6 Risicothema 6: Jonge automobilisten                               | 19        |
| 4.1.7 Risicothema 7: Rijden onder invloed                               | 19        |
| 4.1.8 Risicothema 8: Snelheid in het verkeer                            | 19        |
| 4.1.9 Risicothema 9: Afleiding in het verkeer                           | 20        |
| 4.2 Risicolocaties                                                      | 20        |
| <b>5. Uitvoeringsprogramma</b>                                          | <b>22</b> |
| 5.1 Belangrijkste risicothema's, risicolocaties en oplossingsrichtingen | 22        |
| 5.2 Gedragsbeïnvloeding                                                 | 24        |
| <b>Bijlage 1 Resultaten Vormtoets</b>                                   | <b>25</b> |
| <b>Bijlage 2 Verkeersongevallen 2017-2021</b>                           | <b>28</b> |
| <b>Bijlage 3 Tabel risicoanalyse infrastructuur</b>                     | <b>32</b> |

# 1. Inleiding

*Voor u ligt de risicoanalyse en uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid van de gemeente Vijfheerenlanden. De gemeente Vijfheerenlanden heeft hiermee een gedegen basis om het aantal verkeersongevallen binnen de gemeentegrenzen terug te dringen en zo bij te dragen aan de nationale ambitie van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) om te streven naar 0 verkeersslachtoffers in 2050.*

## 1.1 Beleidskader: risico gestuurd werken en het SPV2030

In het nationaal verkeersveiligheidsbeleid is een verschuiving ingezet van 'reactief beleid' op basis van ongevalscijfers naar een 'risico-gestuurd' verkeersveiligheidsbeleid. Op 14 februari 2019 is hiertoe het Startakkoord SPV ondertekend. Hierin is afgesproken dat (lokale en regionale) overheden een gedegen analyse van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's binnen hun beheergebied opstellen. Het proactief werken aan verkeersveiligheid betekent vroegtijdig risico's detecteren in het verkeerssysteem en gericht effectieve maatregelen treffen om deze risico's te verkleinen of weg te nemen. Hierdoor zullen er uiteindelijk ook minder slachtoffers vallen. Voorkomen is immers beter dan genezen.

De basis van het risico gestuurd werken is het benoemen en in kaart brengen van de belangrijkste risicosituaties in het verkeerssysteem (de **risicoanalyse**). In deze risicogestuurde aanpak wordt niet alleen naar ongevallen en slachtoffers gekeken. Met een risicoanalyse gericht op doelgroepen en het wegennet wordt inzichtelijk welke factoren leiden tot potentieel gevaarlijke situaties in het verkeerssysteem. Aan de hand van risicoindicatoren wordt inzichtelijk gemaakt hoe vaak en in welke mate bepaalde risicofactoren (wegkenmerken, omstandigheden of gedragingen) voorkomen.

Vervolgens is het zaak deze inzichten te vertalen naar maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren door het ongevalsrisico te verkleinen. En dat in de vorm van integrale maatregelpakketten waarbij infrastructurele en gedragsbeïnvloedingsmaatregelen op elkaar zijn afgestemd (de driehoek mens, weg, voertuig in balans). En met duidelijke rollen voor de verschillende betrokken partijen, overheden en wegbeheerders (rijk, provincie, regio en gemeente), maatschappelijke en overige partners. Hieruit volgt het daadwerkelijk programmeren van de maatregelen in een **uitvoeringsprogramma** verkeersveiligheid, dat op elk niveau ook zo goed mogelijk aansluit bij beheer- en onderhoudsprogramma's en afgestemd op het mobiliteitsbeleid.

Bovenstaande is de omschrijving van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 in een notendop.

## 1.2 Doel van dit document

Dit document beschrijft de doorvertaling van de filosofie van het SPV2030 naar de gemeentelijke context en praktijk voor gemeente Vijfheerenlanden. Allereerst worden de resultaten van de risicoanalyse gepresenteerd. Daarbij wordt op meerdere onderdelen de koppeling gelegd met de mobiliteitsplan (versie november 2020) van de gemeente. Daarnaast zijn de maatregelen die op basis van de – voor gemeente Vijfheerenlanden – relevante risico's uitgewerkt in de uitvoeringsprogramma.

## 1.3 Leeswijzer

Het rapport is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 wordt het SPV2030 methodiek toegelicht en de gebruikte (data)bronnen beschreven;
- Hoofdstuk 3 bestaat uit de risicoanalyse met daarin onder andere de vormtoets;
- In hoofdstuk 4 zijn, gebaseerd op de resultaten uit hoofdstuk 3, de risicothema's en -locaties opgesteld;
- In hoofdstuk 5 is het uitvoeringsprogramma voor de risicothema's en -locaties met hoge prioriteit een uitvoeringsprogramma beschreven;

## 2. Methodiek

### 2.1 Stappenplan Risicoanalyse

Voor het opstellen van de risicoanalyse voor de gemeente Vijfheerenlanden zijn de zes stappen gevolgd die het Kennisnetwerk SPV hanteert<sup>1</sup>. Met deze zes stappen worden de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem van de gemeente in kaart gebracht.

1. Samenstelling van de bevolking
2. Inrichting van infrastructuur van wegen en fietspaden
3. Rijsnelheden binnen de gemeente
4. Rijden onder invloed van alcohol of drugs
5. Verkeersongevallen- en slachtoffercijfers
6. Prioriteren van gevonden risico's

### 2.2 Beleidsthema's

Het SPV 2030 geeft met de ambitie van nul verkeersslachtoffers richting aan het verkeersveiligheidsbeleid en concretiseert de gedeelde toekomstvisie in negen beleidsthema's. Ze zijn tot stand gekomen vanuit een gezamenlijke en brede verkenning van alle risico's voor verkeersveiligheid. Enkele beleidsthema's bestaan uit meerdere sub thema's, zie onderstaand:

| Nr. | Beleidsthema                  | Sub thema's                                                                                                                                                                             |
|-----|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1   | Veilige infrastructuur        | 30, 50, 60, 70, 80, 100, 120+ km/h wegen                                                                                                                                                |
| 2   | Heterogeniteit in het verkeer | Landbouwverkeer in buitengebied, brom-/snorfietsers op fietspad OF op rijbaan                                                                                                           |
| 3   | Technologische ontwikkelingen |                                                                                                                                                                                         |
| 4   | Kwetsbare verkeersdeelnemers  | Voetganger, fiets, e-bike, snorfiets, brommobiel, motor, bromfiets, ouderen                                                                                                             |
| 5   | Onervaren verkeersdeelnemers  | Kinderen tot 0-12 jaar, kinderen 12-14 jaar, jongere automobilist (18-24 jaar), oudere fietser (e-bike), 16-17 jarige op de snor/bromfiets. Gebruik nieuwe modaliteiten (speed pedelec) |
| 6   | Rijden onder invloed          |                                                                                                                                                                                         |
| 7   | Snelheid in het verkeer       |                                                                                                                                                                                         |
| 8   | Afleiding in het verkeer      |                                                                                                                                                                                         |
| 9   | Verkeersovertreders           |                                                                                                                                                                                         |

De eerste drie beleidsthema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig en zijn generiek van aard. Deze vormen de basis voor effectief beleid. Thema's 4 en 5 hebben betrekking op specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers). De laatste vier hebben te maken met de risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag.

De beleidsthema's bevatten in principe alle mogelijke risico's voor verkeersongevallen en bieden dus handvatten voor het verhogen van de veiligheid. Specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen), modaliteiten ((gemotoriseerde) tweewielers), of categorieën (vrachtverkeer) komen in meerdere thema's terug. Deze komen herkenbaar terug in de oplossingsrichtingen per thema. Er is oog voor de samenhangende aanpak die nodig is voor de maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie en handhaving.

<sup>1</sup> Zie voor meer informatie: <https://www.kennisnetwerkspv.nl/stappenplan/index.htm>

## 2.3 (Data)bronnen

### Mobiliteitsplan Vijfheerenlanden

Een aantal afbeeldingen komen uit het Mobiliteitsplan (versie oktober 2020) van Vijfheerenlanden. Dit is bij de betreffende afbeeldingen aangegeven.

### CBS-data

Het CBS heeft onder andere data over de bevolkingssamenstelling op gemeentelijke, provinciaal en nationaal niveau. Deze data wordt gebruikt om het aandeel kwetsbare- en onervaren verkeersdeelnemers binnen de gemeente Vijfheerenlanden in te schatten.

### NDW snelheden

Het NDW heeft snelheidsgegevens, waaronder de S85 (een berekende versie van de V85), op wegvakken binnen de gemeente Vijfheerenlanden aangeleverd. Deze cijfers zijn gebruikt om de ordegrootte van snelheidsoverschrijdingen op gemeentelijke wegen te bepalen.

### STRAVEM Verkeersmodel

De intensiteit cijfers komen uit het STRAVEM Verkeersmodel. Het gaat om etmaal mvt intensiteiten uit het basisjaar 2017. Voor deze analyse voldoen 2017 cijfers, omdat het vooral om de ordegrootte van de intensiteiten gaat.

### Vormtoets Duurzaam Veilig<sup>2</sup>

Bij de risicoanalyse van het beleidsthema veilige infrastructuur wordt gebruik gemaakt van de vormtoets. Met de vormtoets kun je eenvoudig bepalen in hoeverre bestaande infrastructuur voldoet aan de richtlijnen van CROW. Elke snelheidscategorie heeft een eigen vormtoets. In de vormtoets wordt zo veel mogelijk gebruikt gemaakt van objectieve gegevens, zoals “aanwezigheid snelheidsremmers” en “verkeersintensiteit passend voor X km/h wegen”. Voor deze risicoanalyse is alleen een beoordeling gemaakt van 30 en 50 km/h wegen, overige wegen zijn niet in beheer van gemeente Vijfheerenlanden. In paragraaf 3.2.3 wordt hier nader op ingegaan.

### Ongevallenregistratie

Voor ongevallendata is gebruik gemaakt van landelijke ongevallenregistratie door de politie (2017-2021), deze zijn opgehaald bij VIA.

### Dataportaal politie

Uit het dataportaal van de politie zijn het jaarlijks aantal ‘registraties van rijden onder invloed’ opgevraagd.

### RiMoVe

GIS-omgeving waarin alle databronnen zijn verzameld en gevisualiseerd.

**Disclaimer** Voor zowel de analyse van de risicothema's als de risicolocaties geldt dat deze tot stand zijn gekomen op basis van openbare data. Deze data kunnen oneffenheden bevatten of op onderdelen afwijken van de actualiteit, waardoor de gegevens kunnen afwijken van de werkelijkheid.

---

<sup>2</sup> Meer informatie over de vormtoets staat op de volgende website: <https://kennisnetwerkspv.nl/Kennis/Vormtoets-verbetert-veiligheid-Zeeuwse-wegen>

## 3. Risicoanalyse

### 3.1 Bevolking

In het SPV ligt de nadruk op twee groepen verkeersdeelnemers:

**a. Kwetsbare verkeersdeelnemers, zijnde:**

- Voetgangers, fietsers, brom-/snorfietsers;
- Kinderen (t/m 15 jaar);
- Ouderen (70 jaar en ouder).

**b. Onervaren verkeersdeelnemers, zijnde:**

- Kinderen (t/m 14 jaar);
- beginnende fietsers (vaak kinderen, maar ook bijvoorbeeld toeristen en expats);
- Jonge automobilisten (t/m 24 jaar);
- Jonge brom- en snorfietsbestuurders.

