

Behoort bij besluit van de raad der gemeente
Alphen aan den Rijn, van

28-01-2021, nr 347335
De griffier,



Concept verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2021-2026

02-12-2020



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Het Strategisch plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030)	4
2.1	Over het SPV2030	4
2.2	Invulling thema's	5
2.2.1	Veilige infrastructuur	5
2.2.2	Heterogeniteit in het verkeer	6
2.2.3	Technologische ontwikkelingen	7
2.2.4	Kwetsbare verkeersdeelnemers	7
2.2.5	Onervaren verkeersdeelnemers	8
2.2.6	Rijden onder invloed	8
2.2.7	Snelheid in het verkeer	9
2.2.8	Afleiding in het verkeer	9
2.2.9	Verkeersovertreders	10
3	Aanpak Grije wegen	11
3.1	Aanleiding	11
3.2	Vijf stappen	11
4	Uitvoeringsagenda verkeersknelpunten fiets	14
4.1	Knelpunten als basis	14
4.2	Combinatie met ongevalsgegevens	14
5	Educatieplan	16
5.1	Doel van het educatieplan	16
5.2	Projecten, campagnes en ambassadeurschap	16
5.3	Aanspreekpunt	16
6	Knelpunt N209 - Heerewegh	17
6.1	Probleem en oplossingsrichtingen	17
6.2	Hoe verder	17
	Geraadpleegde documenten en informatie	19
	Bijlagen	
	<i>Bijlagen zijn in separate documenten beschikbaar</i>	
1.	Notitie Grije wegen	
2.	Overzicht educatieprojecten 2020	
3a.	Evaluatie verkeersplan	
3b.	Bijlagen bij evaluatie verkeersplan	

1. Inleiding

Aanleiding

In de afgelopen maanden is een evaluatie uitgevoerd naar de stand van zaken ten aanzien van de uitvoering van het vigerende verkeersveiligheidsplan van de Gemeente Alphen aan den Rijn. Ook heeft hierbij een algemene analyse van de objectieve verkeersveiligheid plaats gevonden en is een uitwerking gemaakt van de aanpak van de Grijze wegen. Beide zijn in de bijlagen bij dit rapport opgenomen. De resultaten van deze onderzoeken zijn de basis voor voorliggend concept verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2021 – 2026. Dit plan beschrijft de belangrijkste verkeersveiligheidsaspecten die de komende jaren verder worden uitgewerkt. Deze uitwerking betreft zowel verder verdiepend onderzoek als daadwerkelijke aanpak van knelpunten. Dit concept verkeersveiligheidsplan geeft daarmee aan waar op het gebied van verkeersveiligheid de komende jaren de nadruk wordt gelegd. Op sommige onderwerpen is deze uitwerking al ver gevorderd (zoals bij de aanpak Grijze wegen) en op sommige onderwerpen moet eerst nog aanvullend onderzoek plaats vinden.

Het plan bestaat uit een praktische beschrijving van de ambitie en aanpak voor de komende vijf jaren op enkele specifieke onderdelen. De werkelijke uitvoering van de planonderdelen, inclusief eventueel verdiepend onderzoek, is onderdeel van het uitvoeringsprogramma dat, na instemming van de Raad, zal worden opgesteld.

SPV 2030

De aanpak van verkeersveiligheid op landelijk strategisch niveau, is beschreven in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, *Veilig van deur tot deur*. (SPV 2030) Dit visiedocument beschrijft hoe de komende jaren wordt ingezet op diverse thema's die van invloed zijn op de verkeersveiligheid. Voorliggend verkeersveiligheidsplan beschrijft hoe Alphen aan den Rijn haar rol neemt om invulling te geven aan de landelijke visie en beschrijft hiermee tevens de strategie om de lokale stijging van verkeersslachtoffers te keren.

De speerpunten die de basis vormen voor de verkeersveiligheidsaanpak in Alphen aan den Rijn in 2021 – 2026 zijn:

- Een strategie om het stijgend aantal verkeersslachtoffers tegen te gaan, met bijzondere aandacht voor het grote aandeel jongeren, fietsers en bromfietzers in de ongevallenstatistieken, door lokaal invulling te geven aan het Strategisch plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030);
- Een aanpak Grijze wegen;
- Een uitvoeringsagenda voor de verkeersveiligheidsknelpunten voor de fiets;
- Een educatieplan;
- Een concrete aanpak voor het knelpunt N209 – Heerewegh.

2. Het Strategisch plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030)

2.1 Over het SPV2030

Het Strategisch plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) beschrijft de gezamenlijke visie hoe landelijk invulling wordt gegeven aan de aanpak van verkeersveiligheid. In dit hoofdstuk worden de negen thema's van het SPV2030 benoemd en wordt beschreven hoe in Alphen aan den Rijn invulling wordt gegeven aan deze thema's.

Het SPV 2030 beoogt in de periode tot 2030 een omslag te realiseren met betrekking tot de verkeersveiligheid in Nederland. Het grijpt daarbij in op verschillende ontwikkelingen die zich landelijk maar ook in Alphen aan den Rijn voordoen met als doel uiteindelijk 0 verkeersdoden te behalen. Het SPV leunt hierbij sterk op het minimaliseren van het aantal verkeersslachtoffers door zo goed mogelijk vooraf de risico's in het verkeer in kaart te brengen en daar waar mogelijk aan te pakken.

