



UITVOERINGSPROGRAMMA VERKEERSVEILIGHEID 2024 - 2028

Vastgesteld door het college van de gemeente Leeuwarden
d.d. 19 december 2023

Gemeente **L**eeuwarden

Inhoud

INLEIDING	4
UITVOERINGSPROGRAMMA	6
Pijler 1: Infrastructuur	7
Pijler 2: Educatie & voorlichting	9
Pijler 3: Regelgeving & handhaving	9
UITVOERINGSPROGRAMMA VERKEERSVEILIGHEID 2024 – 2028	10
Pijler 1: infrastructuur - a1) 50 km/uur-wegen zonder fietsvoorzieningen	10
Pijler 1: infrastructuur - a2) 50 km/uur-wegen met fietsstroken	11
Pijler 1: infrastructuur - b) Aanpak onveilige oversteeklocaties 50km-wegen	11
Pijler 1: infrastructuur - c) Aanpak onveiligheid binnenring Leeuwarden	12
Pijler 1: infrastructuur - d) Aanpak onveiligheid kruispunten met vri's	12
Pijler 1: infrastructuur - e) Aanpak fietsveiligheid	12
Pijler 1: infrastructuur - f) Uniformiteit rotondes binnen de bebouwde kom	13
Pijler 1: infrastructuur - g) Aanpak veiligheid op 30 km/uur en 60 km/uur wegen	13
Pijler 1: infrastructuur - h) verkeersveiligheid in de schoolomgeving	13
Pijler 2: Educatie & voorlichting	14
Pijler 3: Regelgeving & handhaving	14

INLEIDING

Na decennia van dalende ongevalscijfers stagneert in Nederland het aantal verkeersdoden, terwijl het aantal verkeersgewonden al jaren toeneemt. Een belangrijke oorzaak van het toegenomen aantal verkeersslachtoffers is een veranderende mobiliteit. Door verstedelijking wordt het met name in de stad steeds drukker. Er ontstaat een steeds grotere diversiteit aan typen vervoersmiddelen, met name op het fietspad. Daarnaast komen er nieuwe (stillere) voertuigen, is er meer afleiding in het verkeer door sociale media en blijven mensen in toenemende mate op oudere leeftijd deelnemen aan het verkeer. Deze ontwikkelingen vragen om een andere aanpak. Daarnaast zijn er doelgroepen in het verkeer die om specifieke aandacht blijven vragen, zoals jonge onervaren bestuurders en oudere verkeersdeelnemers. Hiervoor is een hernieuwde, structurele aanpak noodzakelijk.

Het Rijk, de provincies, gemeenten en de vervoersregio's hebben samen met maatschappelijke partijen een nieuwe aanpak ontwikkeld om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren; het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). Het achterliggende doel van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is het streven om landelijk het aantal verkeersdoden terug te brengen naar 0 in 2050. De gemeente Leeuwarden deelt de ambitie van het SPV 2030: 0 verkeersslachtoffers (verkeersdoden en gewonden) in 2050 als gewenst eindbeeld. Om het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen wordt daarbij de focus gelegd op die risico's in het verkeerssysteem waar de grootste veiligheidswinst is te behalen.

In 2022 is de Risicoanalyse Verkeersveiligheid uitgevoerd en vastgesteld. Deze risicoanalyse beschrijft een aanpak waarmee de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's in de gemeente Leeuwarden in de komende jaren aangepakt kunnen worden. Deze risico's zijn mede bepaald op basis van een traditionele verkeersveiligheidsanalyse van beschikbare ongevalsdata en een analyse van beschikbare openbare en gemeente-specifieke verkeersveiligheidsinformatie en datasets. Vervolgens is het door het landelijke Kennisnetwerk Strategisch Plan Verkeersveiligheid ontwikkelde Stappenplan Risicoanalyse doorlopen. Op basis hiervan zijn voor de gemeente Leeuwarden de volgende specifieke aandachtsgebieden geformuleerd:

1. 50 km/uur wegen

Uit de risicoanalyse blijkt dat de meeste ongevallen in de gemeente Leeuwarden plaatsvinden op 50 km/uur wegen.

2. Fietsinfrastructuur

Bij meer dan de helft van de ongevallen in de gemeente Leeuwarden zijn fietsers en bromfietzers betrokken.