In Tabel 3-1 is de bevolkingsopbouw (1-1-2022) van de gemeente Vijfheerenlanden, Provincie Utrecht en Nederland weergegeven. Daaronder is samengevat in welke mate, op basis van leeftijdsgroepen, de risicogroep kwetsbare- en onervaren verkeersdeelnemers binnen de gemeente aanwezig zijn.

| Leeftijdsgroep    | Vijfheerenlanden | Provincie Utrecht | Nederland  |
|-------------------|------------------|-------------------|------------|
| Totaal (1-1-2022) | 58.800           | 1.369.900         | 17.590.700 |
| 0 t/m 11 Jaar     | 14%              | 13%               | 12%        |
| 12 t/m 15 Jaar    | 5%               | 5%                | 4%         |
| 16 t/m 17 Jaar    | 2%               | 2%                | 2%         |
| 18 t/m 24 Jaar    | 8%               | 9%                | 9%         |
| 25 t/m 39 Jaar    | 19%              | 21%               | 19%        |
| 40 t/m 49 Jaar    | 12%              | 13%               | 12%        |
| 50 t/m 59 Jaar    | 14%              | 14%               | 14%        |
| 60 t/m 69 Jaar    | 12%              | 11%               | 12%        |
| 70+ Jaar          | 15%              | 13%               | 14%        |

Tabel 3-1 Aantal inwoners en aandeel bevolkingsgroep Vijfheerenlanden, provincie Utrecht en Nederland (bron: CBS Statline)

- **14%** van de bewoners valt binnen de leeftijdscategorie 0 t/m 11 jaar (kinderen) en behoort daardoor tot de groep kwetsbare verkeersdeelnemers.
- **5%** van de bewoners valt binnen de leeftijdscategorie 12 t/m 15 jaar (kinderen) en behoort daardoor tot de groep kwetsbare verkeersdeelnemers.
- **15%** van de bewoners is 70 jaar of ouder (ouderen) en behoort daardoor tot de groep kwetsbare verkeersdeelnemers.
- Bijna **19%** van de bewoners valt binnen de leeftijdscategorie 0 – 14 jaar (kinderen) en behoort daardoor tot de groep onervaren verkeersdeelnemers.
- **8%** van de bewoners valt binnen de leeftijdscategorie 18 – 24 jaar (beginnende en jonge automobilisten) en behoort daardoor (potentieel) tot de groep onervaren verkeersdeelnemers.

Ten opzichte van de provincie Utrecht en Nederland heeft Vijfheerenlanden relatief veel (jonge) kinderen en 70+'ers en dus ook relatief veel kwetsbare- en onervaren verkeersdeelnemers. Dit benadrukt dus dat deze groepen deelnemers aandacht moet krijgen in het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Vijfheerenlanden.

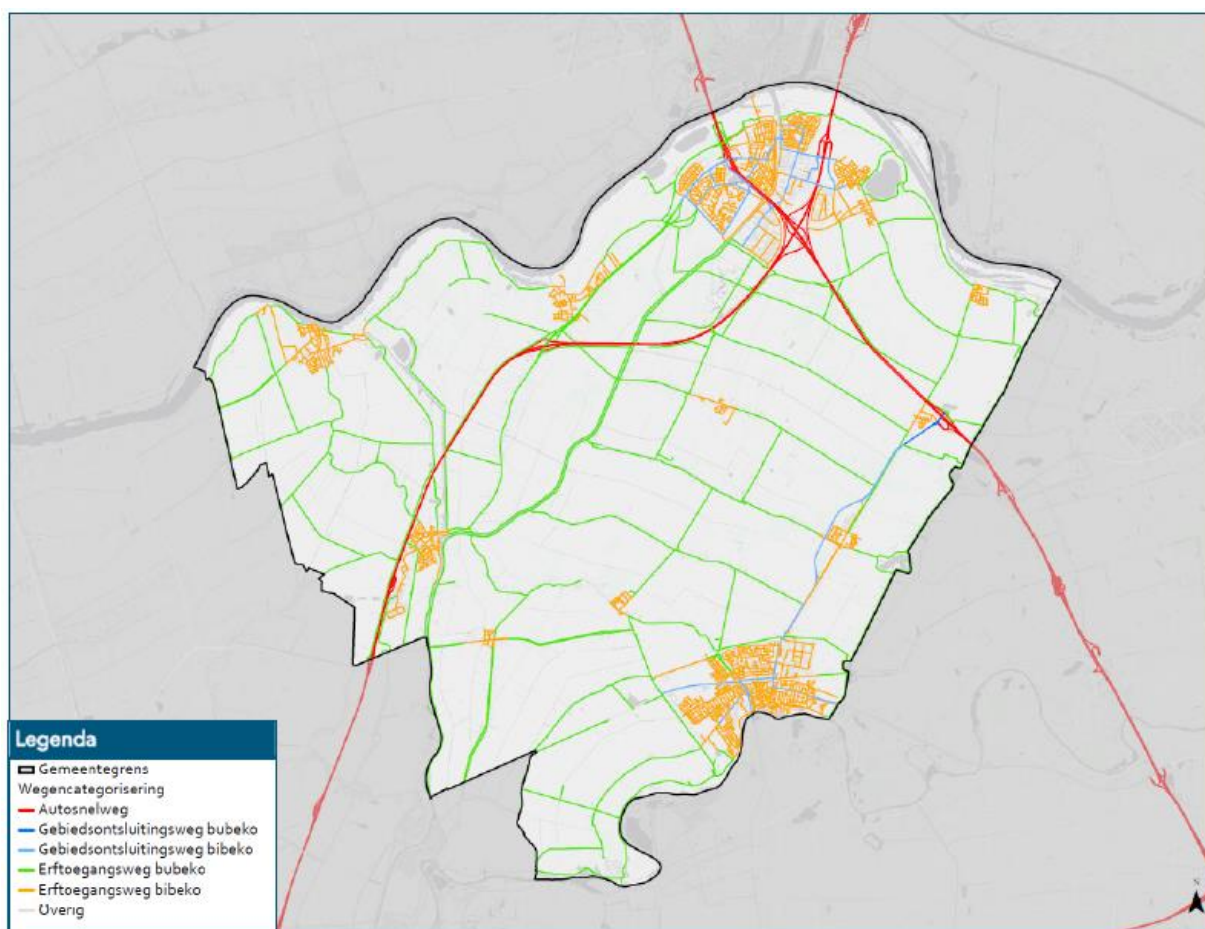
## 3.2 Infrastructuur

### 3.2.1 Netwerk (vracht)autoverkeer

In Figuur 3-1 is het wegcategoriseringsplan van alle wegen binnen de gemeentegrenzen van Vijfheerenlanden weergegeven (bron: Mobiliteitsplan Vijfheerenlanden v2020). Binnen de komgrenzen van de gemeente geldt op de gebiedsontsluitingswegen (GOW) een snelheidslimiet van 50 km/h en op de erftoegangswegen (ETW) 30 km/h. In Tabel 3-2 is het (aandeel) km weglengte per snelheidscategorie weergegeven. Ongeveer twee derde van het wegennetwerk, in het beheer van de gemeente Vijfheerenlanden, bestaat uit 30 km/h wegen en een derde uit 50 km/h wegen. Verder geldt in een paar straten 15 km/h (woonerf).

| Functie                | Snelheidslimiet | Km weglengte | Aandeel |
|------------------------|-----------------|--------------|---------|
| Woonerf                | 15 km/h         | 6 km         | 1%      |
| Erftoegangsweg         | 30 km/h         | 342 km       | 66%     |
| Gebiedsontsluitingsweg | 50 km/h         | 172 km       | 33%     |

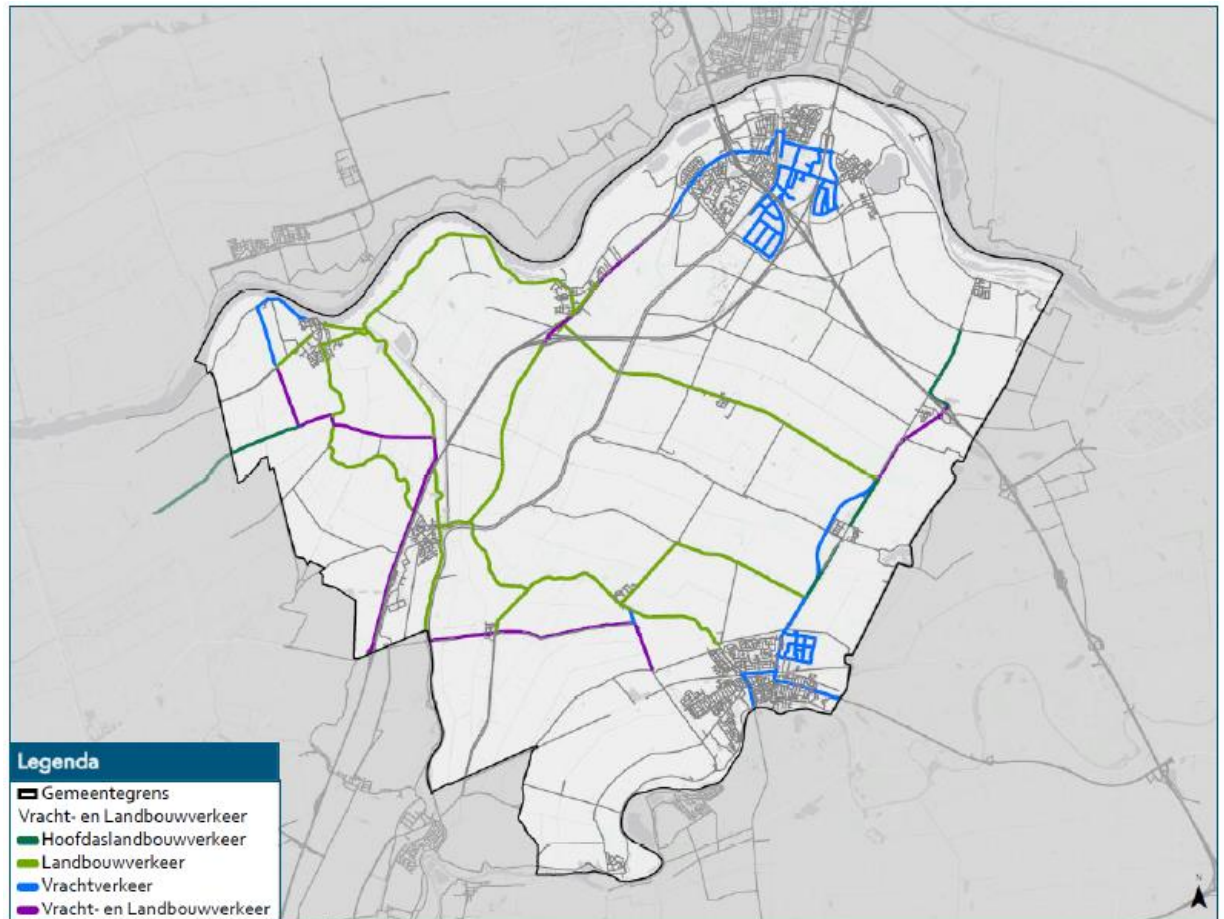
Tabel 3-2 Aantal en aandeel km weglengte gemeentelijke wegen Vijfheerenlanden, binnen de bebouwde kom (bron: Openstreetmap)



Figuur 3-1 Wegcategorisering Vijfheerenlanden (bron: Mobiliteitsplan Vijfheerenlanden v2020)

### Routes landbouw- en vrachtverkeer

Vanwege de grootte van de voertuigen en de dodehoeken creëren landbouwvoertuigen en vrachtwagens extra verkeersveiligheidsrisico's voor fietsers. Om deze reden is het wenselijk om langs de (hoofd)routes van het landbouw- en vrachtverkeer vrijliggende fietspaden toe te passen. In Figuur 3-2 zijn de landbouw- en vrachtroutes weergegeven. In de afbeelding is te zien dat een aantal landbouwroutes door dorpskernen zoals Ameide en Meerkerk gaan. Vianen en Leerdam hebben geen landbouwroutes. De vrachtroutes bevinden zich vooral rondom de bedrijventerreinen van Vianen en Leerdam. Bij het opstellen en afweging van de risicolocaties zullen de landbouw- en vrachtroutes meegenomen worden.