Negen thema's

Het SPV 2030 gaat uit van negen thema's waarin vrijwel alle verkeersveiligheidsaspecten te vatten zijn. Dit zijn:

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers
6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

Het SPV 2030 bevat geen maatregelen om de risico's binnen deze thema's aan te pakken. Maatregelen dienen opgesteld te worden door de verantwoordelijke wegbeheerders die hierbij hun eigen prioriteiten kiezen en keuzes maken.

Vijf kernelementen

Los van de inhoudelijke thema's beschrijft het SPV 2030 vijf kernelementen die de basis vormen voor integrale planvorming.



Alphen aan den Rijn beoogt met voorliggend plan zo goed mogelijk invulling te geven aan bovenstaande elementen maar maakt wel duidelijke keuzes waar zij de komende jaren haar inzet op pleegt. Deze keuzevrijheid is ook nadrukkelijk aanwezig binnen het SPV 2030.

Belangrijkste ontwikkelingen

Het SPV 2030 beschrijft diverse landelijke ontwikkelingen die van belang zijn voor de verkeersveiligheid. Een deel van deze ontwikkelingen speelt ook in Alphen aan den Rijn een belangrijke rol. De belangrijkste ontwikkelingen in Alphen aan den Rijn zijn:

- Een groot aandeel van jongeren in de ongevallenstatistieken
- Een groot aandeel (brom-)fietsers in de ongevallenstatistieken

Daarnaast zijn enkele landelijke ontwikkelingen ook aan de orde in Alphen aan den Rijn en vragen ook die om aandacht in het verkeersveiligheidsbeleid

- Verandering van het verkeersbeeld door andere vervoerswijzen
- Meer afleiding in het verkeer door digitale media
- Meer alcohol en meer en nieuwe vormen van drugsgebruik

2.2 Invulling thema's

De thema's binnen het SPV 2030 bevatten veel aanknopingspunten voor het verkeersveiligheidsbeleid. Niet alle thema's bieden echter concrete mogelijkheden voor gemeentes om op relatief korte termijn, maatregelen te ontwikkelen en uit te voeren. Hieronder wordt per thema beschreven of en hoe Alphen aan den Rijn de komende jaren voornemens is invulling te geven aan het betreffende thema.

2.2.1 Veilige infrastructuur

Veilige infrastructuur in een voorwaarde voor veilige deelname aan het verkeer. Binnen dit thema zet Alphen aan den Rijn binnen de reikwijdte van dit verkeersplan in op:

- De aanpak van Grijze wegen
- De aanpak van onveilige knelpunten voor de fiets
- De aanpak van het knelpunt N209 – Heerewegh
- Het ongevallen protocol

De Aanpak Grijze wegen

Binnen Alphen aan den Rijn is bekend dat, mede als gevolg van de gemeentelijke samenvoegingen van enkele jaren geleden, veel zogenaamde "Grijze Wegen" bestaan. Deze wegen zijn niet per definitie onveilig (op basis van ongevalsgegevens) maar vormen wel een potentieel verkeersveiligheidsrisico. Alphen aan den Rijn heeft voor deze wegen een aanpak beschreven die deze wegen in beeld brengt, prioriteert en indien nodig aanpakt. Ook bevat de aanpak een strategie om de vorming van nieuwe Grijze wegen tegen te gaan.

Deze aanpak Grijze wegen maakt integraal onderdeel uit van voorliggend verkeersplan. De aanpak Grijze wegen is beschreven in hoofdstuk 3.

De aanpak van onveilige knelpunten voor de fiets

Een belangrijke maatregel binnen het thema Veilige infrastructuur is het aanpakken van de knelpunten voor de fiets. In het Programma Fiets is de visie ten aanzien van de fiets in Alphen aan den Rijn beschreven en is ook een uitvoeringsagenda beschreven. Het Programma Fiets bevat echter geen actiepunten ten aanzien van fysiek onveilige punten die zouden moeten worden aangepakt. Binnen dit verkeersveiligheidsplan is het in beeld brengen en aanpakken van fysiek onveilige punten voor de fietser als maatregel beschreven. De aanpak onveilige knelpunten is beschreven in hoofdstuk 4.

De aanpak van het knelpunt N209 -Heerewegh

Een heel concrete locatie die binnen het thema infrastructuur wordt opgepakt is het knelpunt N209-Heerewegh. Deze kruising is in het verleden als knelpunt benoemd en staat nog steeds als zodanig bekend. Hoewel de gemeente hier niet het bevoegd gezag is (Provincie is wegbeheerder), ondervindt zij weldegelijk hinder van dit punt. De gemeente is met de Provincie in gesprek over de aanpak van dit punt en heeft als doel het punt aangepakt te hebben binnen de looptijd van voorliggend verkeersveiligheidsplan. De aanpak N209-Heerewegh is beschreven in hoofdstuk 6.

Ongevallenprotocol

Naast het aanpakken van gevaarlijke locaties op basis van ongevallenstatistieken, maakt Alphen aan den Rijn ook gebruik van een ongevallenprotocol. Dit is een werkwijze die in brede zin gevolg geeft aan individuele ongevallen. Het protocol voorziet ook in een specifieke analyse van het ongeval waardoor eventuele verbeterpunten aan de infrastructuur ook aan het licht komen. Deze gegevens worden gebruikt om de infrastructuur veiliger te maken. Het gebruik van het ongevallenprotocol is ingezet als pilot en wordt na het evaluatietraject omgezet in regulier beleid.