3. Kwetsbare verkeersdeelnemers

Er is sprake van een groeiende groep verkeersdeelnemers, waaronder fietsers en voetgangers, bestuurders van e-bike, brom-/ snorfietzers, onervaren verkeersdeelnemers, ouderen/ senioren en beginnende bestuurders die verhoogde ongevalsrisico's lopen.

De vervolgstap is om met een uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid vast te stellen welke specifieke onderwerpen en doelgroepen van de aandachtsgebieden prioriteit krijgen en welke maatregelen de komende jaren worden genomen om de verkeersveiligheidsrisico's in de gemeente te beperken. Het uitvoeringsprogramma beschrijft welke doelstellingen prioriteit hebben en welke maatregelen bijdragen aan deze doelstellingen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar drie pijlers (Infrastructuur, Voorlichting & Educatie, en Regelgeving & Handhaving) die landelijk worden ingezet om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarbinnen wordt het accent gelegd bij de hierboven beschreven aandachtsgebieden die voor gemeente Leeuwarden prioriteit hebben.

Het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid bevat een agenda voor een termijn van 5 jaar. De financiële dekking van infrastructurele maatregelen uit het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid vindt plaats binnen het gemeentelijke MeerjarenProgramma Infrastructuur. Op basis van het uitvoeringsprogramma wordt voor de realisatie van verkeersveiligheidsmaatregelen cofinanciering door het Rijk aangevraagd in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Projecten waarvoor cofinanciering door het Rijk wordt toegekend dienen uiterlijk in 2027 gerealiseerd te zijn.



UITVOERINGSPROGRAMMA

Het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid van de gemeente Leeuwarden beschrijft welke verkeersveiligheidsdoelstellingen prioriteit hebben en welke maatregelen bijdragen aan deze doelstellingen. Het uitvoeringsprogramma bevat een agenda voor de komende vijf jaar.

De aanpak van de verkeersveiligheid is gebaseerd op drie pijlers; Infrastructuur, Voorlichting en Educatie, en Regelgeving en Handhaving. De aanpak van de fysieke infrastructuur wordt ingezet om generieke risico's vanuit het verkeerssysteem te beperken. De inzet van educatie en voorlichting beperkt specifieke risico 's voor doelgroepen in het verkeer (leeftijd en vervoerswijze). Ten slotte worden regelgeving en handhaving ingezet om individuele risico's van verkeersdeelnemers en hun gedrag te beperken. Hieronder wordt per pijler aangegeven welke maatregelen we in de komende jaren nemen om de verkeersveiligheid in de gemeente te verbeteren. Binnen de drie pijlers wordt het accent gelegd op de specifieke aandachtsgebieden die voor gemeente Leeuwarden prioriteit hebben vanuit de risicoanalyse:

1. 50 km/uur wegen
2. Fietsinfrastructuur
3. Kwetsbare verkeersdeelnemers

Het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid wordt - daar waar het om infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen gaat – jaarlijks betrokken bij het vaststellen van het MeerjarenProgramma Infrastructuur.

De volgorde van de uitvoering van verkeersveiligheidsprojecten wordt bepaald in samenhang met andere fysieke vraagstukken (vervangingsopgave, klimaat-adaptatie, etc.) die in de desbetreffende gebieden binnen afzienbare tijd spelen. Daarbij kan het dus voorkomen dat de uitvoering van projecten die vanuit het perspectief van verkeersveiligheid noodzakelijk zijn, mogelijk later uitgevoerd worden. Er kunnen echter omstandigheden zijn waarbij hiervan wordt afgeweken, bijvoorbeeld bij de meest urgente verkeersveiligheidsknelpunten, en waarbij infrastructurele verkeersveiligheidsprojecten zonder meer worden uitgevoerd zonder een gecombineerde uitvoering van werkzaamheden.

In 2024 wordt actueel mobiliteitsbeleid (beleidskader Mobiliteit) voor de gemeente Leeuwarden vastgesteld. Dit nieuwe mobiliteitsbeleid kan aanleiding vormen om na de vaststelling ervan de in het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid aangegeven prioriteiten met betrekking tot de aanpak van de verkeersonveiligheid bij te stellen.