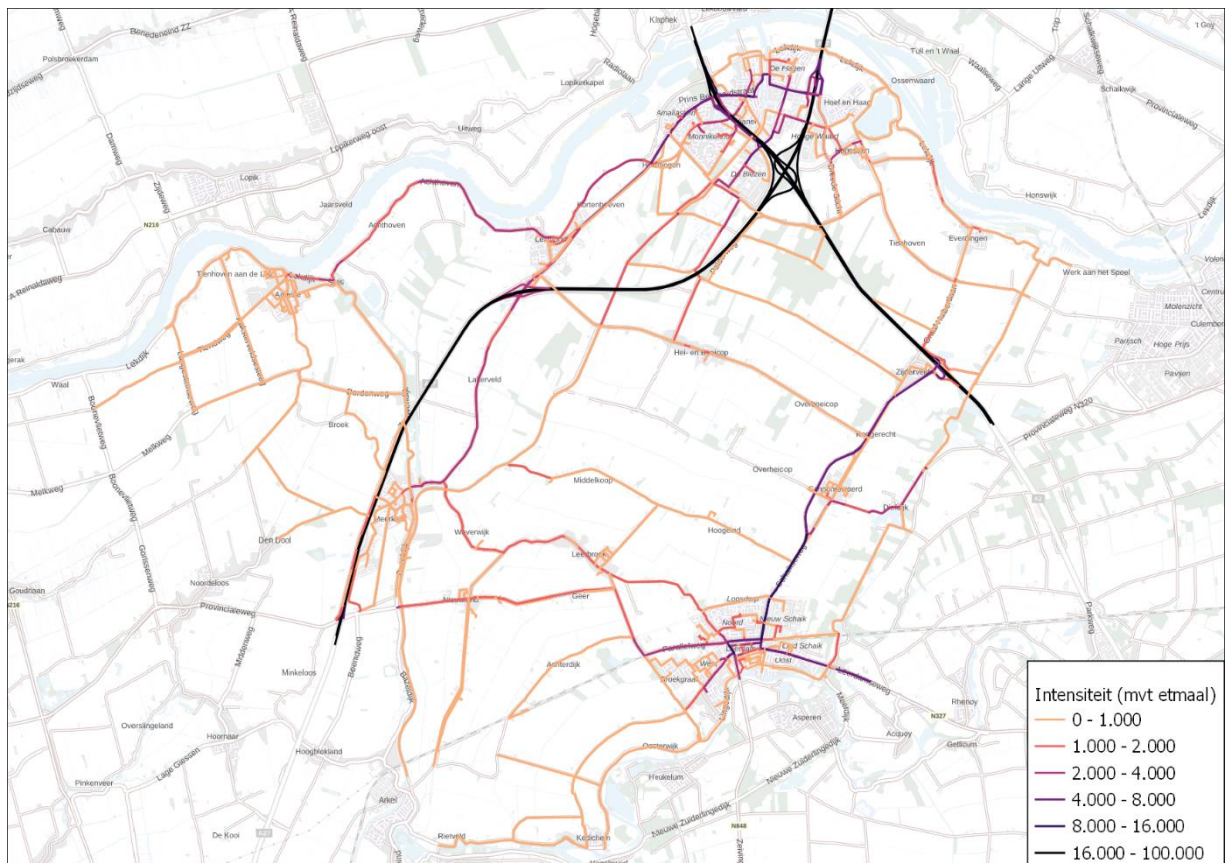
Figuur 3-2 hoofdroutes landbouw- en vrachtverkeer gemeente Vijfheerenlanden (bron: Mobiliteitsplan Vijfheerenlanden v2020)

### Intensiteiten

Hoe hoger de intensiteiten hoe groter de ongevalsrisico. Daarom wordt voor deze risicoanalyse ook inzicht gegeven in de verkeersintensiteiten. In Figuur 3-3 zijn de intensiteiten (mvt etmaal) van de hoofdwegen binnen de gemeente Vijfheerenlanden weergegeven. Deze waarden zijn afkomstig vanuit het STRAVEM verkeersmodel (V1.1 Basisjaar 2017). Het is dus een inschatting van de werkelijke intensiteiten.

Gemeentelijke wegvakken met de hoogste intensiteiten zijn (allemaal 50 km/h wegen):

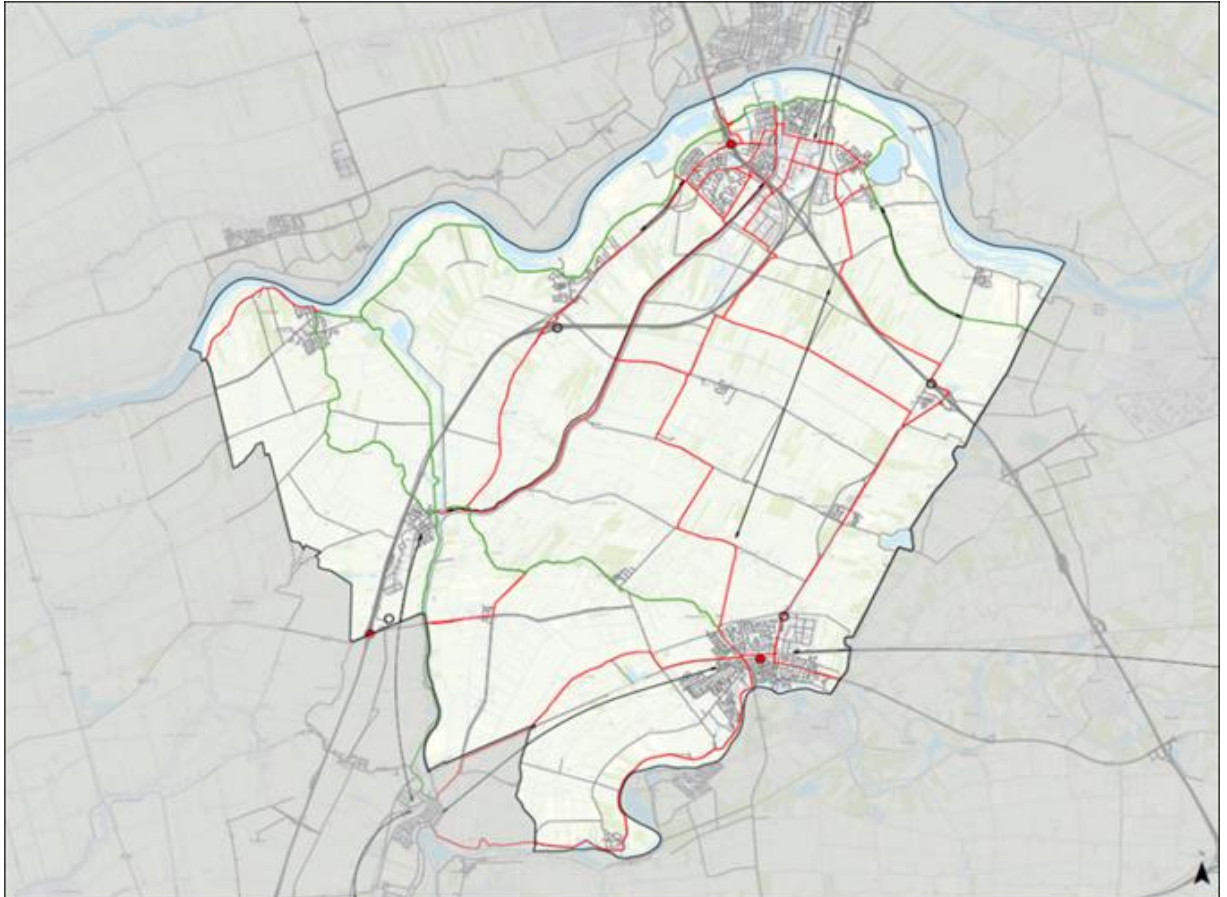
- Schaikseweg, Leerdam (max. 20.000 mvt/etmaal)
- Spoorstraat, Leerdam (16.500 mvt/etmaal)
- Koningin Emmalaan, Leerdam (max. 15.000 mvt/etmaal)
- Bentz Berg (max. 15.000 mvt/etmaal)
- Zuid-Hollandweg, Leerdam (max. 14.500 mvt/etmaal)



Figuur 3-3 Intensiteiten (mvt etmaal) op hoofdwegen binnen de gemeente Vijfheerenlanden

### 3.2.2 Fietsnetwerk

In Figuur 3-4 is het wensbeeld van het fietsnetwerk binnen de gemeente weergegeven. De rode routes zijn hoofdfietsroutes en groen de schoolfietsroutes. Op deze routes zijn dus veel kwetsbare- en onervaren verkeersdeelnemers aanwezig. Verder liggen meerdere fietsroutes langs 50 km/h wegen. Goede fietsvoorzieningen zijn op deze routes dus extra belangrijk. Bij het opstellen en afweging van de risicolocaties worden (school)fietsroutes meegenomen.



Figuur 3-4 Hoofdroutes (school)fietsverkeer gemeente Vijfheerenlanden (bron: Mobiliteitsplan Vijfheerenlanden v2020)

### 3.2.3 Vormtoets weginfrastructuur en fietsinfrastructuur

Voor de SPV risicoanalyse zijn alle 50 km/h wegen, de doorgaande 30 km/h wegen en fietsinfrastructuur van hoofd fietsroutes binnen de gemeente Vijfheerenlanden op Duurzaam Veilige inrichtingskenmerken beoordeeld. Wegen die in de vormtoets slecht scoren voldoen niet aan de Duurzaam Veilig inrichtingskenmerken. Het ongevalsrisico is daardoor groter. De vormtoetsen van de 30 en 50 km/h wegen en fietsinfrastructuur kennen verschillende inrichtingscriteria, passend bij de functie en het snelheidsregime van deze wegtypen. Deze criteria worden onderstaand toegelicht. De eindscores worden als basis gebruikt bij het identificeren van de risicolocaties en het opstellen van de oplossingsrichtingen.

#### 30 km/h wegen

In samenspraak met de gemeente zijn 29 30 km/h wegen beoordeeld. Deze wegen hebben een verblijfsfunctie maar functioneren ook als een ontsluitingsweg voor een wijk of kleinere dorpskern. De 30 km/h wegen zijn beoordeeld op de volgende 5 criteria:

- Aanwezigheid snelheidsremmende maatregelen
- Verhardingstype (klinkers in plaats van asfalt)
- Herkenbaarheid van het snelheidsregime (geloofwaardigheid van het snelheidsregime)
- Oversteekbaarheid
- Kruispuntvorm en voorrangssituatie

Indien een weg aan het criterium (inrichtingskenmerk volgens Duurzaam Veilig) voldoet, dan krijgt het op dat criterium de maximale score (1 punt). Als de weg gedeeltelijk, wisselend of matig voldoet, dan 0,5 punt. Een weg krijgt 0 punten indien het niet voldoet aan het criterium. In totaal kan een weg 5 punten scoren. In Bijlage 1 staat de volledige vormtoets van de 30 km/h wegen. In de vormtoets hebben alle wegen een score tussen de 2,5 en 5 punten behaald. Veel wegen scoren matig of slecht op de aspecten snelheidsremmers en wegdekverharding. De volgende straten hebben met een totaalscore van 2,5 punten de slechtste vormtoetsscore:

- Lekdijk, Ameide
- Prinsengracht, Ameide
- Broekseweg, Ameide
- Dorpsstraat, Lexmond
- Tolstraat, Meerkerk

#### 50 km/h wegen

In de vormtoets zijn alle 50 km/h wegen van de gemeente Vijfheerenlanden beoordeeld (in totaal 38). Deze wegen zijn op de volgende 5 criteria beoordeeld:

- Kruispuntvorm
- Vrijliggende fietspaden aanwezig
- Herkenbaarheid van het snelheidsregime (geloofwaardigheid van het snelheidsregime)
- Oversteekbaarheid
- Parkeerverbod op/langs rijbaan

In de Bijlage 1 staat de volledige vormtoets van de 50 km/h wegen, met hetzelfde puntensysteem als bij de 30 km/h wegen. In de vormtoets scoren veel 50 km/h wegen slecht of matig. Daarbij scoren ze vooral slecht vanwege de kruispuntvorm, ontbreken van fietspaden en de afwezigheid van oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer. De volgende 50 km/h wegen hadden de slechtste vormtoetsscore:

- Bazeldijk, Meerkerk (0 punten)
- Panoven, Vianen (0,5 punten)
- Mijlweg, Vianen (0,5 punten)
- Oranje Nassaulaan, Leerdam (0,5 punten)

Veel van de 50 km/h wegen die slecht scoren zijn zogenoemde 'grijze wegen', ofwel wegen die tussen een ETW 30 en GOW 50 wegcategorie functioneren. Bij deze wegen kan het een optie zijn om de snelheid naar 30 km/h te verlagen en daar een passende weginrichting bij te vinden.