2.2.2 Heterogeniteit in het verkeer

De samenstelling van het verkeer verandert en ook de deelname van nieuwe (e-)voertuigen leidt tot een nieuw verkeersbeeld met nieuwe risico's. Duidelijke keuzes voor wie waar deelneemt aan het verkeer zijn daarom essentieel.

Categoriseringsplan

Binnen Alphen aan den Rijn zijn veel van deze categoriseringskeuzes al gemaakt maar bestaat ook veel discussie of weg categorieën nog wel passend zijn bij het gebruik of het gewenste gebruik.

Binnen de aanpak van de Grijze wegen (hoofdstuk 6) is het herijken van het categoriseringsplan een belangrijke maatregel.

Monitoring veilig gebruik van nieuwe modaliteiten

Landelijk is de trend zichtbaar dat het verkeersbeeld steeds diverser wordt. Het is aannemelijk dat nieuwe voertuigen ook steeds vaker in het verkeersbeeld van Alphen aan den Rijn zullen voorkomen. De risico's voor de verkeersveiligheid zijn nu nog niet duidelijk maar deze gaan de komende jaren gemonitord worden om te beoordelen of aanvullende maatregelen voor deze voertuigen en hun bestuurders wenselijk zijn. In overleg met externe partijen zoals VVN, Fietzersbond en de Politie wordt bepaald hoe deze monitoring plaats kan vinden.

2.2.3 Technologische ontwikkelingen

Binnen het Thema technologische ontwikkelingen vallen ontwikkelingen en maatregelen op het gebied van rijtaak ondersteunende systemen, zelfsturende auto's en technische innovatie. Binnen dit thema zijn gemeenten veelal volgend aan het landelijk beleid.

Alphen aan den Rijn neemt binnen dit verkeersveiligheidsplan geen concrete maatregelen op dit thema.

2.2.4 Kwetsbare verkeersdeelnemers

Binnen dit thema vallen zowel de kwetsbare modaliteiten (lopen, fietsen etc.) alsook de kwetsbare groepen op basis van leeftijd en bekwaamheid in het verkeer. In Alphen aan den Rijn is geconstateerd dat vooral fietsers en jongeren in het verkeer ruim vertegenwoordigd zijn in de ongevallenstatistieken. Juist voor deze twee groepen zijn aanvullende maatregelen nodig.

Jongeren

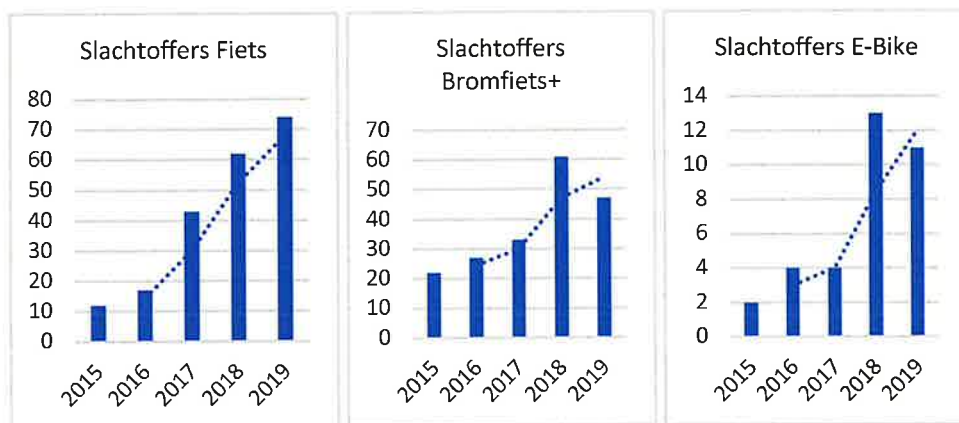
Om de stijgende trend van ongevallen onder jongeren tegen te gaan, wordt blijvend ingezet op voorlichtingscampagnes en verkeerseducatie op scholen. Omdat dit nu ook al wordt gedaan, wordt ook onderzocht hoe ongevallen onder jongeren nog verder teruggedrongen kunnen worden. Hiervoor wordt de volgende maatregel genomen:

Verdiepend onderzoek naar ongevallen met jongeren in de afgelopen 5 jaren op basis van ongeval gegevens. Doel van dit onderzoek is het achterhalen van locaties en omstandigheden die specifiek voor deze doelgroep gevaarlijk zijn.

Verdiepend onderzoek op basis van ervaringen en meningen van jongeren zelf. Geanalyseerd wordt welke educatieve maatregelen nog meer genomen kunnen worden om ongevallen onder deze specifieke doelgroep terug kunnen dringen. In de huidige situatie wordt op de meeste scholen (basisonderwijs en middelbaar onderwijs) al verkeerseducatie georganiseerd. Onderzocht wordt of dit aanbod voldoende is of dat er meer nodig is. Ook de Jonge Automobilistendag kent al jaren meer vraag dan aanbod. Onderzocht wordt of uitbreiding van deze cursuscapaciteit mogelijk is.