Pijler 1: Infrastructuur

De aanpak van de fysieke weginfrastructuur wordt ingezet om generieke risico's vanuit het verkeerssysteem te beperken.

a) aanpak 50 km/uur wegen

Uit de risicoanalyse blijkt dat de meeste ongevallen plaats vinden op de 50 km/uur wegen. Bij meer dan de helft van de ongevallen was sprake van betrokkenheid door (e-)fietsers en bromfietzers. We leggen dan ook de focus op de aanpak van veiligheid van de fietser- en bromfietser op en langs 50 km/uur-wegen. Dit kan bijvoorbeeld door de maximaal toegestane snelheid te verlagen naar 30 km/uur, maar ook door de aanleg van veilige fietsvoorzieningen.

Verkenning 30 km/uur binnen de bebouwde kom

In 2022 is verkend op welke wijze in de gemeente Leeuwarden het aantal 30 km/uur wegen binnen de bebouwde kom uitgebreid kan worden om de verkeersveiligheid te vergroten. Resultaat van deze verkenning is het voornemen om in de gemeente Leeuwarden 30 km/uur als norm binnen de bebouwde kom te beschouwen. Hiervoor wordt in de komende jaren op diverse wegvakken de maximale snelheid teruggebracht van 50 naar 30 km/uur. De stadsring, invalswegen met gescheiden fietspaden en wegen op bedrijventerreinen met gescheiden fietspaden vormen daarop een uitzondering en blijven 50 km/uur. Welke prioritering wordt gehanteerd bij de invoering van 30 km/uur en welke weginrichting daarbij wordt toegepast, wordt nader afgewogen in het kader van het in 2024 vast te stellen beleidskader Mobiliteit.

b) aanpak onveilige oversteeklocaties op 50 km/uur wegen

Uit de risicoanalyse blijkt dat de meeste ongevallen in de gemeente Leeuwarden plaatsvinden op 50 km/uur wegen. Bij meer dan de helft van de ongevallen in de gemeente Leeuwarden zijn fietsers en bromfietzers betrokken. Een groot deel van de ongevallen vindt plaats ter hoogte van locaties waar deze wegen wordt overgestoken. De locaties met de grootste veiligheidsrisico's worden aangepakt. Tevens wordt een pilot uitgevoerd op de Goudenregenstraat in Leeuwarden en een andere nog nader te bepalen locatie op een 50km-weg, waarbij wordt beoordeeld of met een verlicht zebrapad de veiligheidsrisico's voor kwetsbare verkeersdeelnemers effectiever kunnen worden beperkt.

c) aanpak onveiligheid binnenring Leeuwarden

Uit de ongevallenanalyse blijkt een concentratie van ongevallen op de binnenring rondom de binnenstad van Leeuwarden. Dat is op zich niet verwonderlijk omdat hier sprake is van relatief veel verkeersbewegingen. Om het risico op ernstige ongevallen te beperken is het terugdringen van de maximaal toegestane rijsnelheid een effectieve maatregel. De Westersingel in Leeuwarden vormt onderdeel van de binnenring en wordt in 2024 als eerste aangepakt in combinatie met onderhoudswerkzaamheden. Voor ander delen van de binnenring wordt verkend welke verkeersveiligheidsmaatregelen mogelijk en wenselijk zijn.

d) aanpak onveiligheid kruispunten met verkeersregelinstallaties

Uit de risicoanalyse valt op dat er veel ongevallen gebeuren bij de verkeersregelinstallaties (VRI's) op het Drachtsterplein. Hiervoor worden maatregelen getroffen in de vorm van het aanpassen van de opstelstroken en het optimaliseren van de bestaande regeling.





e) aanpak fietsveiligheid

Bij meer dan de helft van de ongevallen in de gemeente Leeuwarden zijn fietsers en bromfietsers betrokken. De toenemende variatie aan verschillende vormen (en snelheden) van voertuigen op het fietspad vraagt om nader onderzoek naar de wenselijke plaats van verschillende typen voertuigen op het fietspad, ofwel op de rijbaan. Een belangrijke maatregel ter verbetering van de fietsveiligheid is het opheffen van hoogteverschillen tussen fiets- en voetpaden en het verbreden van fietspaden en fietsstroken. Betegelde fietspaden worden zoveel mogelijk omgevormd naar een gesloten verharding. Tevens verwijderen we overbodige fietspaaltjes. Ten slotte pakken we de fietsveiligheid op een aantal solitaire fietsoversteken aan en realiseren we een aantal ontbrekende schakels in het fietsnetwerk buiten de bebouwde kom.