### **Fietsinfrastructuur**

Naast de 30 en 50 km/h wegen is het fietsinfrastructuur van de hoofdfietsroutes binnen de bebouwde kom beoordeeld. Het fietsinfrastructuur is op de volgende 5 criteria beoordeeld:

- Fietsinfrastructuur is een vrijliggende fietspad
- Het fietsinfrastructuur is voldoende breed
- Kruisingen zijn ongelijkvloers, geregeld of voorrang
- Fietsinfrastructuur is een 1-richtingsfietspad
- Geen obstakels

In de bijlage staat de volledige vormtoets van het fietsinfrastructuur, met dezelfde puntensysteem als bij de 30 en 50 km/h wegen. In de vormtoets scoort het fietsinfrastructuur van veel wegen slecht. De volgende wegen hadden de slechtste vormtoetsscore:

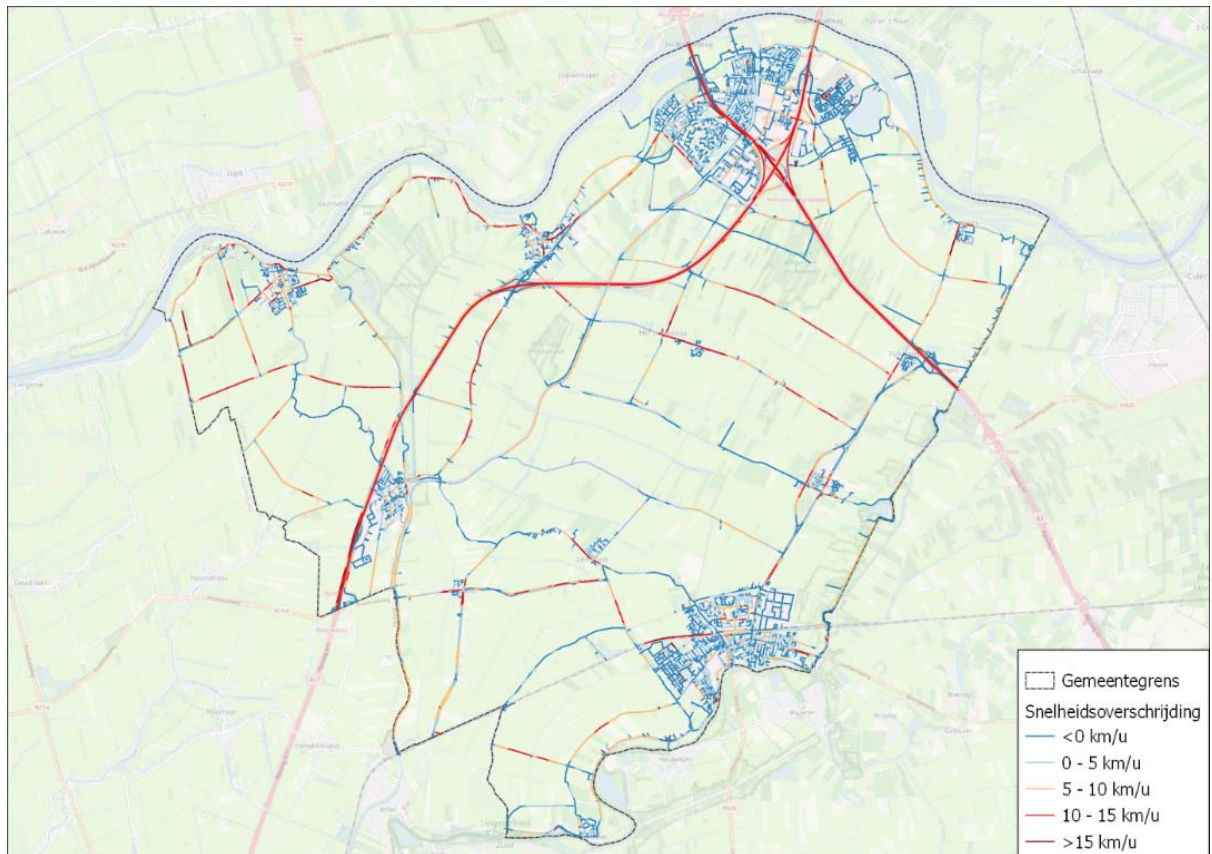
- Panoven, Vianen (1 punt)
- Mijlweg, Vianen (1 punt)
- Ringdijk, Vianen (1,5 punt)
- Lijnbaan, Vianen (1,5 punt)
- (Korte) Kerkstraat, Vianen (1,5 punt)
- Lekdijk, Lexmond (1,5 punt)
- Dorpsstraat, Schoonrewoerd (1,5 punt)
- Lingedijk, Leerdam (1,5 punt)

### 3.3 Snelheid

Snelheid is een belangrijke risico-indicator voor de verkeersveiligheid. De V85<sup>3</sup> snelheid geeft inzicht waar en in welke mate te hard wordt gereden. In Figuur 3-5 is de snelheidsoverschrijding (V85 – Snelheidslimiet) per wegvak weergegeven. Daarin is te zien dat binnen de bebouwde kom op de lange en rechte doorgaande wegen (zowel 30 als 50 km/h) de snelheidsoverschrijding vrij hoog is. Daardoor ontstaan op deze trajecten extra verkeersveiligheidsrisico's.

Straten met meer dan 15 km/h overschrijding zijn:

- Berchmansweg, Hoef en Haag (50 km/h)
- Westelijke Parallelweg, Vianen (50 km/h) (snelheidsdata mogelijk beïnvloed door A2)
- Kortenhoevenweg, Lexmond (30 km/h)
- Kom Lekdijk, Lexmond (30 km/h)
- Graaf Huibertlaan, Everdingen (30 km/h)
- Hei- en Boeicopseweg (30 km/h)
- Lekdijk, Ameide (30 km/h)
- Prinses Marijkeweg, Ameide (30 km/h)
- Zijlkade, Nieuwland (30 km/h)
- Smalzijde, Nieuwland (30 km/h)



Figuur 3-5 Snelheidsoverschrijding op wegen binnen de gemeente Vijfheerenlanden (bron: NDW)

<sup>3</sup> 85<sup>ste</sup> percentiel van alle snelheidsmetingen op een locatie

### 3.4 Rijden onder invloed

Het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer brengt zeer veel risico met zich mee. Over de omvang van gebruik van alcohol en drugs (waaronder ook lachgas) is weinig data beschikbaar, waardoor de omvang van dit risico ook moeilijk op gemeentelijk niveau te duiden is. De politieregistraties in Tabel 3-3 geven aan dat het rijden onder invloed in de gemeente Vijfheerenlanden redelijk constant is. Daarbij moet opgemerkt worden dat de frequentie van gerichte controles de registratie beïnvloed. In welke mate verkeersdeelnemers in de gemeente Vijfheerenlanden onder invloed rijden is niet uit deze data naar voren te halen, maar gelet op het landelijk beeld zal dit risico ook in Vijfheerenlanden aanwezig zijn.

| Jaar | Aantal registraties rijden onder invloed |
|------|------------------------------------------|
| 2019 | 102                                      |
| 2020 | 123                                      |
| 2021 | 109                                      |

Tabel 3-3 Politieregistraties rijden onder invloed in de gemeente Vijfheerenlanden (bron: Dataportaal politie)

### 3.5 Ongevallen

De ongeval cijfers hebben een belangrijke rol bij het bepalen van de risicogroepen en risicolocaties. In de onderstaande tabellen worden het aantal ongevallen/betrokkenen/partijen en slachtoffers (gewonden + doden) per categorie benoemd. Deze informatie wordt gebruikt bij het benoemen van de risicothema's. Het aantal ongevallen en slachtoffers per straat zal bij het opstellen en afwegen van de risicolocaties benoemd worden. In Tabel 3-4 zijn het aantal ongevallen, slachtoffers, gewonden en doden per jaar, tussen 2017 en 2021, weergegeven. Tijdens deze periode zijn het aantal jaarlijkse ongevallen en -slachtoffers afgenomen. Vooral in 2020 was het aantal ongevallen laag, wat waarschijnlijk (deels) komt door de corona(maatregelen).

| Jaar      | Aantal ongevallen | Aantal slachtoffers | Aantal gewonden | Aantal dodelijk |
|-----------|-------------------|---------------------|-----------------|-----------------|
| 2017      | 130               | 26                  | 26              | 0               |
| 2018      | 120               | 30                  | 29              | 1               |
| 2019      | 110               | 25                  | 25              | 0               |
| 2020      | 86                | 18                  | 18              | 0               |
| 2021      | 110               | 21                  | 20              | 1               |
| Gemiddeld | 111               | 24                  | 24              | 0               |

Tabel 3-4 Jaarlijkse ongeval cijfers gemeentelijke wegen in Vijfheerenlanden (bron: VIA)

Tabel 3-5 geeft het aantal ongevallen per snelheidscategorie. Ongevallen waarbij de snelheidslimiet niet is ingevuld of een snelheidslimiet die niet op gemeentelijke wegen voorkomt (bijvoorbeeld 80 km/h) zijn apart gecategoriseerd. In de tabel is te zien dat meer dan de helft van de ongevallen en slachtoffers op 50 km/h wegen waren en 'slechts' rond 20% op 30 km/h wegen. Hieruit blijkt dat de kans op een ongeval (met slachtoffers) veel groter is op 50 km/h wegen, dan op 30 km/h wegen.

| Aandeel weglengte |     | Aantal     |              | Aandeel    |              |
|-------------------|-----|------------|--------------|------------|--------------|
| Wegcategorie      |     | Ongevallen | Slachtoffers | Ongevallen | Slachtoffers |
| Totaal            |     | 556        | 120          |            |              |
| 15 km/u           | 1%  | 3          | 0            | 1%         | 0%           |
| 30 km/u           | 66% | 97         | 27           | 17%        | 23%          |
| 50 km/u           | 33% | 279        | 72           | 50%        | 60%          |
| Niet ingevuld     |     | 141        | 9            | 25%        | 8%           |
| Incorrect         |     | 36         | 12           | 6%         | 10%          |

Tabel 3-5 Ongevallen en slachtoffers per snelheidscategorie gemeentelijke wegen Vijfheerenlanden, tussen 2017 en 2021 (bron: VIA)

In Tabel 3-6 is per vervoerswijze aangegeven hoe vaak het een partij was bij een ongeval en hoeveel slachtoffers het betreffende vervoersmiddel gebruikte. Automobilisten waren veruit het vaakst een partij bij een ongeval. Fietzers en bromfiets+ (inclusief snorfiets, speedpedelec etc.) waren echter met 36% en 28% het vaakst slachtoffer. Als bij fietsers de E-bike wordt meegerekend, dan stijgt het naar 41%. In totaal waren driekwart van alle slachtoffers kwetsbare verkeerdeelnemers.

| Vervoerswijze           | Aantal   |              | Aandeel  |              |
|-------------------------|----------|--------------|----------|--------------|
|                         | Partijen | Slachtoffers | Partijen | Slachtoffers |
| Totaal                  | 919      | 120          |          |              |
| Personenauto            | 499      | 19           | 54%      | 16%          |
| Bestelauto              | 64       | 1            | 7%       | 1%           |
| Vrachtauto              | 39       | 0            | 4%       | 0%           |
| Motor                   | 21       | 9            | 2%       | 8%           |
| Overige                 | 27       | 1            | 3%       | 1%           |
| Railvoertuig            | 0        | 0            | 0%       | 0%           |
| Bromfiets+ <sup>4</sup> | 65       | 33           | 7%       | 28%          |
| Fiets                   | 90       | 43           | 10%      | 36%          |
| Voetganger              | 16       | 8            | 2%       | 7%           |
| Vast/los object         | 88       | 0            | 10%      | 0%           |
| Dier                    | 2        | 0            | 0%       | 0%           |
| E-bike                  | 8        | 6            | 1%       | 5%           |

Tabel 3-6 Partijen en slachtoffers per vervoerswijze op gemeentelijke wegen in Vijfheerenlanden, tussen 2017 en 2021 (bron: VIA)

In Tabel 3-7 zijn het aantal betrokkenen, slachtoffers en bevolkingsaandeel per leeftijdscategorie weergegeven. Qua betrokkenheid zijn vooral 18 t/m 24 jarigen en 25 t/m 39 (relatief) vaak bij ongevallen betrokken. 16 t/m 17, 18 t/m 24 en 70+'ers zijn echter juist (relatief) vaak slachtoffer. Vooral 16 t/m 17 jarigen zijn disproportioneel vaak slachtoffer bij een ongeval.

| Leeftijdscategorie | Aandeel bevolking | Aantal      |              | Aandeel     |              |
|--------------------|-------------------|-------------|--------------|-------------|--------------|
|                    |                   | Betrokkenen | Slachtoffers | Betrokkenen | Slachtoffers |
| Totaal             |                   | 724         | 120          |             |              |
| 0 t/m 11 jaar      | 14%               | 14          | 8            | 2%          | 7%           |
| 12 t/m 15 jaar     | 5%                | 9           | 1            | 1%          | 1%           |
| 16 t/m 17 jaar     | 2%                | 27          | 12           | 4%          | 10%          |
| 18 t/m 24 jaar     | 8%                | 144         | 24           | 20%         | 20%          |
| 25 t/m 39 jaar     | 19%               | 201         | 13           | 28%         | 11%          |
| 40 t/m 49 jaar     | 12%               | 94          | 9            | 13%         | 8%           |
| 50 t/m 59 jaar     | 14%               | 102         | 17           | 14%         | 14%          |
| 60 t/m 69 jaar     | 12%               | 59          | 12           | 8%          | 10%          |
| 70+ Jaar           | 15%               | 68          | 24           | 9%          | 20%          |
| Onbekend           |                   | 6           | 0            | 1%          | 0%           |

Tabel 3-7 Betrokkenen en slachtoffers per leeftijdsgroep op gemeentelijke wegen in Vijfheerenlanden, tussen 2017 en 2021 (bron: VIA)

<sup>4</sup> Inclusief onder andere snorfiets, brommobiel en speed pedelec

### Onderlinge relaties

Om de onderlinge relaties tussen snelheidscategorie, vervoerswijze en leeftijdscategorie in beeld te brengen zijn in de Bijlage 2 aanvullende tabellen weergegeven. Dit levert de volgende inzichten op:

#### *30 km/h wegen*

- Vooral kwetsbare deelnemers slachtoffer, waarvan 41% (11 slachtoffers) fietser, 19% (5 slachtoffers) bromfiets+ en 11% (3 slachtoffers) E-bike gebruikers.
- 18 t/m 24 en 25 t/m 29 jarigen het vaakst bij ongevallen betrokken. Aantal slachtoffers redelijk verspreid over de leeftijdsgroepen, maar ten opzichte van het bevolkingsaandeel relatief hoog bij de 0 t/m 11 jarigen (5 slachtoffers) en 18 t/m 24 (4 slachtoffers).