(brom-)fietsers

De evaluatie van de objectieve verkeersveiligheid van de afgelopen vijf jaren toont aan dat het aantal slachtoffers onder fietsers, bromfietser en e-bikes in Alphen aan den Rijn al jaren toeneemt. In 2019 in onder de bromfietsers en e-bikes weliswaar een daling te zien ten opzichte van 2018 maar er is ook in deze categorieën nog steeds sprake van een stijgende trendlijn.



Om de hierboven genoemde trends te keren, is al een belangrijke stap gezet in de vorm van het Programma Fiets en de uitvoering daarvan. Binnen voorliggend plan wordt ook ingezet op het fysiek aanpakken van knelpunten voor de fiets (hoofdstuk 4). Daarnaast wordt geanalyseerd of in de gemeentelijke ontwerpprocessen voor permanente en tijdelijke situaties, de veiligheid van de zwakkere verkeersdeelnemer een prominenter plek kan krijgen zodat de verkeersveiligheid een integraal onderdeel van de besluitvorming kan worden.

2.2.5 Onervaren verkeersdeelnemers

Het thema onervaren verkeersdeelnemers binnen het SPV 2030 heeft vooral tot doel de taakbekwaamheid van deze deelnemers verder te vergroten op het moment dat zij aan het verkeer gaan deelnemen.

Educatie

In Alphen aan den Rijn wordt de laatste jaren al royaal ingezet op een cursussen en lesprogramma's die hieraan bijdragen. Hierbij worden zowel jonge kinderen, jongeren en jongvolwassenen via educatieprogramma's bereikt, maar ook ouderen die voor het eerst kennis maken met nieuwe vervoersmiddelen (scoot- en brommobiel, e-bike) worden via jaarlijkse programma's zoals BROEM - cursussen geïnformeerd.

Binnen dit verkeersveiligheidsplan wordt niet verder geïntensiveerd op dit thema. Huidige programma's worden echter wel voortgezet en gemonitord. De activiteiten ten aanzien van onervaren verkeersdeelnemers worden opgenomen in het educatieplan (hoofdstuk 5).

2.2.6 Rijden onder invloed

Rijden onder invloed van alcohol en rijden onder invloed van drugs vallen beide onder dit thema. Hoewel dit thema landelijk een belangrijk probleem vormt, heeft dit thema in Alphen aan den Rijn

geen bovengemiddelde aandacht. Het ontbreekt op dit moment lokaal aan goede meetbare informatie op basis waarvan aanvullende maatregelen zouden moeten worden genomen. Landelijk wordt ingezet op het verkrijgen van betere informatie over rijden onder invloed. Daarnaast wordt ook ingezet op het versterken van de sociale norm om niet te gebruiken in het verkeer en wordt onderzocht hoe maatregelen kunnen worden afgestemd op type gebruikers (Lichte of zware overtreders, incidentele gebruikers of veelplegers of zelfs verslaafden).

Landelijke campagnes

In Alphen aan den Rijn wordt zoveel mogelijk aangesloten op de landelijke initiatieven ten aanzien van dit thema. Vooral landelijke informatiecampagnes zoals de BOB-campagne worden gebruikt om dit thema in te vullen.

2.2.7 Snelheid in het verkeer

Snelheid in het verkeer is één van de belangrijkste thema's als het gaat om het verbeteren van de verkeersveiligheid. Bewezen is dat met het toenemen van de snelheid tot ca. 70 km/u, ook de kans op overlijden exponentieel toeneemt. Reden temeer om binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk veilige snelheden te hanteren. Het toekomstbeeld dat binnen SPV 2030 wordt geschetst, beschrijft duidelijk dat de inrichting van het wegennet aansluit bij een geloofwaardige snelheidslimiet. Ook wordt landelijk gewerkt aan een duidelijke en eenduidige indicator voor het overschrijden van maximumsnelheden, wordt de norm rondom snelheidsovertreding versterkt en wordt onderzocht welke technologisch (voertuig-)ontwikkelingen behulpzaam kunnen zijn bij het beperken van het aantal snelheidsovertredingen.

Aanpak Grijsse wegen, educatie en campagnes

In Alphen aan den Rijn wordt invulling gegeven aan dit thema door uitvoering van de aanpak Grijsse wegen (hoofdstuk 3). Hierin wordt expliciet ingezet op het afstemmen van snelheidslimieten op weginrichtingen.

Via regulier overleg met politie wordt afgestemd hoe handhaving kan worden toegepast binnen de drie-eenheid inrichting/educatie/handhaving.

Daarnaast wordt bij het ontwikkelen van het educatieplan (hoofdstuk 5) ook nadrukkelijk gekeken hoe invulling kan worden gegeven aan een verhoogd bewustzijn van de risico's van snelheid in het verkeer. Aansluiten bij landelijke campagnes is hiervoor een mogelijkheid maar ook het toepassen van dynamische snelheidsaanduidingen wordt hierbij overwogen.

2.2.8 Afleiding in het verkeer

Afleiding in het verkeer is veel breder dan alleen bellen in het verkeer. Afleiding kan bestaan uit één of meerdere van de volgende vier factoren: visuele afleiding, cognitieve afleiding, auditieve afleiding en manuele afleiding. Het gebruik van een smartphone leidt echter wel op alle vier de mogelijke manieren af. Maar ook afleiding door bijvoorbeeld passagiers, eten en drinken of vermoeidheid kunnen van invloed zijn op de verkeersveiligheid.