f) uniformiteit op rotondes binnen de bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom streven we bij rotondes zoveel mogelijk naar uniforme voorrangsregels voor fietsers. Hiervoor onderzoeken we voor diverse rotondes binnen de bebouwde kom de mogelijkheden voor de invoering van de voorrangsregel “fietser in de voorrang”.

g) aanpak veiligheid op 30 km/uur en 60 km/uur wegen

Uit de analyses blijkt dat de aanpak van 30 km/uur wegen blijvend aandacht verdienen. Voor de optimalisatie van bestaande wegen wordt nadrukkelijk de koppeling gezocht met onderhoudsprogramma's zoals vernieuwing van de riolering (werk met werk maken). Bij de aanpak van 30 km/uur wegen ligt de focus op het creëren van een uniform wegbeeld met een smalle rijbaan, passende wegverharding en het beperken van rechtstanden. Maatregelen die worden toegepast zijn onder andere:

- kruispuntplateaus
- microrotondes
- snelheidsremmende maatregelen bijvoorbeeld een verkeersdrempel, wegversmalling of asverspringing
- uitritconstructies

Wanneer geen zicht is op onderhoudswerkzaamheden dan kan met een kleinschalige maatregel een risicolocatie binnen een 30 km/uur zone worden beheerst. Dit zijn zogenaamde no-regret maatregelen zoals het plaatsen van een bloembak, aanbrengen van attentie-verhogende markering of de inzet van een snelheidsdisplay. Ook de verkeersveiligheid op 60 km/uur wegen verdient blijvend aandacht. De herinrichting van een 60 km/uur zone is echter vaak erg kostbaar. Daarom wordt met name hier de koppeling gezocht met onderhoudswerkzaamheden.

h) verkeersveiligheid in de schoolomgeving

Er is in de gemeente Leeuwarden veel aandacht voor verkeersveiligheid in de schoolomgeving. Rondom de scholen is vaak sprake van parkeerproblematiek in combinatie met langzaam verkeer. Dit probleem doet zich met name voor tijdens het halen en brengen van schoolkinderen. De aanpak van dit probleem vergt maatwerk per schoolomgeving, waarbij het veelal gaat om een combinatie van infrastructurele maatregelen en de inzet van educatie & voorlichting (zie ook pijler 2: Educatie & voorlichting). Scholen worden gestimuleerd om het verkeersveiligheidslabel te behalen. Hiervoor is binnen het onderwijsprogramma structurele aandacht voor verkeersveiligheid in de schoolomgeving nodig. Voor de uitvoering hiervan wordt de samenwerking gezocht met de verkeersveiligheidspartners, waaronder Veilig Verkeer Nederland en de

Fietsersbond. Daarbij wordt verkend of nieuwe concepten die elders in het land worden toegepast, zoals bijvoorbeeld de schoolstraat, ook voor Leeuwarden een mogelijke oplossing kan bieden voor het stimuleren van verkeersveilige schoolomgevingen.

Pijler 2: Educatie & voorlichting

Beschermen van de kwetsbare & onervaren verkeersdeelnemers valt onder de aanpak Educatie en Voorlichting. Voor de Kwetsbare Verkeersdeelnemers wordt de prioriteit gelegd bij de volgende groepen:

- Kinderen van 0 -15 jaar
- Fietsers en e-bikers van 70 jaar en ouder
- Fietsers binnen de bebouwde kom

Voor de onervaren verkeersdeelnemers wordt de prioriteit gelegd bij jonge automobilisten en bromfietsers (16-24 jaar). Maatregelen voor deze doelgroepen worden opgenomen in het programma van Permanente Verkeerseducatie (Manifest). De inzet voor verkeersveiligheidslessen op het basis- en middelbaar onderwijs gaat onverminderd door. Voor de fietsende senioren wordt ingezet op de doorontwikkeling van het programma Doortrappen. In samenwerking met de verkeersveiligheidspartners wordt naar een passend maatregelenpakket gezocht voor de groep jonge automobilisten en bromfietsers. Onderwerpen als afleiding in het verkeer en gebruik van alcohol & drugs in het verkeer komen hierbij aan de orde.