#### *50 km/h wegen*

- Vooral fietsers (32%, 23 slachtoffers), bromfiets+ (29%, 21 slachtoffers) en automobilisten (24%, 17 slachtoffers) slachtoffer bij ongevallen op 50 km/h wegen.
- 18 t/m 24 jarigen en 70+'ers het vaakst slachtoffer op 50 km/h wegen (beide 21%, 15 slachtoffers). 16 t/m 17 jarigen disproportioneel vaak slachtoffer (11%, 8 slachtoffers)

#### *Fietsers & E-bike gebruikers*

- De meeste fietsslachtoffers waren ouder dan 70 jaar (33%, 16 slachtoffers). Ook 50 t/m 59 en 60 t/m 69 jarigen waren vaak slachtoffer bij fietsongevallen (beide 18%, 9 slachtoffers)

#### *Bromfiets+*

- Meer dan de helft van alle betrokkenen en slachtoffers zaten in de leeftijdsgroepen 16 t/m 17 jaar en 18 t/m 24 jaar.

#### *Automobilisten*

- 18 t/m 24 en 25 t/m 39 jarigen (relatief) vaak bij ongevallen betrokken (33% en 22%). 18 t/m 24 jarigen veruit het vaakst slachtoffer (42%, 8 slachtoffers)

## 4. Risicothema's en -locaties

### 4.1 Risicothema's

Gebaseerd op de informatie uit de analyse zijn 9 risicothema's voor de gemeente Vijfheerenlanden opgesteld. Deze risicothema's (met bijbehorende beleidsthema's) zijn:

1. 30 km/h wegen (veilige infrastructuur)
2. 50 km/h wegen (veilige infrastructuur)
3. (Oudere) fietsers (kwetsbare- en onervaren verkeersdeelnemers)
4. E-bike (kwetsbare- en onervaren verkeersdeelnemers)
5. (jonge) bromfietzers (kwetsbare- en onervaren verkeersdeelnemers)
6. Jonge automobilisten (onervaren verkeersdeelnemers)
7. Rijden onder invloed
8. Snelheid in het verkeer
9. Afleiding in het verkeer

In de volgende paragrafen worden de risicothema's nader toegelicht.

#### 4.1.1 Risicothema 1: 30 km/h wegen

Op ongeveer 2/3 van de totale weglengte in het beheer van de gemeente Vijfheerenlanden geldt een snelheidslimiet van 30 km/h. In de vormtoets scoren de meeste beoordeelde 30 km/h wegen een voldoende of zelfs goed. Een aantal scoren met 2,5 punten matig, maar wel dicht tegen een voldoende.

Uit de snelheidsdata blijkt dat op veel 30 km/h wegen grote snelheidsoverschrijdingen zijn. Deze overschrijdingen zijn met name op de wegen binnen de kleinere dorpskernen, waarbij de weg ook een ontsluitingsfunctie heeft en direct aansluit op een 60 km/h weg.

In de periode 2017-2021 waren 97 ongevallen en 27 slachtoffers op 30 km/h wegen geregistreerd. De slachtoffers waren vooral kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers (11), bromfiets+ (5), voetgangers (4) en E-bikers (3). Qua leeftijden zijn 0 t/m 11 en 18 t/m 24 jarigen (ten opzichte van het bevolkingsaandeel) relatief vaak slachtoffer bij een ongeval op een 30 km/h weg.

Uit de analyse blijkt dat de verkeersveiligheidsrisico's op 30 km/h wegen relatief beperkt zijn. Toch zijn er een aantal aandachtspunten zoals snelheid op de "doorgaande" 30 km/h wegen en verkeersveiligheid voor kwetsbare deelnemers (met name fietsers) op deze wegen. Om deze redenen verdient het risicothema '30 km/h wegen' een prioriteit in de aanpak. Paragraaf 4.2 gaat in op specifieke risicolocaties op de 30 km/h wegen.

#### 4.1.2 Risicothema 2: 50 km/h wegen

Op ongeveer 1/3 van de totale weglengte in het beheer van de gemeente Vijfheerenlanden geldt een snelheidslimiet van 50 km/h. In de vormtoets scoren veel 50 wegen matig of slecht. Dit zijn voor een groot deel "grijze" wegen. Uit de snelheidsdata blijkt dat op 50 km/h trajecten met lange rechtstanden en weinig kruisingen grote snelheidsoverschrijdingen voorkomen.

In de periode 2017-2021 waren 279 ongevallen en 72 slachtoffers op 50 km/h wegen geregistreerd. Dat zijn (ondanks een lager weglengte aandeel) veel meer ongevallen en slachtoffers, dan op 30 km/h wegen. De slachtoffers waren voornamelijk fietsers (23), bromfiets+ (21) en automobilisten (17). Qua leeftijden zijn 16 t/m 17 (8 slachtoffers), 18 t/m 24 (15 slachtoffers) en 70+ (15 slachtoffers) (relatief) vaak slachtoffer bij ongevallen op 50 km/h wegen.

Uit de analyse blijkt dat de verkeersveiligheidsrisico's op 50 km/h wegen groot zijn. Zo scoren veel wegen matig of slecht in vormtoets en hebben meerdere trajecten hoge snelheidsoverschrijdingen. Daarnaast waren de meeste ongevallen en slachtoffers op de 50 wegen. Van deze slachtoffers waren de meeste fietsers en

bromfiets+ bestuurders. Om deze redenen verdient het risicothema '50 km/h wegen' een hoge prioriteit in de aanpak. Paragraaf 4.2 gaat in op specifieke risicolocaties op de 50 km/h wegen.

#### 4.1.3 Risicothema 3: (Oudere) fietsers

In de vormtoets scoorde de fietsinfrastructuur van veel beoordeelde wegen slecht. Uit de ongevallencijfers komt naar voren dat fietsers het vaakst slachtoffers zijn bij ongevallen (36% van alle slachtoffers). 33% van de fietsslachtoffers was 70+ en 69% 50 jaar of ouder. De fietsslachtoffers zijn dus voornamelijk ouderen. Verder waren 2/3 van alle fietsongevallen (waarvan de snelheidslimiet bekend is) op 50 km/h wegen. Vanwege het hoge aantal fietsslachtoffers worden (oudere) fietsers als een risicothema met hoge prioriteit gezien.

#### 4.1.4 Risicothema 4: E-bike gebruikers

In de periode 2017-2021 was het aantal E-bike slachtoffers in het verkeer beperkt (6 slachtoffers). Van deze 6 waren er echter 2 dodelijk (beide in de leeftijdscategorie 60 t/m 69 jaar) en enige doden op gemeentelijke wegen in Vijfheerenlanden). Daarnaast was in 2016 ook een dodelijk E-bike ongeval. Verder is het mogelijk dat een deel van de geregistreerde slachtoffers onder reguliere fietsers in werkelijkheid E-bike gebruikers waren. Hoewel het aantal slachtoffers onder E-bike gebruikers nog beperkt is, zal het (vanwege het toenemende E-bike gebruik) de komende jaren waarschijnlijk verder toenemen. Daarnaast is door de hoge rijsnelheden de kans op (dodelijk) letsel op een E-bike groter, dan op een reguliere fiets.

Vanwege de bovengenoemde redenen wordt de E-bike als een risicothema met hoge prioriteit gezien.

#### 4.1.5 Risicothema 5: (Jonge) bromfiets(+) bestuurders

Na fietsers waren bromfiets+ (inclusief onder andere snorfiets, brommobiel, speed pedelec) gebruikers het vaakst slachtoffer (28%) bij een ongeval. De helft van deze slachtoffers zaten in de leeftijdsgroepen 16 t/m 17 jaar (24%) of 18 t/m 24 jaar (27%). Naast kwetsbare verkeersdeelnemers zijn met name ook de 16 t/m 17 jarigen ook onervaren deelnemers. Daarom worden (jonge) bromfiets(+) bestuurders als een risicothema met prioriteit gezien.

#### 4.1.6 Risicothema 6: Jonge automobilisten

42% van alle slachtoffers (8) onder automobilisten was tussen de 18 en 24 jaar. Daarnaast waren 22% van alle betrokken automobilisten bij ongevallen jonge automobilisten. Deze groep is dus (onder automobilisten) disproportioneel vaak betrokken en slachtoffer bij ongevallen. Jonge automobilisten worden als onervaren verkeersdeelnemers gezien. Om deze redenen worden jonge automobilisten als een risicothema met prioriteit gezien.

#### 4.1.7 Risicothema 7: Rijden onder invloed

De afgelopen jaren waren elk jaar ruim 100 registraties van rijden onder invloed. Verdere cijfers over het rijden onder invloed (alcohol en drugs) zijn niet beschikbaar. Hierdoor is het lastig in te schatten hoe groot dit probleem is binnen de gemeente Vijfheerenlanden, maar gezien het aantal registraties wel aanwezig. Daarom wordt rijden onder invloed als een risicothema gezien.

#### 4.1.8 Risicothema 8: Snelheid in het verkeer

Uit de V85 cijfers bleek dat op een deel van de gemeentelijke wegen veel (grote) snelheidsovertredingen plaatsvinden. Dit zijn voornamelijk 50 km/h wegen met lange rechtstanden en 'doorgaande' 30 km/h wegen binnen kleine dorpskernen. Vanwege de aanwezigheid van grote snelheidsovertredingen is ook snelheid in het verkeer een belangrijke risicothema in de gemeente Vijfheerenlanden.

#### 4.1.9 Risicothema 9: Afleiding in het verkeer

Over afleiding in het verkeer zijn geen cijfers op lokaal- of regionaal niveau beschikbaar. Uit landelijk onderzoek van het SWOV blijkt dat afleiding in het verkeer een (toenemend) probleem is<sup>5</sup>. Om deze reden wordt afleiding in het verkeer als een risicothema gezien.

#### 4.2 Risicolocaties

In de voorgaande paragraaf zijn de 30 km/h wegen en 50 km/h wegen als risicothema benoemd. In deze paragraaf worden specifieke locaties (trajecten of kruispunten) benoemd waar een combinatie van risicofactoren er toe leidt dat deze specifieke locatie een verhoogd ongevalsrisico heeft. Dit leidt tot een overzicht van de belangrijkste of meest opvallende risicolocaties. Per locatie wordt een korte toelichting gegeven op de oorzaak van het veiligheidsrisico. Dit vormt een aanknopingspunt voor de vertaling naar passende maatregelen, zie daartoe hoofdstuk 0.

De geprioriteerde risicolocaties komen in beeld door verschillende 'gegevenslagen' over elkaar te leggen. Zo wordt duidelijk waar verschillende aan elkaar gerelateerde risico-indicatoren elkaar overlappen en versterken. In een werksessie met de wegbeheerder zijn deze locaties doorgenomen en is de ruimte geboden voor locatie specifieke kennis.

Met de informatie uit de risicoanalyse is in een overzichtstabel voor elke beoordeelde straat de volgende informatie benoemd:

- Onderdeel van hoofdroute (fiets, OV, vracht en/of landbouw);
- Gemeten V85;
- Geregistreerde ongevallen (uitgesplitst in: doden, gewonden, alleen materiele schade);
- School naast rijbaan;
- Etmaal verkeersintensiteit;
- Etmaal fietsintensiteit;
- Bekende klachten en meldingen;
- Vormtoetsscore (totale score);
- Vormtoetsscore (goed/voldoende/matig/onvoldoende);
- Type fietsinfrastructuur (fietspad, fiets(suggestie)strook, geen);
- Opmerkingen;
- Prioriteit (hoog, midden, laag).

