

# Rapportage evaluatie verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn

27-10-2020



## Inhoudsopgave

|          |                                                                                           |           |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Aanleiding</b>                                                                         | <b>3</b>  |
| <b>2</b> | <b>Verkeersveiligheidsanalyse objectief</b>                                               | <b>4</b>  |
| 2.1      | Ongevallen en slachtoffers algemeen                                                       | 4         |
| 2.1.1    | De periode 2015 t/m 2019 Alphen aan den Rijn                                              | 4         |
| 2.1.2    | De periode 2015 t/m 2019 landelijk                                                        | 6         |
| 2.2      | Betrokkenen                                                                               | 7         |
| 2.2.1    | Leeftijd                                                                                  | 7         |
| 2.2.2    | Geslacht                                                                                  | 8         |
| 2.2.3    | Vervoerswijze                                                                             | 9         |
| 2.3      | Knelpunt locaties 2020                                                                    | 11        |
| 2.3.1    | Verkeersongevallen concentraties (VOC)                                                    | 11        |
| 2.3.2    | CROSS                                                                                     | 12        |
| 2.4      | Knelpunt locaties 2016, anno 2020                                                         | 15        |
| <b>3</b> | <b>Verkeersveiligheidsanalyse subjectief</b>                                              | <b>22</b> |
| <b>4</b> | <b>Evaluatie stand van zaken 7 ambities</b>                                               | <b>28</b> |
| 4.1      | Werk met werk maken bij aanpak knelpunten                                                 | 28        |
| 4.2      | Opstellen en uitvoeren van het fietsplan                                                  | 28        |
| 4.3      | Opstellen en uitvoeren van het educatieplan                                               | 30        |
| 4.4      | Uitbreiding aanpak schoolzones naar voormalige gemeentes Rijnwoude en Boskoop             | 33        |
| 4.5      | Voortzetting analyse, inventarisatie en realisatie van verbeterpunten in schoolomgevingen | 35        |
| 4.6      | Uniformering en verduidelijking 30 km/uur zones                                           | 36        |
| 4.7      | Voortzetten en verbeteren contact & samenwerking                                          | 43        |
| <b>5</b> | <b>Conclusies en aanbevelingen</b>                                                        | <b>45</b> |
| 5.1      | Conclusies                                                                                | 45        |
| 5.2      | Aanbevelingen                                                                             | 47        |

## 1. Aanleiding

Voorliggend document vormt de evaluatie van het verkeersplan dat in de gemeente Alphen aan den Rijn tot op heden is gebruikt om richting te geven aan de inzet op diverse verkeersveiligheidsthema's.

Alphen aan den Rijn heeft een tweeledig verkeersveiligheidsplan dat enerzijds beschrijft hoe de verkeersveiligheid zich heeft ontwikkeld in de periode 2010 - 2013, en anderzijds beschrijft wat de ambities zijn voor de periode 2016 - 2018. Het plan is opgesteld kort na de gemeentelijke herindeling waarbij in totaal 8 kernen zijn samengevoegd tot één gemeente Alphen aan den Rijn. Het plan beschrijft de knelpunten van de afzonderlijke kernen en formuleert zeven ambities, te weten:

1. Werk met werk maken bij *aanpak knelpunten*
2. Opstellen en uitvoeren van het *fietsplan*
3. Opstellen en uitvoeren van het *educatieplan*
4. Uitbreiding aanpak *schoolzones* naar voormalige gemeentes Rijnwoude en Boskoop
5. Voortzetting analyse, inventarisatie en realisatie van verbeterpunten in *schoolomgevingen*
6. Uniformering en verduidelijking *30 km/uur zones*
7. Voortzetten en verbeteren *contact & samenwerking*

Het plan kende oorspronkelijk een looptijd van drie jaar. Die looptijd is inmiddels verstreken en daarom is er behoefte aan een herziening van dit verkeersveiligheidsplan. Als opmaat voor deze herziening is in eerste instantie de balans opgemaakt ten aanzien van de uitvoering van het oude plan. Voorliggende rapportage geeft een overzicht van de huidige stand van zaken en spiegelt dit aan de ambities uit het oorspronkelijke plan.

### Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een beknopt beeld gegeven van de algemene stand van zaken ten aanzien van de objectieve verkeersveiligheid. Hoofdstuk 3 geeft een beeld van de verkeersveiligheid vanuit het oogpunt van beleving (subjectieve verkeersveiligheid). In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de stand van zaken ten aanzien van de 7 ambities. In hoofdstuk 5 worden de diverse bevindingen geclusterd in conclusies en aanbevelingen.