Landelijk wordt ingezet op verbetering van de verkeersveiligheid door middel van technologische ontwikkelingen die het gebruik van communicatiemiddelen in de auto zoveel mogelijk beperken. Daarnaast wordt ook de weggebruiker zelf zoveel mogelijk benaderd met communicatiecampagnes zoals MONO. Voor het bereiken van de (beroeps-)chauffeurs wordt ook de samenwerking gezocht met werkgevers. Door middel van bewustwording van de gevaren van afleiding en vermoeidheid wordt een cultuuromslag bewerkstelligd die vooral in de transportsector tot verbetering moet leiden.

Educatie en handhaving

Binnen Alphen aan den Rijn wordt het thema afleiding ingevuld door binnen de bestaande educatieprogramma's voor jongeren prominent aandacht te besteden aan de gevaren van afleiding. Ook wordt op dit thema meegedaan aan de landelijke campagnes zoals MONO. Ook wordt op dit thema onderzocht of intensivering van handhaving mogelijk is. Hierbij wordt zowel de handhaving op het gebied van afleiding op de fiets, alsook de afleiding in de auto meegenomen.

2.2.9 Verkeersovertreders

Overtredingen in het verkeer zijn divers van aard en daarnaast bestaan verschillen tussen incidentele overtreeders die, soms zelfs onbewust, een overtreding begaan en de veelplegers die bewust kiezen voor het maken van een overtreding. Met name de verschillende soorten overtreeders vragen ook om een verschillende aanpak. Landelijk wordt ingezet op fysieke aanpassingen van de infrastructuur zodat de weginrichting overtredingen zoveel mogelijk worden voorkomen. Ook doorontwikkeling van voertuigtechnologie, zoals intelligente snelheidsbegrenzers op auto's worden ingezet om het aantal verkeersovertredingen zoveel mogelijk te beperken. Gedrag beïnvloedende campagnes worden vooral specifiek op bepaalde overtredingen ingezet (BOB tegen alcohol in het verkeer, MONO tegen afleiding in het verkeer, fietsverlichtingscampagnes, snelheidscampagnes etc.). Tot slot wordt landelijk ook onderzocht of aanpassingen van het boetestelsel mogelijk zijn om de notoire overtreeders beter aan te kunnen pakken.

Gedragscampagnes en ondersteuning

Alphen aan den Rijn neemt geen specifieke maatregelen om verkeersovertreders in het algemeen tegen te gaan. Wel wordt zoveel als mogelijk aangesloten bij gedragscampagnes die landelijk worden uitgerold. Daar waar initiatieven lokaal ontstaan (bijvoorbeeld een school, rijkschool of andere sociale partner) worden deze vanuit de gemeente zoveel mogelijk ondersteund.

ANPR camera's

Alphen aan den Rijn maakt in het centrumgebied gebruik van automatische nummerplaat herkenning met ANPR-camera's. Deze camera's registreren of voertuigen een gebied in gaan waar dit niet is toegestaan, zoals in voetgangersgebieden. Naast deze vaste camera's in het centrum beschikt Alphen aan den Rijn ook over twee mobiele ANPR-camera's. Deze worden op diverse plaatsen ingezet om beperkende maatregelen, zoals geslotenverklaringen, te handhaven.

De ANPR camera's worden primair gebruikt als handhavingsinstrument in het kader van de leefbaarheid maar ze hebben ook een positief effect op de verkeersveiligheid.

Onderzocht wordt of de inzet van ANPR camera's verder kan worden geïntensiveerd en of intensivering daadwerkelijk bijdraagt aan verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Ook wordt in beeld gebracht welke financiële consequenties een intensivering met zich meebrengt.

3. Aanpak Grijsz wgsn

Een deel van de maatrgelen die zijn beschreven in het vorige hoofdstuk, zijn direct opgenomen in de aanpak Grijsz wgsn. De aanpak Grijsz wgsn was een op zichzelf staande aanpak die separaat aan het opstellen van voorliggend plan, al ver is uitgewerkt in concrete maatrgelen. Omdat de maatrgelen ook het herijken van het categoriseringsplan omvatten, is ervoor gekozen de aanpak Grijsz wgsn integraal op te nemen in dit verkeersveiligheidsplan. De categorisering van wgsn is immers de basis van het totale verkeerssysteem.

De aanpak Grijsz wgsn is opgesteld op basis van een expertsessie met verschillende ambtenaren van de Gemeente Alphen aan den Rijn. Het beschrijft concreet een aanpak om te komen tot een prioritering van bestaande Grijsz wgsn en daarnaast bevat het een strategie ter voorkoming van nieuwe Grijsz wgsn. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de definitie van een Grijsz weg, het ontstaan van Grijsz wgsn, de weg categorisering en het aanpakken en voorkomen van Grijsz wgsn.