Deze overzichtstabel staat in het document 'Tabel risicoanalyse Vijfheerenlanden' en is ook als een Excelbestand meegestuurd. De kolommen fietsintensiteit en 'bekende klachten en meldingen' zijn leeg en kunnen door de gemeente aangevuld worden. Het Excel bestand is een 'levend' document die door de gemeente op latere momenten aangevuld of geactualiseerd kan worden. Voor wegen met een onvoldoende of matig in de vormtoets beoordeling is de prioriteit aangegeven. Wegen met een slechte vormtoetsscore en/of veel ongevallen. Een aantal wegen hebben de hoogste prioriteit (prioriteit A) gekregen. Deze wegen zijn hieronder benoemd.

##### **Don Velascodreef, Vianen (50 km/h)**

De Don Velascodreef scoort matig in de vormtoets, mede door het ontbreken van fietsinfrastructuur. Daarnaast is deze straat onderdeel van de fietsroute richting busstation Lekbrug. Verder heeft een projectontwikkelaar plannen om langs deze straat woningen te bouwen, wat tot een intensiteitstoename zal leiden. Verder is de V85 snelheid onder de 50 km/h en waren tussen 2017 en 2021 2 ongevallen met letsel. De afwezigheid van vrijliggende fietsinfrastructuur op deze fietsroute in combinatie met een snelheidslimiet van 50 km/h voor motorvoertuigen geeft een verhoogd ongevalsrisico voor fietsers.

---

<sup>5</sup> <https://swov.nl/nl/factsheet/afleiding-het-verkeer>

### **Kanaalweg, Vianen (50 km/h)**

De Kanaalweg (ten noorden van rotonde met Aime Bonnastraat) scoort slecht in de vormtoets, mede door de aanwezigheid van een fietssuggestiestrook in plaats van een vrijliggend fietspad. Daarnaast is dit traject onderdeel van een hoofdfietsroute. Verder is de V85 snelheid net boven de 50 km/h en was tussen 2017 en 2021 1 ongeval met letsel. Momenteel wordt langs deze straat woningen gebouwd. Onderdeel van deze woningbouwproject is het opnieuw inrichten van de Kanaalweg. De afwezigheid van vrijliggende fietsinfrastructuur op deze fietsroute in combinatie met een snelheidslimiet van 50 km/h voor motorvoertuigen geeft een verhoogd ongevalsrisico voor fietsers. Aangezien de Kanaalweg opnieuw wordt ingericht geeft dit de mogelijkheid om het traject volgens de Duurzaam Veilig principes te ontwerpen.

### **Industrieweg, Leerdam (50 km/h)**

De Industrieweg scoort slecht in de vormtoets, mede door het ontbreken van fietsinfrastructuur. Daarnaast lijkt de vormgeving sterk op een ETW 60 weg. Dit maakt dat het snelheidsregime niet geloofwaardig. Verder is de V85 snelheid 50 km/h en waren tussen 2017 en 2021 4 ongevallen met letsel. Deze ongevallen waren voornamelijk op de rotonde met de Schaikseweg. De afwezigheid van vrijliggende fietsinfrastructuur op deze straat in combinatie met een snelheidslimiet van 50 km/h voor motorvoertuigen geeft een verhoogd ongevalsrisico voor fietsers.

### **Oranje Nassaulaan, Leerdam (50 km/h)**

De Oranje Nassaulaan scoort slecht in de vormtoets. Dit wordt vooral veroorzaakt door de afwezigheid van een vrijliggend fietspad langs deze route (er ligt alleen een fietssuggestiestrook). Daarnaast is dit traject onderdeel van een hoofdfietsroute. Verder is de V85 snelheid onder de 50 km/h en was tussen 2017 en 2021 één ongeval met letsel. De afwezigheid van vrijliggende fietsinfrastructuur op deze fietsroute in combinatie met een snelheidslimiet van 50 km/h voor motorvoertuigen geeft een verhoogd ongevalsrisico voor fietsers.

### **Tiendweg, Leerdam (50 km/h)**

De Tiendweg scoort slecht in de vormtoets. Dit wordt vooral veroorzaakt door de afwezigheid van een vrijliggende fietspad langs deze route (er ligt alleen een fietssuggestiestrook), terwijl op deze weg veel gemotoriseerd- en fietsverkeer aanwezig is (tot wel 13.000 mvt en 2000 fietsers per etmaal). Daarnaast is de V85 met 56 km/h aan de hoge kant. Verder waren tussen 2017 en 2021 in totaal 25 ongevallen, waarvan 5 met letsel en 1 dodelijk op de Tiendweg. De afwezigheid van vrijliggende fietsinfrastructuur op deze straat in combinatie met een V85 van 56 km/h geeft een verhoogd ongevalsrisico voor fietsers. Dit wordt bevestigd door het hoge aantal (letsel)ongevallen.

### **Kerkweg (30 & 50 km/h traject), Leerbroek**

Het 50 km/h traject van de Kerkweg scoort slecht in de vormtoets, omdat de inrichting sterk overeenkomt met een 60 km/h weg. Daarnaast ontbreekt langs een deel van de route een vrijliggend fietspad (alleen fietssuggestiestroken). Dit maakt het snelheidsregime niet geloofwaardig. Verder is de V85 snelheid met 55 km/h aan de hoge kant. De afwezigheid van vrijliggende fietsinfrastructuur op een deel van deze straat in combinatie met een V85 van 56 km/h geeft een verhoogd ongevalsrisico voor fietsers. De gemeente heeft aangegeven dat er plannen zijn om op het gehele bibeko traject van de Kerkweg een maximumsnelheid van 30 km/h in te voeren. Het toepassen van deze maatregel geeft de mogelijkheid om de Kerkweg volgens de Duurzaam Veilig principes te ontwerpen.

## 5. Uitvoeringsprogramma

Voor de risicothema's en -locaties met A en B prioriteit zijn in Tabel 5-1 van hoofdstuk 5.1 de doelstellingen en oplossingsrichtingen geformuleerd. Verder wordt in hoofdstuk 5.2 voorbeelden van algemene maatregelen qua gedragsbeïnvloeding benoemd.

### 5.1 Belangrijkste risicothema's, risicolocaties en oplossingsrichtingen

| Locatie/thema                          | Categorie | Doelstelling                                                                                                                                                                                     | Oplossingsrichtingen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------------------------------------|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Risicothema's</i>                   |           |                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 50 km/h wegen                          |           | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Waar nodig de herkenbaarheid van 50 km/h wegen versterken</li> <li>- Verkeersveiligheid voor fietsers verbeteren</li> </ul>                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Waar mogelijk de snelheidslimiet verlagen naar 30 km/h met bijbehorende vormgeving</li> <li>- Waar mogelijk vrijliggende fietspaden creëren</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| (Oudere) fietsers en E-bike gebruikers |           | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkeersveiligheid voor fietsers verbeteren</li> <li>- Fietsers informeren over verkeersveiligheid</li> </ul>                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Campagnes en educatieprogramma's opzetten (In samenwerking met provincie)</li> <li>- Cursussen over gebruik E-bike aanbieden</li> <li>- Op drukke fietsroutes, waar nodig, de fietsvoorzieningen verbeteren</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                      |
| <i>Risicolocaties</i>                  |           |                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Don Velascodreef (Vianen)              | A         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Snelheidslimiet herkenbaar en inrichting komt overeen met Duurzaam Veilig inrichtingskenmerken</li> <li>- Positie van de fietser verstevigen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Snelheidslimiet verlagen naar 30 km/h, met bijbehorende vormgeving</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Kanaalweg (Vianen)                     | A         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Passende vormgeving voor geldende snelheidslimiet</li> </ul>                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Snelheidslimiet verlagen naar 30 km/h, met bijbehorende vormgeving</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Industrieweg (Leerdam)                 | A         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Passende vormgeving voor geldende snelheidslimiet</li> </ul>                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Snelheidslimiet verlagen naar 30 km/h, met bijbehorende vormgeving</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Oranje Nassaulaan (Leerdam)            | A         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Passende vormgeving voor geldende snelheidslimiet</li> </ul>                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>- GOW 30 toepassen (vormgeving nog niet bekend)</li> <li>- fietssuggestiestroken verbreden naar 1,5-2 m</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Tiendweg (Leerdam)                     | A         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkeersveiligheid voor fietsers verbeteren</li> </ul>                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- GOW 30 toepassen (vormgeving nog niet bekend)</li> <li>- fietssuggestiestroken verbreden naar 1,5-2 m</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Kerkweg (Leerbroek)                    | A         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Passende vormgeving voor geldende snelheidslimiet</li> </ul>                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Snelheidslimiet op 50 km/h trajecten verlagen naar 30 km/h</li> <li>- 30 km/h vormgeving toepassen die sterk afwijkt van de 60 km/h wegen</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Clarissenhof                           | B         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkeersveiligheid voor fietsers verbeteren</li> </ul>                                                                                                  | <p><i>Traject tussen Langeweg en Wilhelminastraat</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Snelheidslimiet verlagen naar 30 km/h, met bijbehorende vormgeving</li> </ul> <p><i>Traject tussen Helsdingse Achterweg en Langeweg</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Snelheidslimiet verlagen naar 30 km/h, met bijbehorende vormgeving</li> <li>- GOW 30 toepassen (vormgeving nader bepalen)</li> <li>- fietssuggestiestroken verbreden naar 1,5-2 m</li> </ul> |
| Panoven                                | B         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Passende snelheidslimiet bij vormgeving</li> </ul>                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- (Deel) afsluiten voor gemotoriseerd verkeer.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

| Locatie/thema                                        | Categorie | Doelstelling                                        | Oplossingsrichtingen                                                                                                                                          |
|------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                      |           |                                                     | - Fietsstraat vormgeving toepassen (met snelheidslimiet van 30 km/h)                                                                                          |
| Prins Bernhardstraat                                 | B         | - Verkeersveiligheid (voor fietsers) verbeteren     | - Nader onderzoek rotonde met Burg. Jhr. Hoeufftlaan nodig                                                                                                    |
| Jan Blankenweg en Hagenweg (traject met fietsstrook) | B         | - Verkeersveiligheid voor fietsers verbeteren       | - Vrijliggende fietspaden creëren                                                                                                                             |
| Stuartweg                                            | B         | - Recent aangepast. Situatie monitoren              | n.v.t.                                                                                                                                                        |
| Schaikseweg                                          | B         | - Verkeersveiligheid op rotondes verbeteren         | - Inrichting conform landelijke richtlijn 'eenheid in rotondes'                                                                                               |
| Recht van ter Leede                                  | B         | - Passende vormgeving voor geldende snelheidslimiet | - Snelheidslimiet verlagen naar 30 km/h, met bijbehorende vormgeving<br>- 50 km/h vormgeving en vrijliggende fietspaden construeren                           |
| Spoorstraat                                          | B         | - Verkeersveiligheid voor fietsers verbeteren       | - Nader onderzoek rotonde met Schaikseweg nodig                                                                                                               |
| Koningin Emmalaan                                    | B         | - Recent aangepast. Situatie monitoren              | n.v.t.                                                                                                                                                        |
| Horndijk                                             | B         | - Passende vormgeving voor geldende snelheidslimiet | - Snelheidslimiet verlagen naar 30 km/h, met bijbehorende vormgeving<br>- Fietsstraat vormgeving toepassen<br>- Extra snelheidsremmende maatregelen toepassen |
| Lingedijk                                            | B         | - Passende vormgeving voor geldende snelheidslimiet | - Snelheidslimiet verlagen naar 30 km/h, met bijbehorende vormgeving                                                                                          |
| Tolstraat                                            | B         | - Verlagen V85 snelheid                             | - Extra snelheidsremmende maatregelen toepassen<br>- Inzetten op meer snelheidsremmend profiel (suggestie: asfalt met streetprint)                            |
| Leerbroekseweg                                       | B         | - Passende vormgeving voor geldende snelheidslimiet | - Snelheidslimiet verlagen naar 30 km/h, met bijbehorende vormgeving                                                                                          |
| Broekseweg                                           | B         | - Verlagen V85 snelheid                             | - Extra snelheidsremmende maatregelen toepassen<br>- Inzetten op meer snelheidsremmend profiel (suggestie: asfalt met streetprint)                            |

Tabel 5-1 Uitvoeringsprogramma risicothema's en -locaties gemeente Vijfheerenlanden

## 5.2 Gedragsbeïnvloeding

Naast infrastructurele maatregelen kan verkeersveiligheid ook verbeterd worden door gedragsbeïnvloeding. Gedragsbeïnvloeding kan door middel van educatie of door handhaving:

### Educatie

Bij verkeerseducatie ligt de focus op het informeren of het geven van cursussen aan een specifieke doelgroep, zoals scholieren en oudere e-bike gebruikers. Zo kan bijvoorbeeld de gemeente in samenwerking lespakketten over verkeersveiligheid aan scholieren aanbieden (in samenwerking met schoolinstellingen) of rijcursussen aan oudere e-bike gebruikers (in samenwerking met ouderenbonden). De gemeente kan voor educatiemaatregelen samenwerken met de provincie Utrecht en gebruik maken van de educatie maatregelen die door de provincie worden gefaciliteerd. Daarbij valt te denken aan de volgende educatiemaatregelen:

- Blindspot; educatie voor basisschoolscholieren over de dode hoek van grote voertuigen.
- Mobiel in de hand, fiets aan de kant; educatie voor 10-14 jarigen over smartphonegebruik op de fiets.
- Doortrappen; programma voor senioren over fietsveiligheid.