## 2. Verkeersveiligheidsanalyse objectief

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe het aantal ongevallen en slachtoffers zich heeft ontwikkeld in de laatste jaren. Daarbij is vooral gekeken wie betrokken waren bij ongevallen en welke vervoerswijzen hierbij een rol speelden. Ook is geanalyseerd waar de meeste ongevallen plaats vonden.

### 2.1 Ongevallen en slachtoffers algemeen

Het ongevallenbeeld voor de gemeente Alphen aan den Rijn vormt een maatstaf om de verkeersveiligheid in beeld te brengen. Hierna is te zien welke ongevallen de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden, hoe het ongevallenbeeld door de jaren heen is gewijzigd en waar de belangrijkste concentraties van ongevallen zich bevinden.

De beoordeling van de ongevallencijfers is gedaan met behulp van de ongevals cijfers van 2015 tot en met 2019, op het grondgebied van de Gemeente Alphen aan den Rijn. Hierbij is gebruik gemaakt van zowel de afgesloten als actuele ongevalsdata uit ViaStat online.

Een groot deel van de informatie is ontleend aan de BLIQ-rapportage over de periode 2015 t/m 2019.

#### 2.1.1 De periode 2015 t/m 2019 Alphen aan den Rijn

Om te beoordelen hoe het nu gaat met de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in totaliteit, is de periode 2015 t/m 2019 geanalyseerd. Te zien is, dat er zich in de eerdere jaren een stijgende trend heeft voorgedaan die zich vanaf eind 2018 lijkt te stabiliseren. Na 2018 is een kleine daling in het aantal ongevallen zichtbaar maar blijft het aantal slachtoffers nagenoeg gelijk. Het aantal ongevallen met dodelijke afloop is in 2019 weer opgelopen tot 2.

| Jaar          | Ongevallen  | Partijen    | Betrokkenen | Slachtoffers | Gewonden   | Doden    |
|---------------|-------------|-------------|-------------|--------------|------------|----------|
| 2015          | 421         | 701         | 570         | 97           | 94         | 3        |
| 2016          | 453         | 767         | 642         | 125          | 123        | 2        |
| 2017          | 485         | 849         | 671         | 140          | 140        | 0        |
| 2018          | 558         | 939         | 817         | 196          | 195        | 1        |
| 2019          | 534         | 948         | 819         | 199          | 197        | 2        |
| <b>Totaal</b> | <b>2451</b> | <b>4204</b> | <b>3519</b> | <b>757</b>   | <b>749</b> | <b>8</b> |

Figuur 1. Overzicht ontwikkeling ongevallen Alphen aan den Rijn 2015 -2019 (Bron: ViaStat)

Toelichting:

Ongevallen = aantal geregistreerde ongevallen

Partijen = de wettelijke partij die betrokken is bij het ongeval (de auto, de fiets of de voetganger. Maar ook vaste objecten.)

Betrokkenen = natuurlijke personen die bij het ongeval betrokken zijn

Slachtoffers = alle doden en gewonden bij elkaar opgeteld

Gewonden = aantal personen dat gewond raakte als gevolg van het ongeval

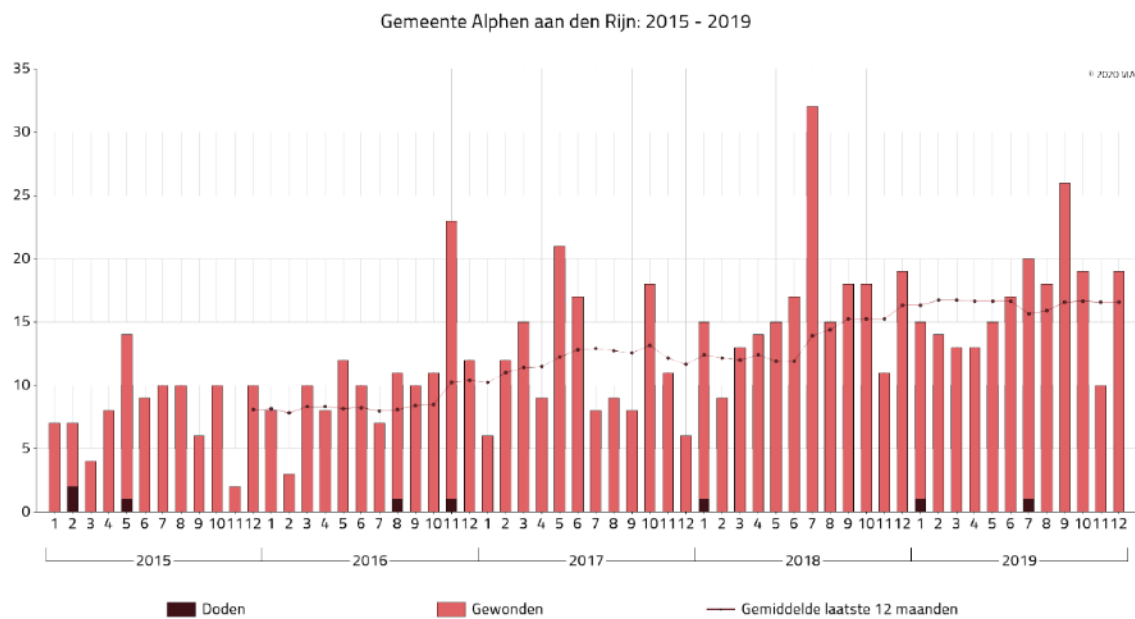
Doden = aantal personen dat als direct gevolg van het ongeval is komen te overlijden