3.1 Aanleiding

In de periode voor de gemeentelijke herindeling van 2014 is binnen de gemeente Alphen aan den Rijn een Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) opgesteld. In dat GVVP is beleidsmatig beschreven hoe de weg categorisering van de gemeente is opgebouwd. Deze categorisering is echter voor een deel achterhaald aangezien de gemeente Alphen aan den Rijn sinds 2014 ook de voormalige gemeenten Rijnwoude en Boskoop beslaat. Daarnaast zijn er diverse wgsn bijgekomen door nieuwbouw, zijn functies van wgsn gewijzigd en zijn snelheidsregimes aangepast. Gevolg van deze wijzigingen is dat er anno 2020 geen helder beeld van de oorsprong van de huidige categorisering van wgsn bestaat. Dit heeft ertoe geleid dat in de afgelopen jaren steeds vaker wgsn zijn ontstaan waarbij de inrichting van de weg niet passend is bij het gewenste gedrag en/of de gewenste maximale snelheid van het verkeer. De oorzaken van deze ontwikkeling zijn divers van aard. In sommige gevallen ontbreken de fysieke mogelijkheden voor een goede inrichting. In andere gevallen strookt het wensbeeld over het gebruik niet met de functie die de weg vervult in het netwerk. Dergelijke wgsn worden 'Grijsz wgsn' genoemd.

Grijsz wgsn kunnen leiden tot gevaarlijke situaties en leveren ook een constante stroom van klachten op. Vanzelfsprekend zijn de gevaarlijke situaties reden om de Grijsz wgsn aan te pakken. Echter, ook de klachtenstroom en het bijbehorende beslag op de personele capaciteit van het ambtelijk apparaat, is een dringende reden om een aanpak Grijsz wgsn op te stellen.

3.2 Vijf stappen

In mei 2020 heeft een expert sessie plaatsgevonden waarbij met diverse verkeersambtenaren van de gemeente Alphen aan den Rijn is gesproken over het Grijsz wgsn probleem, de omvang ervan, oplossingsrichtingen en een aanpak ter verbetering van de Grijsz wgsn. Deze sessie heeft geleid dit het document 'Grijsz wgsn' (bijlage 1). Dit document beschrijft de aanpak en voorkoming van Grijsz wgsn volgens vijf stappen.

De volgende stappen zijn hiervoor noodzakelijk:



De uitwerking van deze stappen is opgenomen in bijlage 1.

Voor de korte termijn zet Alphen aan den Rijn in op de volgende aanpak:

Projectgroep

- Er wordt een multidisciplinaire projectgroep in het leven te gebracht die de huidige wegcategorysering en de wenscategorysering in beeld brengt. Ook moet deze projectgroep zich buigen over de regels ten aanzien van afwijkingen van het categoriseringsplan. Het is daarom van belang dat niet alleen de afdeling verkeer wordt betrokken binnen deze plannen maar dat ook de afdelingen worden betrokken die verantwoordelijk zijn voor projectontwikkeling en stedenbouw. Het resultaat van de projectgroep bestaat ten minste uit:

- o een categoriseringskaart;
- o een beschrijving van de belangrijkste categoriseringskeuzes;
- o een set van toepassingsregels voor afwijkingen.

Hiermee wordt invulling gegeven aan stap 1 en 2.

- Opstellen prioriteringsmethodiek
Stap 3 is het prioriteren van de Grijsse wegen. Om de Grijsse wegen onderling te kunnen prioriteren, wordt een meetbare prioriteringsmaatstaf opgesteld die zowel de objectieve onveiligheid, de ongevalskans als het klachtenbeeld meeweegt. De projectgroep bepaalt deze methodiek in onderling overleg.
- Motiveren aanpak belangrijkste Grijsse wegen
Stap 4 bestaat uit het motiveren van de hoogst geprioriteerde Grijsse wegen. Ook hierbij is het aan de projectgroep om duidelijke keuzes te maken. Uit de uitwerkingen van de hoogst geprioriteerde Grijsse wegen, blijkt waar rigoureuze keuzes nodig zijn. Het is aan de multidisciplinaire projectgroep om een weloverwogen keuze te maken.
- Uitvoeringsagenda
Het uiteindelijke resultaat dat de projectgroep oplevert is een uitvoeringsagenda (stap 5) met een planhorizon van ongeveer 5 jaar. De projectgroep zoekt hiervoor afstemming met de uitvoeringsagenda ten aanzien van onderhoudswerkzaamheden, herbouw-, en nieuwbouwwontwikkelingen.
- Vaststelling
De laatste stap in het proces is de vaststelling van het categoriseringsplan, de bijbehorende toepassingsregels, de prioriteringsregels en de uitvoeringsagenda voor de komende 5 jaar. Door deze documenten gezamenlijk vast te laten stellen krijgt de categorisering de juiste

status om nieuwe Grije wegen in de toekomst te voorkomen en actief te werken aan het oplossen van bestaande Grije wegen.

Standaard beantwoording

- **Standaard format**
Naast de voorkoming en oplossing van Grije wegen is tijdens de expertsessie ook gesproken over de werkdruk als gevolg van de aanhoudende klachtenstroom over Grije wegen. Voorgesteld is een format te maken op basis waarvan snel en eenduidig antwoord kan worden gegeven op gelijksoortige vragen / klachten over Grije wegen.

- **Definitieve antwoordmogelijkheid**
In de praktijk komen ook klachten voor van mensen die herhaaldelijk blijven klagen terwijl zij al een antwoord hebben ontvangen van de gemeente. Deze klagers en klachten vragen veel personele inzet en maken sommige probleemwegen in de perceptie van betrokkenen bovendien belangrijker dan ze eigenlijk zijn. Hiervoor is het wenselijk een mogelijkheid te hebben om bij volhardende klagers uiteindelijk terug te kunnen vallen op een 'veegbrief'. Deze brief geeft voor een laatste maal antwoord op vragen en opmerkingen en verwijst vervolgens bij voorbaat voor beantwoording van alle toekomstige correspondentie over dit onderwerp, terug naar de betreffende veegbrief.