### Handhaving

Om snelheid in het verkeer, rijden onder invloed en afleiding in het verkeer aan te pakken zal afstemming en samenwerking met politie nodig zijn. Om deze samenwerking te versterken kan verkeersveiligheid een onderdeel worden in het Integraal Veiligheidsplan (IVP) van de gemeente Vijfheerenlanden. Verder kan de gemeente in samenwerking met de politie een meetnet voor alcohol-/drugs en/of afleiding in het verkeer opzetten. Door dit op structurele basis met vaste tijdstippen uit te voeren kunnen de trends over beide aspecten in beeld worden gebracht.

## Bijlage 1 Resultaten Vormtoets

### Vormtoetsscore 30 km/h wegen:

| Straten               | Snelheidsremmers op lange rechtstanden | Wegdek andere verharding dan gesloten | Herkenbaarheid (VSGS) | Oversteekbaarheid | 30 km kruispunten gelijkwaardig | Score |
|-----------------------|----------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------|-------------------|---------------------------------|-------|
| <i>Ameide</i>         |                                        |                                       |                       |                   |                                 |       |
| Lekdijk               | 0.5                                    | 0                                     | 0.5                   | 0.5               | 1                               | 2.5   |
| Oudendijk             | 0                                      | 1                                     | 1                     | 0                 | 1                               | 3     |
| Benedendamsestraat    | 0                                      | 1                                     | 1                     | 0                 | 1                               | 3     |
| Prinsengracht         | 1                                      | 0.5                                   | 1                     | 0.5               | 0.5                             | 3.5   |
| Broekseweg            | 0.5                                    | 0                                     | 0.5                   | 0.5               | 1                               | 2.5   |
| Tiendweg              | 0.5                                    | 0.5                                   | 0.5                   | 1                 | 1                               | 3.5   |
| Hogewaard             | 0                                      | 1                                     | 0.5                   | 1                 | 1                               | 3.5   |
| Molenstraat           | 0.5                                    | 1                                     | 1                     | 1                 | 1                               | 4.5   |
| <i>Lexmond</i>        |                                        |                                       |                       |                   |                                 |       |
| Kortenhoeveneseweg    | 0.5                                    | 0.5                                   | 0.5                   | 1                 | 1                               | 3.5   |
| De Laak               | 1                                      | 1                                     | 1                     | 1                 | 1                               | 5     |
| Dorpsstraat           | 0                                      | 1                                     | 1                     | 0                 | 0.5                             | 2.5   |
| Kom Lekdijk           | 1                                      | 0                                     | 1                     | 1                 | 0.5                             | 3.5   |
| <i>Vianen</i>         |                                        |                                       |                       |                   |                                 |       |
| Prinses Julianastraat | 0.5                                    | 0                                     | 1                     | 1                 | 1                               | 3.5   |
| Korte Kerkstraat      | 1                                      | 1                                     | 1                     | 1                 | 0.5                             | 4.5   |
| Rietkamp              | 1                                      | 0.5                                   | 1                     | 1                 | 1                               | 4.5   |
| <i>Leerdam</i>        |                                        |                                       |                       |                   |                                 |       |
| Eksterlaan            | 1                                      | 0.5                                   | 1                     | 1                 | 1                               | 4.5   |
| Drossaardslaan        | 1                                      | 0.5                                   | 1                     | 1                 | 1                               | 4.5   |
| Stationsweg           | 1                                      | 0.5                                   | 0.5                   | 1                 | 1                               | 4     |
| Lingedijk Noord       | 0                                      | 1                                     | 1                     | 0                 | 1                               | 3     |
| Lingedijk Zuid        | 1                                      | 0                                     | 0.5                   | 0.5               | 1                               | 3     |
| Saffierlaan           | 0                                      | 0                                     | 1                     | 1                 | 1                               | 3     |
| Patremoniumstraat     | 1                                      | 1                                     | 1                     | 1                 | 1                               | 5     |
| Loosdorp              | 0.5                                    | 0                                     | 1                     | 1                 | 1                               | 3.5   |
| <i>Schoonrewoerd</i>  |                                        |                                       |                       |                   |                                 |       |
| Dorpsstraat           | 0.5                                    | 0.5                                   | 1                     | 1                 | 1                               | 4     |
| <i>Hei en Boeicop</i> |                                        |                                       |                       |                   |                                 |       |
| Hei- en Boeicopseweg  | 0.5                                    | 0                                     | 0.5                   | 1                 | 1                               | 3     |
| <i>Leerbroek</i>      |                                        |                                       |                       |                   |                                 |       |
| Leerbroekseweg        | 0.5                                    | 0                                     | 0.5                   | 1                 | 1                               | 3     |
| Dorpsweg              | 1                                      | 0                                     | 1                     | 1                 | 1                               | 4     |
| Kerkweg               | 0                                      | 0                                     | 1                     | 1                 | 1                               | 3     |
| <i>Meerkerk</i>       |                                        |                                       |                       |                   |                                 |       |
| Gorinchemsestraat     | 1                                      | 0                                     | 1                     | 0.5               | 0.5                             | 3     |
| Tolstraat             | 0                                      | 0                                     | 1                     | 1                 | 0.5                             | 2.5   |
| Burgemeester Sloblaan | 0.5                                    | 1                                     | 1                     | 1                 | 1                               | 4.5   |

### Vormtoetsscore 50 km/h wegen

| Straat                            | Kruispunten ingericht met rotonde (voorkeur) of VRI? | Heeft de weg vrijliggende fietspaden? | Herkenbaarheid (VSGS) | Oversteekvoorzieningen | Wordt er niet geparkeerd langs de rijbaan | Score |
|-----------------------------------|------------------------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------|------------------------|-------------------------------------------|-------|
| <i>Vianen</i>                     |                                                      |                                       |                       |                        |                                           |       |
| Lexmondsestraatweg                | 0                                                    | 1                                     | 1                     | 0                      | 1                                         | 3     |
| Bentz-Berg                        | 0                                                    | 1                                     | 1                     | 1                      | 1                                         | 4     |
| Lange Waaijsteeg                  | 0                                                    | 1                                     | 1                     | 0                      | 1                                         | 3     |
| Langeweg                          | 0                                                    | 1                                     | 1                     | 0                      | 0                                         | 2     |
| Helsdingse Achterweg              | 0                                                    | 1                                     | 1                     | 1                      | 1                                         | 4     |
| Het Slijk                         | 0                                                    | 1                                     | 1                     | 1                      | 1                                         | 4     |
| Westelijke Parallelweg            | 0.5                                                  | 1                                     | 0.5                   | 1                      | 1                                         | 4     |
| Clarissenhof                      | 0.5                                                  | 0                                     | 0.5                   | 0.5                    | 0.5                                       | 2     |
| Panoven                           | 0                                                    | 0                                     | 0                     | 0                      | 0.5                                       | 0.5   |
| Don Velascodreef                  | 0                                                    | 0                                     | 1                     | 0                      | 1                                         | 2     |
| Prins Bernhardstraat              | 0.5                                                  | 1                                     | 1                     | 0.5                    | 1                                         | 4     |
| Burgemeester Jonkheer Hoeufftlaan | 0                                                    | 1                                     | 1                     | 1                      | 0                                         | 3     |
| Aimé Bonnastraat                  | 0.5                                                  | 0.5                                   | 1                     | 0.5                    | 1                                         | 3.5   |
| Kanaalweg <sup>6</sup>            | 0.5                                                  | 0                                     | 0.5                   | 0                      | 0.5                                       | 1.5   |
| Brugstraat                        | 0                                                    | 0                                     | 1                     | 0.5                    | 0                                         | 1.5   |
| Jan Blankenweg                    | 0.5                                                  | 0                                     | 1                     | 0.5                    | 1                                         | 3     |
| Hagenweg                          | 1                                                    | 0.5                                   | 1                     | 1                      | 1                                         | 4.5   |
| Willem van Duvenvoordestraat      | 0                                                    | 1                                     | 1                     | 0.5                    | 0.5                                       | 3     |
| Stuartweg                         | 0                                                    | 1                                     | 1                     | 0                      | 1                                         | 3     |
| Ir. D.S. Tuijnmanweg              | 0.5                                                  | 0                                     | 1                     | 0                      | 1                                         | 2.5   |
| Lange Dreef                       | 0                                                    | 1                                     | 1                     | 0                      | 1                                         | 3     |
| De Limiet                         | 0                                                    | 0                                     | 1                     | 0                      | 1                                         | 2     |
| Laanakkerweg                      | 0                                                    | 0                                     | 0.5                   | 0                      | 1                                         | 1.5   |
| Mijlweg                           | 0                                                    | 0                                     | 0.5                   | 0                      | 0                                         | 0.5   |
| <i>Meerkerk</i>                   |                                                      |                                       |                       |                        |                                           |       |
| Bazeldijk                         | 0                                                    | 0                                     | 0                     | 0                      | 0                                         | 0     |
| <i>Leerdam</i>                    |                                                      |                                       |                       |                        |                                           |       |
| Schaikseweg                       | 0.5                                                  | 1                                     | 1                     | 1                      | 0.5                                       | 4     |
| Recht van Ter Leede               | 0.5                                                  | 0                                     | 0                     | 1                      | 1                                         | 2.5   |
| Parallelweg                       | 0.5                                                  | 1                                     | 1                     | 1                      | 1                                         | 4.5   |
| Industrieweg                      | 0.5                                                  | 0                                     | 0                     | 0                      | 1                                         | 1.5   |
| Koningin Emmalaan                 | 0                                                    | 1                                     | 1                     | 1                      | 0                                         | 3     |
| Spoorstraat                       | 0.5                                                  | 1                                     | 1                     | 1                      | 1                                         | 4.5   |
| Oranje Nassaulaan                 | 0                                                    | 0                                     | 0.5                   | 0                      | 0                                         | 0.5   |
| Horndijk                          | 0                                                    | 0                                     | 0                     | 0                      | 1                                         | 1     |
| Zuid Hollandweg                   | 0.5                                                  | 1                                     | 0.5                   | 0.5                    | 1                                         | 3.5   |
| Tiendweg                          | 0                                                    | 0                                     | 1                     | 0                      | 0                                         | 1     |
| Lingedijk                         | 0                                                    | 0                                     | 0                     | 0                      | 1                                         | 1     |
| Joost de Jongestraat              | 0                                                    | 0                                     | 0                     | 0                      | 0                                         | 0     |
| <i>Leerbroek</i>                  |                                                      |                                       |                       |                        |                                           |       |
| Leerbroekseweg                    | 0                                                    | 0                                     | 0                     | 0                      | 1                                         | 1     |
| Kerkweg <sup>7</sup>              | 0                                                    | 0.5                                   | 0                     | 0                      | 1                                         | 1.5   |

<sup>6</sup> Traject wordt inmiddels aangepast en de maximum snelheid naar 30 km/h verlaagd.