Figuur 2. Ongevalsontwikkeling naar afloop, Alphen aan den Rijn 2015 -2019 (Bron: ViaStat)

De trendlijnen ten aanzien van het aantal ongevallen met doden, letsel of ongevallen met alleen materiele schade kunnen worden beschouwd als totaalindicator voor de verkeersveiligheid (figuur 2). Echter de UMS-ongevallen (alleen schade) zijn maar deels toe te schrijven aan onveilige situaties. Om die reden is ook een beeld gegeven van alleen de slachtofferontwikkeling (figuur 3).



Figuur 3. Slachtofferontwikkeling, Alphen aan den Rijn 2015 -2019 (Bron: ViaStat)

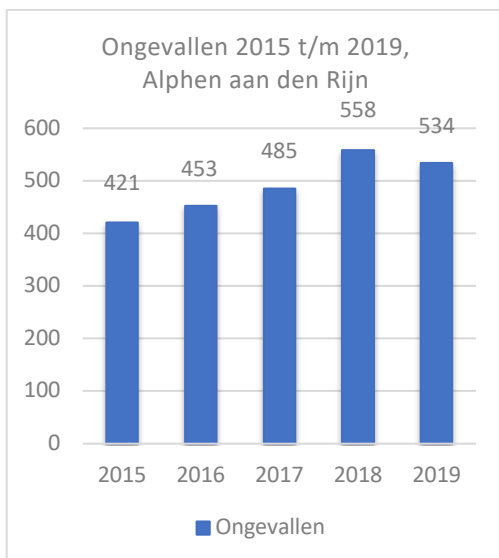
### 2.1.2 De periode 2015 t/m 2019 landelijk

Het ongevallenvoerloop in Alphen aan den Rijn is iets anders dan de landelijke ontwikkeling van het aantal ongevallen. Uit de STAR-database zijn de ongevallen van 2015 t/m 2019 in beeld gebracht. Hierbij wordt wel opgemerkt dat hierin ook ongevallen zijn meegenomen die plaatsvonden op autosnelwegen.



Figuur 4. Overzicht ontwikkeling ongevallen Nederland (Bron: <https://www.star-verkeersongevallen.nl>)

Er is sinds 2016 weliswaar een dalende trend in het aantal ongevallen met alleen blik schade zichtbaar, maar wanneer naar het aantal ongevallen met slachtoffers wordt gekeken, is het beeld vergelijkbaar met de ongevallen ontwikkeling in Alphen aan den Rijn waar na een jarenlange stijging in 2019 de eerste daling is waargenomen.



Figuur 5. Ongevallenverloop Alphen aan den Rijn 2015 tot en met 2019

## 2.2 Betrokkenen

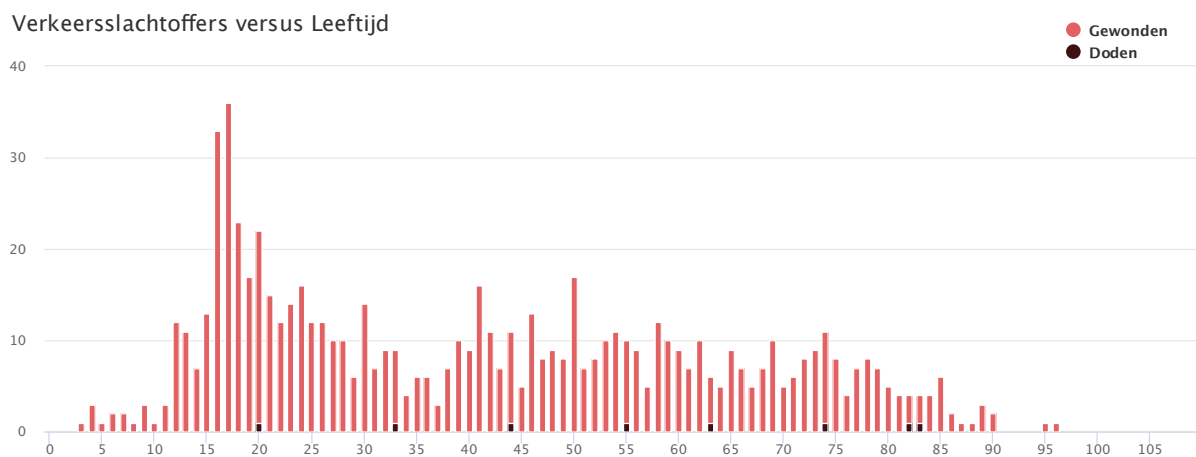
Naast de aantallen ongevallen en slachtoffers is het ten behoeve van het ontwikkelen van nieuw beleid vooral interessant om te weten wie betrokken waren bij de verschillende ongevallen. Op die manier ontstaat een beeld van de doelgroepen die bij de verkeersveiligheidsaanpak betrokken kunnen worden. Achtereenvolgens is gekeken naar leeftijd, geslacht en vervoerswijzen.