4. Uitvoeringsagenda verkeersknelpunten fiets

Alphen aan den Rijn heeft haar beleid ten aanzien van de fiets in 2019 beschreven in het 'Programma Fiets'. Dat document beschrijft de visie ten aanzien van de fiets voor de komende jaren.

Het fietsplan beschrijft geen aanpak voor fysieke verkeersveiligheidsknelpunten. Op basis van de locatie gebonden ongevalsgegevens, de knelpuntenlijst van de Fietsersbond en de informatie die is opgehaald bij het opstellen van het fietsplan worden de belangrijkste fietsknelpunten geïdentificeerd, geprioriteerd en eventueel ook aangepakt.

4.1 Knelpunten als basis

Voor de aanpak van de locaties die daadwerkelijk als verkeersonveilig worden aangemerkt, worden beschikbare bronnen geraadpleegd. Deze vormen de basis voor een prioritering van knelpunten.

Programma Fiets

Het Programma Fiets is opgesteld met de inbreng van diverse maatschappelijke organisaties. Deze 'Fietspartners' zijn onder andere diverse dorps- en wijkoverleggen, de Fietsersbond, VVN, Platform Recreatie en Toerisme, Gilde, Actief Rijnwoude en diverse fietssportverenigingen en -organisaties. Zij hebben allen input geleverd voor het plan en ook de mogelijkheid gehad om specifieke fysieke verkeersveiligheidsknelpunten aan te geven. Dit heeft geresulteerd in een knelpuntenlijst fietsverkeer.

Knelpuntenlijst Fietsersbond

De Fietsersbond Alphen aan den Rijn houdt online en actueel bestand bij van fietsknelpunten. Deze lijst vormt een up-to-date overzicht van punten die volgens de Fietsersbond verbeterd kunnen worden. De lijst bevat tevens een prioritering en een advies van de Fietsersbond ten aanzien van eventuele oplossingen.

Evaluatie verkeersveiligheidsplan

In het voorgaande verkeersveiligheidsplan is per deelgebied ook een knelpuntenlijst opgenomen. Deze lijst bevatte punten die door gebruikers als onveilig werden ervaren. Deze lijst bevatte niet alleen fietsknelpunten. Bij de evaluatie van het voorgaande verkeersveiligheidsplan is ook onderzocht in hoeverre deze knelpunten van destijds zijn aangepakt en in hoeverre die aanpak effectief is geweest.

Klachten en meldingen

Regelmatig ontvangt de gemeente klachten en meldingen met betrekking tot onveiligheid voor de fiets. Deze meldingen gaan in veel gevallen over locaties die ook in de bovengenoemde lijsten voorkomen maar dit hoeft niet persé.

4.2 Combinatie met ongevalsgegevens

De locaties die als verkeersonveilig naar voren komen op basis van de bestaande gegevens worden geanalyseerd met de analyse software (ViaStat) om te achterhalen of er ook daadwerkelijk ongevallen plaats vinden op deze plaatsen. Op basis van zowel de ongevalsgegevens als ook het Programma

Fiets, de lijst van de Fietsersbond, de evaluatie verkeersveiligheidsplan en de meldingen en klachten, wordt een prioritering van locaties opgesteld. Aan de hand van deze prioritering wordt een meerjarenplanning opgezet voor de daadwerkelijke aanpak van locaties. Hierbij wordt gezocht naar de opties om werk-met-werk te kunnen maken maar dit is uitdrukkelijk geen voorwaarde voor aanpak. Indien een locatie hoog geprioriteerd wordt maar niet via werk-met-werk kan worden gemaakt, kan het voorkomen dat voor deze locatie een apart investeringsvoorstel wordt gedaan.

5. Educatieplan

Het opstellen van een educatieplan is in een eerder verkeersveiligheidsplan ook beschreven als ambitie maar is destijds niet opgesteld. Op basis van de bevindingen uit de evaluatie is het wenselijk dit plan alsnog op te stellen. Dit hoofdstuk beschrijft welke elementen in het educatieplan moeten worden vastgelegd en welke partners hierbij betrokken moeten worden. Ook wordt in het verkeersveiligheidsplan de rol van de gemeente gedefinieerd als het gaat om verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes.

5.1 Doel van het educatieplan

Het educatieplan heeft als doel de educatieve activiteiten en organisatiestructuren op het gebied van verkeersveiligheid te beschrijven zodat duidelijk gekozen kan worden aan welke activiteiten wel en welke activiteiten niet wordt meegedaan in Alphen aan de Rijn. Ook beschrijft het educatieplan welke kernactiviteiten door de gemeente worden uitgevoerd en welke activiteiten aan partners worden overgelaten. In het educatieplan wordt ook beschreven hoe de wethouder verkeer invulling wenst te geven aan de zijn rol als verkeersveiligheidsambassadeur.