<sup>7</sup> Inmiddels heeft de gemeente plannen om de maximum snelheid naar 30 km/h te verlagen

## Vormtoets fietsinfrastructuur

| Straat                     | Vrijliggend?   | Volgende breed? | Fiets-oversteken ongelijkvloers, geregeld en/of voorrang? | 1-richtings-fietspad? | Geen obstakels | Opgeteld |
|----------------------------|----------------|-----------------|-----------------------------------------------------------|-----------------------|----------------|----------|
| <i>Vianen</i>              |                |                 |                                                           |                       |                |          |
| Vijverlust                 | 1              | 1               | 1                                                         | 0                     | 1              | 4        |
| Jan Blankenbrug            | 1              | 1               | 0                                                         | 1                     | 1              | 4        |
| Ringdijk                   | 0              | 0.5             | 0                                                         | 0                     | 1              | 1.5      |
| Donvelascodreef            | 0              | 0.5             | 1                                                         | 0                     | 1              | 2.5      |
| Bentz-Berg                 | 1              | 1               | 0                                                         | 0                     | 1              | 3        |
| Prins Bernhardstraat       | 1              | 0.5             | 1                                                         | 1                     | 1              | 4.5      |
| Beltmolen                  | 1              | 1               | 0                                                         | 0                     | 1              | 3        |
| Lange Waaijsteeg           | 1              | 1               | 1                                                         | 0                     | 1              | 4        |
| Korte Waaijsteeg           | 1              | 0               | 1                                                         | 0                     | 1              | 3        |
| Lange Weg                  | 1              | 0.5             | 1                                                         | 1                     | 1              | 4.5      |
| Panoven                    | 0              | 0               | 0                                                         | 0                     | 1              | 1        |
| Kanaalweg                  | 1              | 1               | 0                                                         | 0                     | 0              | 2        |
| Westelijke Parallelweg     | 1              | 1               | 1                                                         | 0                     | 1              | 4        |
| Clarrisenhof               | 1              | 0               | 0                                                         | 0                     | 1              | 2        |
| Mijlweg                    | 1              | 0               | 0                                                         | 0                     | 0              | 1        |
| Hoekenstraat               | 1              | 1               | 1                                                         | 0                     | 0              | 3        |
| Lijnbaan                   | 0              | 0.5             | 0                                                         | 0                     | 1              | 1.5      |
| Prinses Julianastraat      | 0              | 0               | 1                                                         | 0                     | 0              | 1        |
| De limiet                  | 0.5            | 0.5             | 1                                                         | 0                     | 1              | 3        |
| Lange Dreef                | 1              | 1               | 1                                                         | 0                     | 1              | 4        |
| Stuartweg                  | 1              | 1               | 1                                                         | 0                     | 1              | 4        |
| Hagenweg                   | 1              | 1               | 1                                                         | 0.5                   | 1              | 4.5      |
| Korte Kerkstraat           | 0              | 0.5             | 0                                                         | 0                     | 1              | 1.5      |
| Burg. Jonkheer Hoeufftlaan | 1              | 0.5             | 1                                                         | 1                     | 1              | 4.5      |
| Helsdingse Achterweg       | 1              | 1               | 1                                                         | 1                     | 1              | 5        |
| <i>Hoef en Haag</i>        |                |                 |                                                           |                       |                |          |
| Hoevesteinselint           | 1              | 1               | 1                                                         | 0                     | 1              | 4        |
| <i>Lexmond</i>             |                |                 |                                                           |                       |                |          |
| Lakerveld                  | 1              | 1               | 0                                                         | 0.5                   | 1              | 3.5      |
| Lekdijk                    | 0.5            | 0.5             | 0                                                         | 0.5                   | 0              | 1.5      |
| <i>Schoonrewoerd</i>       |                |                 |                                                           |                       |                |          |
| Dorpsstraat                | 0 <sup>8</sup> | 0.5             | 0                                                         | 0                     | 1              | 1.5      |
| <i>Leerdam</i>             |                |                 |                                                           |                       |                |          |
| Lingedijk                  | 0              | 0.5             | 0                                                         | 0                     | 1              | 1.5      |
| Schaikseweg                | 1              | 0.5             | 1                                                         | 1                     | 1              | 4.5      |
| Recht van Ter Leede        | 0              | 0.5             | 0                                                         | 0.5                   | 1              | 2        |
| Zuid Hollandweg            | 1              | 0.5             | 1                                                         | 0.5                   | 1              | 4        |
| Parallelweg (Leerdam)      | 1              | 1               | 1                                                         | 0.5                   | 1              | 4.5      |
| Koningin Emmalaan          | 1              | 0.5             | 1                                                         | 1                     | 0              | 3.5      |
| Tiendweg                   | 0              | 0               | 1                                                         | 0.5                   | 1              | 2.5      |
| Joost de Jongestraat       | 0              | 0               | 1                                                         | 0                     | 1              | 2        |

<sup>8</sup> 30 km/h weg dus vrijliggend fietspad niet nodig.

## Bijlage 2 Verkeersongevallen 2017-2021

### Ongevallen op 30 km/h wegen

#### Naar vervoerswijze

|                 | Aantal   |              | Aandeel  |              |
|-----------------|----------|--------------|----------|--------------|
| Vervoerswijze   | Partijen | Slachtoffers | Partijen | Slachtoffers |
| Totaal          | 186      | 27           |          |              |
| Personenauto    | 89       | 1            | 48%      | 4%           |
| Bestelauto      | 12       | 0            | 6%       | 0%           |
| Vrachtauto      | 9        | 0            | 5%       | 0%           |
| Motor           | 4        | 3            | 2%       | 11%          |
| Overige         | 7        | 0            | 4%       | 0%           |
| Railvoertuig    | 0        | 0            | 0%       | 0%           |
| Bromfiets+      | 15       | 5            | 8%       | 19%          |
| Fiets           | 26       | 11           | 14%      | 41%          |
| Voetganger      | 5        | 4            | 3%       | 15%          |
| Vast/los object | 16       | 0            | 9%       | 0%           |
| Dier            | 0        | 0            | 0%       | 0%           |
| E-bike          | 3        | 3            | 2%       | 11%          |

#### Naar leeftijdscategorie

|                    | Aantal      |              | Aandeel     |              |
|--------------------|-------------|--------------|-------------|--------------|
| Leeftijdscategorie | Betrokkenen | Slachtoffers | Betrokkenen | Slachtoffers |
| Totaal             | 147         | 27           |             |              |
| 0 t/m 11 jaar      | 6           | 5            | 4%          | 19%          |
| 12 t/m 15 jaar     | 1           | 0            | 1%          | 0%           |
| 16 t/m 17 jaar     | 5           | 1            | 3%          | 4%           |
| 18 t/m 24 jaar     | 34          | 4            | 23%         | 15%          |
| 25 t/m 39 jaar     | 35          | 4            | 24%         | 15%          |
| 40 t/m 49 jaar     | 19          | 1            | 13%         | 4%           |
| 50 t/m 59 jaar     | 27          | 5            | 18%         | 19%          |
| 60 t/m 69 jaar     | 11          | 3            | 7%          | 11%          |
| 70+ Jaar           | 7           | 4            | 5%          | 15%          |
| Onbekend           | 2           | 0            | 1%          | 0%           |
| Niet ingevuld      | 0           | 0            | 0%          | 0%           |

## Ongevallen op 50 km/h wegen

### Naar vervoerswijze

| Aantal          |          |              | Aandeel  |              |
|-----------------|----------|--------------|----------|--------------|
| Vervoerswijze   | Partijen | Slachtoffers | Partijen | Slachtoffers |
| Totaal          | 558      | 72           |          |              |
| Personenauto    | 316      | 17           | 57%      | 24%          |
| Bestelauto      | 38       | 1            | 7%       | 1%           |
| Vrachtauto      | 22       | 0            | 4%       | 0%           |
| Motor           | 10       | 3            | 2%       | 4%           |
| Overige         | 18       | 1            | 3%       | 1%           |
| Railvoertuig    | 0        | 0            | 0%       | 0%           |
| Bromfiets+      | 37       | 21           | 7%       | 29%          |
| Fiets           | 47       | 23           | 8%       | 32%          |
| Voetganger      | 5        | 3            | 1%       | 4%           |
| Vast/los object | 59       | 0            | 11%      | 0%           |
| Dier            | 1        | 0            | 0%       | 0%           |
| E-bike          | 5        | 3            | 1%       | 4%           |

### Naar leeftijdscategorie

| Aantal             |             |              | Aandeel     |              |
|--------------------|-------------|--------------|-------------|--------------|
| Leeftijdscategorie | Betrokkenen | Slachtoffers | Betrokkenen | Slachtoffers |
| Totaal             | 453         | 72           |             |              |
| 0 t/m 11 jaar      | 8           | 3            | 2%          | 4%           |
| 12 t/m 15 jaar     | 4           | 0            | 1%          | 0%           |
| 16 t/m 17 jaar     | 17          | 8            | 4%          | 11%          |
| 18 t/m 24 jaar     | 86          | 15           | 19%         | 21%          |
| 25 t/m 39 jaar     | 133         | 6            | 29%         | 8%           |
| 40 t/m 49 jaar     | 59          | 7            | 13%         | 10%          |
| 50 t/m 59 jaar     | 58          | 10           | 13%         | 14%          |
| 60 t/m 69 jaar     | 34          | 8            | 8%          | 11%          |
| 70+ Jaar           | 51          | 15           | 11%         | 21%          |
| Onbekend           | 3           | 0            | 1%          | 0%           |
| Niet ingevuld      | 0           | 0            | 0%          | 0%           |

## Ongevallen fietsers en E-bike

| Leeftijdscategorie | Aantal      |              | Aandeel     |              |
|--------------------|-------------|--------------|-------------|--------------|
|                    | Betrokkenen | Slachtoffers | Betrokkenen | Slachtoffers |
| Totaal             | 92          | 49           |             |              |
| 0 t/m 11 jaar      | 6           | 2            | 7%          | 4%           |
| 12 t/m 15 jaar     | 8           | 1            | 9%          | 2%           |
| 16 t/m 17 jaar     | 7           | 4            | 8%          | 8%           |
| 18 t/m 24 jaar     | 8           | 4            | 9%          | 8%           |
| 25 t/m 39 jaar     | 6           | 2            | 7%          | 4%           |
| 40 t/m 49 jaar     | 8           | 2            | 9%          | 4%           |
| 50 t/m 59 jaar     | 14          | 9            | 15%         | 18%          |
| 60 t/m 69 jaar     | 12          | 9            | 13%         | 18%          |
| 70+ Jaar           | 23          | 16           | 25%         | 33%          |
| Onbekend           | 0           | 0            | 0%          | 0%           |
| Niet ingevuld      | 0           | 0            | 0%          | 0%           |

## Ongevallen Bromfiets+

| Leeftijdscategorie | Aantal      |              | Aandeel     |              |
|--------------------|-------------|--------------|-------------|--------------|
|                    | Betrokkenen | Slachtoffers | Betrokkenen | Slachtoffers |
| Totaal             | 65          | 33           |             |              |
| 0 t/m 11 jaar      | 0           | 0            | 0%          | 0%           |
| 12 t/m 15 jaar     | 0           | 0            | 0%          | 0%           |
| 16 t/m 17 jaar     | 19          | 8            | 29%         | 24%          |
| 18 t/m 24 jaar     | 18          | 9            | 28%         | 27%          |
| 25 t/m 39 jaar     | 7           | 3            | 11%         | 9%           |
| 40 t/m 49 jaar     | 7           | 5            | 11%         | 15%          |
| 50 t/m 59 jaar     | 6           | 4            | 9%          | 12%          |
| 60 t/m 69 jaar     | 3           | 0            | 5%          | 0%           |
| 70+ Jaar           | 5           | 4            | 8%          | 12%          |
| Onbekend           | 0           | 0            | 0%          | 0%           |
| Niet ingevuld      | 0           | 0            | 0%          | 0%           |

## Ongevallen personenauto's

| Leeftijdscategorie | Aantal      |              | Aandeel     |              |
|--------------------|-------------|--------------|-------------|--------------|
|                    | Betrokkenen | Slachtoffers | Betrokkenen | Slachtoffers |
| Totaal             | 434         | 19           |             |              |
| 0 t/m 11 jaar      | 2           | 2            | 0%          | 11%          |
| 12 t/m 15 jaar     | 0           | 0            | 0%          | 0%           |
| 16 t/m 17 jaar     | 0           | 0            | 0%          | 0%           |
| 18 t/m 24 jaar     | 97          | 8            | 22%         | 42%          |
| 25 t/m 39 jaar     | 145         | 2            | 33%         | 11%          |
| 40 t/m 49 jaar     | 59          | 2            | 14%         | 11%          |
| 50 t/m 59 jaar     | 61          | 3            | 14%         | 16%          |
| 60 t/m 69 jaar     | 33          | 0            | 8%          | 0%           |
| 70+ Jaar           | 35          | 2            | 8%          | 11%          |
| Onbekend           | 2           | 0            | 0%          | 0%           |
| Niet ingevuld      | 0           | 0            | 0%          | 0%           |

## Bijlage 3 Tabel risicoanalyse infrastructuur

Deze tabel is los bijgeleverd.

## Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

## Contactgegevens

Monitorweg 29  
1322 BK Almere  
Postbus 10044  
1301 AA Almere  
T. +31 6 22 99 53 50  
E. [Roland.Claessens@Anteagroup.nl](mailto:Roland.Claessens@Anteagroup.nl)

### Copyright © 2023

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij [security@anteagroup.nl](mailto:security@anteagroup.nl). Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

[www.anteagroup.nl](http://www.anteagroup.nl)