### 2.2.1 Leeftijd

Bij de aanpak van verkeersveiligheid wordt veelal gekeken naar leeftijdscategorieën omdat vooral leeftijd de groepen definieert die met voorlichting en campagnes gemakkelijk te benaderen zijn.

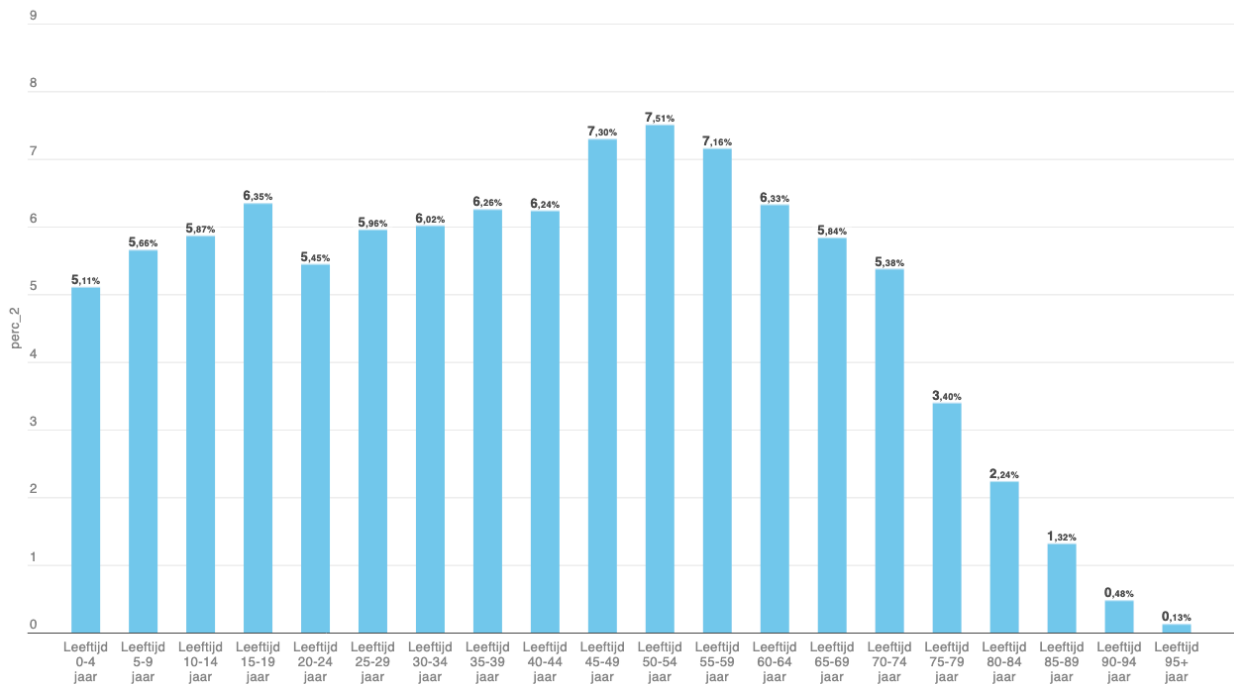
Figuur 6 geeft de slachtofferverdeling weer op basis van de jaren 2015 tot en met 2019.

Een duidelijke piek tekent zich af in de groep jongeren in de leeftijd van 16 tot en met 20 jaar. Een nadere bestudering van deze verdeling over de afgelopen jaren laat zien dat deze piek een continu terugkerend fenomeen is (zie ook het overzicht in bijlage 1).