Pijler 3: Regelgeving & handhaving

De gemeente Leeuwarden voert structureel overleg met de politie over verkeersveiligheid en de reguliere inzet van verkeershandhaving door de politie binnen de gemeente. Handhaving op verkeersveiligheid is op dit moment echter geen onderdeel van het uitvoeringsprogramma (2023 – 2024) van de Veiligheidsagenda Leeuwarden. Waar de regie over inrichting van de openbare ruimte en verkeersveilige infrastructuur bij het fysiek domein ligt, is er voor het veiligheidsdomein nu over het algemeen een adviesrol. Verkeershandhaving wordt binnen het landelijke Strategisch Plan Verkeerveiligheid als een belangrijke pijler beschouwd om risicovol verkeersgedrag, zoals rijden onder invloed, afleiding in het verkeer (gebruik smartphones onder het rijden) en snelheidsovertredingen tegen te gaan. In komende uitvoeringsperioden wordt opnieuw afgewogen of (handhaving op) verkeersveiligheid opgenomen dient te worden in het uitvoeringsprogramma van de Veiligheidsagenda.



Pijler 1: infrastructuur - a2) 50 km/uur-wegen met fietsstroken

	Maatregel	Financiën	Beoogd jaar uitvoering
Bleeklaan – Leeuwarden	invoering 30km (GOW30km)	€ 1.004.000 gereserveerd in MPI	2024
Goudenregenstraat – Leeuwarden	invoering 30km (GOW30km)	€ 200.000 gereserveerd in MPI	2025
Borniastraat – Leeuwarden	nader te bepalen op basis van vaststelling actueel mobiliteitsbeleid (2024)	nog geen dekking	2026-2028
Willem Lodewijkstraat – Leeuwarden			
Wythústerwei – Stiens			
Aldlansdyk – Stiens			

Pijler 1: infrastructuur - b) Aanpak onveilige oversteeklocaties 50km-wegen

	Maatregel	Financiën	Beoogd jaar uitvoering
Kruising Harlingerstraatweg – Engelsestraat – Nachtegaalstraat – Leeuwarden	realisatie middengeleider met oversteekvoorziening langzaam verkeer	€ 200.000 gereserveerd in MPI	2024
Kruising Borniastraat – Verlengde Schrans – Leeuwarden	nader te bepalen	€ 500.000 gereserveerd in MPI	2024
Kruising Groningerstraatweg – Goudenregenstraat – Leeuwarden	nader te bepalen	€ 300.000 gereserveerd in MPI	2025
Pilot verlicht zebepad op 2 locaties (waaronder Goudenregenstraat – Leeuwarden)	realisatie en evaluatie verlicht zebepad	stelpost kleine verkeersmaatregelen	2024-2025

UITVOERINGSPROGRAMMA VERKEERSVEILIGHEID 2024 – 2028

Verkeersmaatregelen met zicht op dekking & uitvoering Verkeersmaatregel nog te bepalen en/of nog geen dekking Structurele maatregelen/activiteiten

Pijler 1: infrastructuur - a1) 50 km/uur-wegen zonder fietsvoorzieningen

	Maatregel	Financiën	Beoogd jaar uitvoering
Truerderdyk, inclusief It Noardefjild - Stiens	Aanpassen kruising Truerderdyk + vrijliggend fietspad deel Noardefjild	€ 200.000 gereserveerd in MPI	2024
Jan Jelles Hofleane - Leeuwarden	nader te bepalen op basis van vaststelling actueel mobiliteitsbeleid (2024)	nog geen dekking	2026 -2028
Achter de Hoven tussen Gardeniersweg en M. Louisastraat - Leeuwarden			
Snekertrekweg – Leeuwarden			
Uniawei – Hynstewaed - Stiens			
Gysbert Japicxstrjitte - Stiens			
Bregeleane – Stiens			
De Poarte – Stiens			
Lege Hearewei – Stiens			
Moundyk – Stiens			
Oedsmawei – Grou			
Bedrijventerrein Biensma - Grou			
Bedrijventerrein Frisia - Grou			
Bedrijventerrein De Zwette – Leeuwarden			
Bedrijventerrein De Hemrik – Leeuwarden			

Pijler 1: infrastructuur - c) Aanpak onveiligheid binnenring Leeuwarden

	Maatregel	Financiën	Beoogd jaar uitvoering
Westersingel en Pier Panderstraat – Leeuwarden	herinrichting en invoering 30km (GOW30km)	€ 792.000 gereserveerd in MPI	2024
Overige deel binnenring – Leeuwarden	nader te bepalen op basis van vaststelling actueel mobiliteitsbeleid (2024)	nog geen dekking	2025-2028