5.2 Projecten, campagnes en ambassadeurschap

In Alphen aan den Rijn worden veel educatieve activiteiten uitgevoerd ter verbetering van de verkeersveiligheid en veel wordt in samenwerking met ambtelijke en maatschappelijke partners opgepakt. Ondanks het ontbreken van een educatieplan, heeft de verkeerseducatie en het grootste gedeelte van de verkeersveiligheidscampagnes, de afgelopen jaren doorgang kunnen vinden. Toch zijn sommige activiteiten niet doorgegaan omdat deze landelijke activiteiten planning technisch niet te combineren waren met de lokale agenda. Om deze samenwerking in de toekomst soepel te laten verlopen wordt een duidelijke taakverdeling en jaarplanning opgesteld. Ook de regelingen met betrekking tot verkeerseducatie op scholen en de rolverdeling tussen gemeente, provincie en de scholen zelf worden in het educatieplan opgenomen.

Van alle activiteiten en campagnes op het gebied van verkeerseducatie is een overzicht gemaakt (zie bijlage 2). Per activiteit wordt in het plan beschreven welke rol hier voor de gemeente is weggelegd en hoe zij die rol invult.

Een bijzondere activiteit die in het plan wordt beschreven is het ambassadeurschap verkeersveiligheid. Het plan beschrijft hoe de wethouder invulling geeft aan zijn ambassadeurschap.

5.3 Aanspreekpunt

Op basis van de evaluatie van het verkeersveiligheidsplan is geconstateerd dat het hebben van een vast aanspreekpunt op het gebied van verkeerseducatie en campagnes van groot belang is voor een succesvol uitvoering. De invulling van deze rol en de benodigde personele capaciteit, wordt in het educatieplan ondergebracht.

6. Knelpunt N209 - Heerewegh

Het knelpunt N209 – Heerewegh is het laatst overgebleven knelpunt uit het voorgaande verkeersveiligheidsplan. Het kruispunt valt gedeeltelijk onder het beheer van de gemeente (de Heerewegh) maar het overgrote deel van het knelpunt is in beheer bij de Provincie (N209).

6.1 Probleem en oplossingsrichtingen

Hier vormde de aantallen en ernst van de ongevallen een probleem. De ongevallen werden veroorzaakt door het geen voorrang/doorgang verlenen en fout door de bocht rijden. De intensiteit van de ongevallen neemt de laatste jaren weer verder toe.



Huidige situatie N209 - Heerewegh

In het verleden zijn meerdere oplossingsrichtingen besproken met de Provincie. Deze oplossingen liepen in vorm en functie uiteen tussen de aanleg van een rotonde, het geheel of gedeeltelijk afsluiten van de Heerewegh of het beperken van het aantal richtingen op de kruising zelf. De keuze voor een uiteindelijk uit te werken oplossing is echter nooit gemaakt.

6.2 Hoe verder

Gezien het feit dat de gemeente maar voor een beperkt gedeelte van het kruispunt wegbeheerder is, kan zij ten aanzien van een infrastructurele oplossing niet de leidende rol op zich nemen. Deze rol ligt uitdrukkelijk bij de Provincie. Deze heeft de aanpak van het punt op de groslijst gezet voor projecten die de komende jaren moeten worden opgestart. Op dit moment zijn nog geen middelen en personele capaciteit voor dit project beschikbaar.

De te kiezen oplossing voor deze kruising is ook in sterke mate afhankelijk van de keuzes die op netwerkniveau worden gemaakt in het omliggende gebied. In het kader van het project 'Beter Bereikbaar Gouwe', worden in 2021 keuzes gemaakt voor de tracés van de hoofdstructuren. Met name de loop van de N209 bij Hazerswoude - Dorp is van invloed op de inrichting van de aansluiting N209 – Heerewegh. Wanneer zekerheid ontstaat over die nieuwe hoofdstructuren, is ook beter duidelijk welke inrichtingsvariant voor de N209 – Heerewegh het meest geschikt is.

Alphen aan den Rijn ziet erop toe dat de aanpak van deze kruising logisch volgt op de keuzes die worden gemaakt binnen 'Beter Bereikbaar Gouwe' en voorziet de aanpak van deze aansluiting binnen de looptijd van voorliggend verkeersveiligheidsplan.

De aanpak van dit punt staat al geruime tijd op zowel de gemeentelijke als provinciale agenda. Tot op heden is personele capaciteit bij de wegbeheerder en de samenhang met 'Beter Bereikbaar Gouwe' de voornaamste reden voor uitstel geweest. Nu structuurkeuzes binnen 'Beter Bereikbaar Gouwe' spoedig gemaakt gaan worden, is ook het moment aangebroken om de kruising N209 – Heerewegh aan te pakken.

Om herinrichting van de kruising en delen van de aanliggende wegen te bespoedigen en daadwerkelijk binnen de looptijd van dit plan te laten plaatsvinden, gaat de gemeente in gesprek met de Provincie om te bezien of de invulling van rollen aangepast moet worden zodat Alphen aan den Rijn een directere sturing krijgt op de realisatie van een oplossing.

Gebruikte documenten en informatie

- Evaluatie verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn (27-10-2020)
- Programma Fiets, Gemeente Alphen aan den Rijn 2019-2022
- "Veilig van deur tot deur", Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid
- Categoriseringsgegevens VIA (Viasat Online)
- Input van interne verkeersprofessionals Gemeente Alphen aan den Rijn