Figuur 6. Verkeersslachtoffers per leeftijd, 2015 t/m 2019

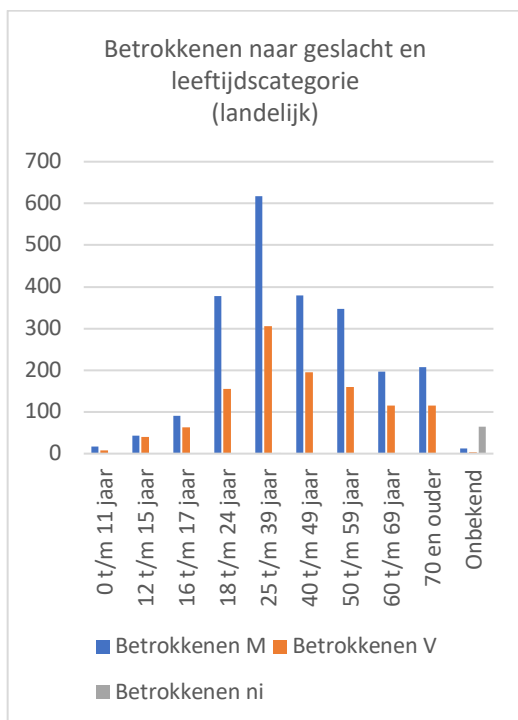
De verdeling van aantallen ongevallen per leeftijdscategorie houdt geen verband met de leeftijdsverdeling in de gemeente (figuur 7).



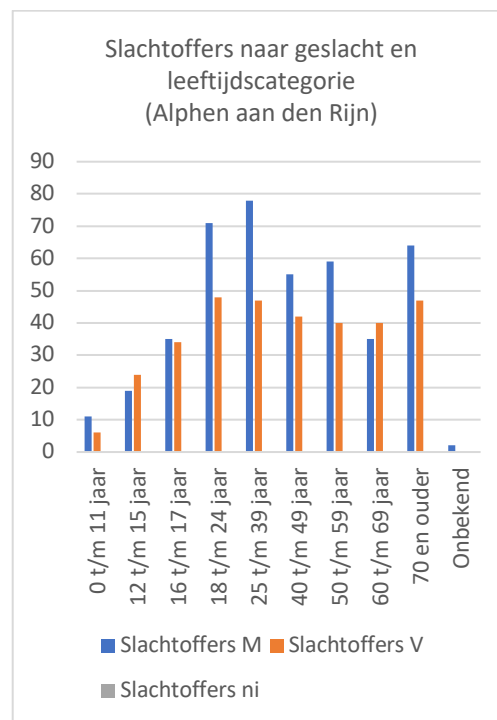
Figuur 7. Inwoners naar leeftijd in de gemeente Alphen aan den Rijn, op 1 januari 2019 (Bron: gemeente Alphen aan den Rijn)

### 2.2.2 Geslacht

Hoewel geslacht een minder relevant onderscheid is dan leeftijd, kan bij de aanpak van verkeersonveiligheid wel ingespeeld worden op de verschillen in de belevingswerelden. Om die reden is ook bekeken of er duidelijke verschillen zijn in de betrokkenheid bij ongevallen tussen mannen en vrouwen. Het valt duidelijk op dat mannen bijna anderhalf keer zo vaak betrokken zijn bij een ongeval als vrouwen. Dit fenomeen doet zich in alle leeftijdscategorieën voor vanaf 16 jaar. Tot 16 jaar is geen noemenswaardig verschil zichtbaar. Bij de slachtoffers van ongevallen zijn de mannen ook duidelijk in de meerderheid met uitzondering van de categorieën 12 t/m 15 en 60 t/m 69 jaar. Hoewel het verschil aanzienlijk is, zijn de verhoudingen vergelijkbaar met het landelijk gemiddelde.