Pijler 1: infrastructuur - d) Aanpak onveiligheid kruispunten met vri's

	Maatregel	Financiën	Beoogd jaar uitvoering
Verbeteren verkeersveiligheid Drachtsterplein	optimalisatie bestaande regeling & aanpassing opstelstroken	€ 100.000 gereserveerd in MPI	2024

Pijler 1: infrastructuur - e) Aanpak fietsveiligheid

	Maatregel	Financiën	Beoogd jaar uitvoering
Solitaire fietsoversteek Wiardaplantage (Zuiderburen)	aanpassing fietsoversteek	€ 100.000 gereserveerd in MPI	2024
Solitaire fietsoversteek Schierstins (Camminghaburen)	aanpassing fietsoversteek	€ 100.000 gereserveerd in MPI	2024
Solitaire fietsoversteek Brandemeer – Ludinga (Bilgaard)	aanpassing fietsoversteek	€ 100.000 gereserveerd in MPI	2024
Fietsveiligheid Greate Kritewei bij Wergea	aanleg fietspad	€ 628.000 gereserveerd in MPI	2024
Eenzijdige fietsongevallen	sanering fietspaaltjes en obstakels	stelpost kleine verkeersmaatregelen	2024-2026
Stukenwei bij Wergea	aanleg fietspad	€ 2.500.000 gereserveerd in MPI	2025-2028
Fietsveiligheid tussen Grou en Idaerd	nieuwe veilige fietsverbinding via Hôflân	€ 400.000 gereserveerd in MPI	2026-2028
Verbinding langzaam verkeer nieuwe school Lekkum - Blitsaerd	nieuwe veilige fietsverbinding	€ 500.000 gereserveerd in MPI	2026-2028

Pijler 1: infrastructuur - f) Uniformiteit rotondes binnen de bebouwde kom

	Maatregel	Financiën	Beoogd jaar uitvoering
Enkelstrooksrotondes voormalige oostelijk stadsring (tussen Vrijheidsplein - Drachtsterweg)	nader te bepalen op basis van vaststelling actueel mobiliteitsbeleid (2024)	nog geen dekking	2026-2028
Enkelstrooks rotonde Julianalaan/Hobbemasraat			

Pijler 1: infrastructuur - g) Aanpak veiligheid op 30 km/uur en 60 km/uur wegen

	Maatregel	Financiën	Beoogd jaar uitvoering
Weidum	Realisatie fietsverbinding	€ 2.883.000 gereserveerd in MPI ihkv dorpennota & motie inrichting 30km-zones	2024
Kerkbuurt - Wergea	30km-inrichting + snelheidsremmende maatregelen		2025
De Loane - Hijum	30km-inrichting		2025
Werk met werk maken: 30km-inrichting	30km-inrichting bij werkzaamheden ihkv onderhoud of anderszins		doorlopend
Werk met werk maken: 60km-inrichting	60km-inrichting bij werkzaamheden ihkv onderhoud of anderszins		doorlopend

Pijler 1: infrastructuur - h) verkeersveiligheid in de schoolomgeving

	Maatregel	Financiën	Beoogd jaar uitvoering
Verkeersveiligheid in de schoolomgeving	scholen stimuleren tot behalen verkeersveiligheidslabel, evt. in combinatie met kleinschalige verkeersmaatregelen	stelpost kleine verkeersmaatregelen	2024-2028

Pijler 2: Educatie & voorlichting

	Maatregel	Financiën	Beoogd jaar uitvoering
Kinderen van 0 -15 jaar	manifest Permanente Verkeerseducatie	Actieplan verkeerseducatie	doorlopend
Fietser en e-bikers van 70 jaar en ouder	programma Doortrappen	Actieplan verkeerseducatie	doorlopend
Jonge onervaren automobilisten en bromfietzers (18-24 jaar)	doelgerichte aanpak permanente verkeerseducatie	Actieplan verkeerseducatie	doorlopend

Pijler 3: Regelgeving & handhaving

	Maatregel	Financiën	Beoogd jaar uitvoering
Rijden onder invloed, afleiding in het verkeer en snelheidsovertredingen	verkeershandhaving onderdeel uitvoeringsprogramma Veiligheidsagenda		doorlopend