Figuur 8. Betrokkenen naar geslacht en leeftijd '15 t/m '19

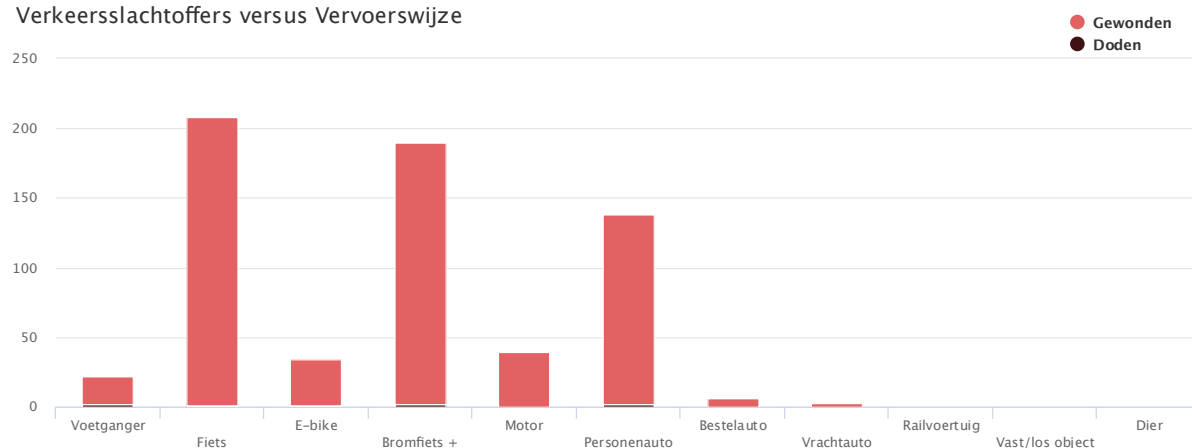


Figuur 9. Slachtoffers naar geslacht en leeftijd '15 t/m '19

### 2.2.3 Vervoerswijze

Naast de leeftijd van betrokkenen, is ook de vervoerswijze een indicator om te beoordelen welke doelgroepen eventueel aanvullende aandacht nodig hebben in het verkeer. De cijfers van de afgelopen jaren als totaal, laten zien dat de meeste slachtoffers vallen in de categorie fiets, gevolgd door de bromfiets+. Deze categorieën vertegenwoordigen samen meer dan de helft van de verkeersslachtoffers. Een analyse van deze verdeling van jaar tot jaar laat echter zien dat in sommige jaren de categorie bromfiets juist groter is dan de categorie fiets.

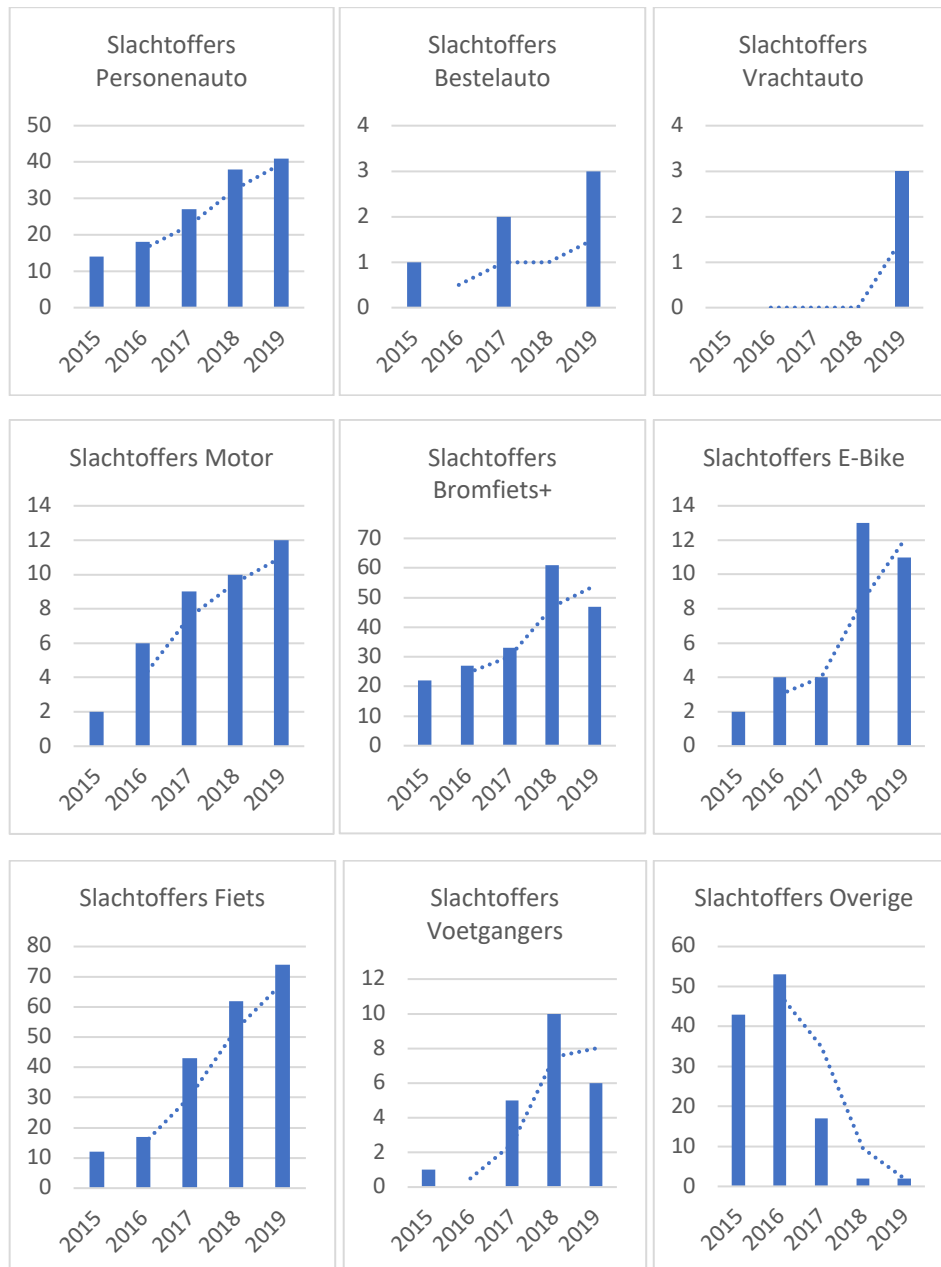
Verkeersslachtoffers versus Vervoerswijze



Figuur 10. Verkeersslachtoffers per vervoerswijze 2015 t/m 2019

Ten aanzien van de fiets wordt opgemerkt dat in de gemeentelijke belevingspeiling wordt beschreven dat verkeersonveiligheid als reden om niet op de fiets naar het werk te gaan, in 2018 ruim twee keer zo vaak als reden wordt aangegeven ten opzichte van 2016.

Naast het totaalbeeld van de betrokken vervoerswijzen is het voor de evaluatie van het beleid en de verkeersveiligheidssituatie van de gemeente als geheel, vooral ook belangrijk om de ontwikkeling van slachtoffers per vervoerswijze te zien. Deze grafieken geven aan hoe 'veilig' de betreffende vervoerswijze is binnen de gemeente Alphen aan den Rijn. De grafieken in figuur 10 laten deze ontwikkeling zien.



Figuur 11. Verkeersslachtoffers per vervoerswijze 2015 t/m 2019

De bestudering van de slachtofferontwikkeling per vervoerswijze laat zien dat vrijwel alle vervoerswijzen te maken hebben met een stijgende trend die na 2019 minder hard stijgt dan in de jaren daarvoor. Een deel van deze ontwikkeling is te verklaren uit de betere registratie van ongevallen. Dit is vooral zichtbaar door de daling in de categorie 'overige'. Deze daalt naar bijna nul in 2018-2019. Toch is de overall stijging groter dan alleen de ongevallen uit de 'overige' categorie. De voornaamste stijging is zichtbaar in de categorie fiets. Opvallend is verder dat de categorie 'bromfiets+' een duidelijke daling laat zien in 2019 en dat ook het aandeel van de e-bike afneemt.

Hierbij wordt wel opgemerkt dat de absolute daling in deze laatste categorie slechts '2' bedraagt en dat niet met zekerheid gesteld kan worden dat een elektrische fiets ook altijd als e-bike wordt genoteerd bij de registratie ter plaatse van het ongeval.

## 2.3 Knelpunt locaties 2020

In sommige gevallen concentreren de ongevallen zich op een bepaalde locatie. Dit wordt dan een verkeersongevallen concentratie (VOC) genoemd. Ook komt het voor dat ongevallen soms dezelfde oorzaak hebben maar verder uit elkaar liggen op wegvakken of trajecten. Beide zijn hieronder in beeld gebracht. Deze locaties vormen de knelpuntlocaties anno 2020.

### 2.3.1 Verkeersongevallen concentraties (VOC)

In ViaStat wordt op basis van het aantal ongevallen en de afloop ervan, bepaald waar de grootste concentraties ongevallen plaats vinden. Dit is een geautomatiseerd proces waarbij dicht bij elkaar gelegen ongevalslocaties samengenomen worden. De formule die wordt gebruikt bij de weging van de ongevalsconcentraties is:

(#UMS-ongevallen x1) + (#Ongevallen met gewonden x2) + (#Ongevallen met doden x3). De uiteindelijke score bepaald de rangschikking in de VOC lijst

| VOC Top 10 |                                                                     | Gemeentenaam        | Wegbeheerder | Ongevallen met |          |       |
|------------|---------------------------------------------------------------------|---------------------|--------------|----------------|----------|-------|
|            |                                                                     |                     |              | enkel schade   | gewonden | doden |
| 1          | Prins Bernhardlaan, Prinses Irenelaan, Willem de Zwijgerlaan        | Alphen aan den Rijn | Gemeente     | 15             | 5        | 0     |
| 2          | Noorderkeerkring, Weteringpad                                       | Alphen aan den Rijn | Gemeente     | 4              | 6        | 0     |
| 3          | Parelvissersweg, President Kennedylaan, Troubadourweg               | Alphen aan den Rijn | Gemeente     | 3              | 6        | 0     |
| 4          | Rijndijk                                                            | Alphen aan den Rijn | Gemeente     | 5              | 5        | 0     |
| 5          | Rijndijk                                                            | Alphen aan den Rijn | Gemeente     | 7              | 4        | 0     |
| 6          | Eikenlaan, Magazijnweg                                              | Alphen aan den Rijn | Gemeente     | 7              | 4        | 0     |
| 7          | N209 20.0                                                           | Alphen aan den Rijn | Provincie    | 5              | 2        | 1     |
| 8          | Steekterweg                                                         | Alphen aan den Rijn | Gemeente     | 4              | 4        | 0     |
| 9          | Bedrijfsweg, Eikenlaan                                              | Alphen aan den Rijn | Gemeente     | 3              | 4        | 0     |
| 10         | Gnephhoek                                                           | Alphen aan den Rijn | Gemeente     | 7              | 2        | 0     |
| 11         | Stationsplein                                                       | Alphen aan den Rijn | Gemeente     | 4              | 3        | 0     |
| 12         | Dr. A.D. Sacharovlaan, Dr. J.M. den Uytsingel, Laan der Continenten | Alphen aan den Rijn | Gemeente     | 4              | 3        | 0     |
| 13         | Zijde                                                               | Alphen aan den Rijn | Gemeente     | 6              | 2        | 0     |
| 14         | Oranje Nassausingel, President Kennedylaan, Willem de Zwijgerlaan   | Alphen aan den Rijn | Gemeente     | 6              | 2        | 0     |
| 15         | Leidse Schouw                                                       | Alphen aan den Rijn | Gemeente     | 6              | 2        | 0     |

© 2020 VIA, VerkeersOngevallenConcentraties (2015 - 2019)

Figuur 12. VOC-concentraties op basis van ongevallen 2015 – 2019



Figuur 13. VOC-concentraties op basis van ongevallen 2015 – 2019

### 2.3.2 CROSS

Naast de beoordeling van gevaarlijke locaties op basis van ongevallen en hun afloop, wordt in ViaStat ook een analyse gegeven van gevaarlijke trajecten op basis van ongevalsgegevens enerzijds en gereden snelheden anderzijds.

De CROSS-score bestaat uit een gewogen score op basis van aantallen ongevallen, afloop van ongevallen, weglengtes, verkeersintensiteiten, limietoverschrijdingen, aantallen snelheidsovertreders en het verkeersvolume.

Op basis van de CROSS-score worden sinds 2020 naast de meest onveilige trajecten ook de meest onveilige kruisingen weergegeven. Deze trajecten en locaties zijn hieronder opgenomen.



**Gevaarlijkste trajecten op basis van de CROSS-score:**

- 1- Rijndijk (West)
- 2- A. Van Leeuwenhoekweg, Europalaan, Noorder Keerkring, Zeelandstraat
- 3- Rijndijk (Oost)
- 4- President Kennedylaan
- 5- Reijerskoop, Zijde
- 6- Steekterweg
- 7- Eikenlaan, Moerbeilaan
- 8- Hoge Rijndijk, Rijndijk
- 9- Prinses Beatrixlaan, Prinses Irenelaan, Prinses Margrietlaan
- 10- Brigantijn, Churchilllaan, Galjoen, Jeltje De Bosch Kemperstaat, Kalkovenstraat, Koperweg, Vierambachtsweg, Woubrugseweg

**Gevaarlijkste kruisingen op basis van de CROSS-score:**

- 1- Parelvisserweg, President Kennedylaan, Troubadourweg
- 2- Eikenlaan, Magazijnweg
- 3- Bedrijfsweg, Eikenlaan
- 4- Hoflaan, Prins Bernhardstraat
- 5- Dorpsstraat, Hoogewaard, Lagewaard
- 6- Burgemeester Bruins Slotsingel, Groenoord, Marsdiep
- 7- Goudse Rijpad, Steekterweg
- 8- N209, Rijndijk
- 9- Prins Bernhardstraat, Prinses Irenelaan, Willem de Zwijgerlaan
- 10- Dokter A.D. Sacharovlaan, Dokter J.M. Den Uylsingel, Laan der Continenten

Bij het beoordelen van de CROSS-scores wordt opgemerkt dat de snelheidslimieten in de praktijk niet allemaal juist zijn opgenomen in de software van VIA. Dit kan ertoe leiden dat trajecten hoger of lager scoren in de CROSS-methode. De CROSS-scores moeten daarom vooral ook beoordeeld worden als middel om de risicovolle trajecten en of kruisingen te signaleren. Het is op dit moment nog geen middel om objectief de meest onveilige locaties of trajecten aan te kunnen wijzen.

*Risico gestuurd werken met CROSS (Bron: BLIQ-analyse 2015 t/m 2019 Q4)*

*Het SPV 2030 stuurt aan op een risico gestuurde aanpak. BLIQ introduceert hiervoor de CROSS-methode. CROSS combineert de ongevallenscore met een verklarende variabele, zoals een snelheidsscore. De ongevallenscore bepaalt de prioriteit in de 'Top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten'. De CROSS-score combineert beide scores.*

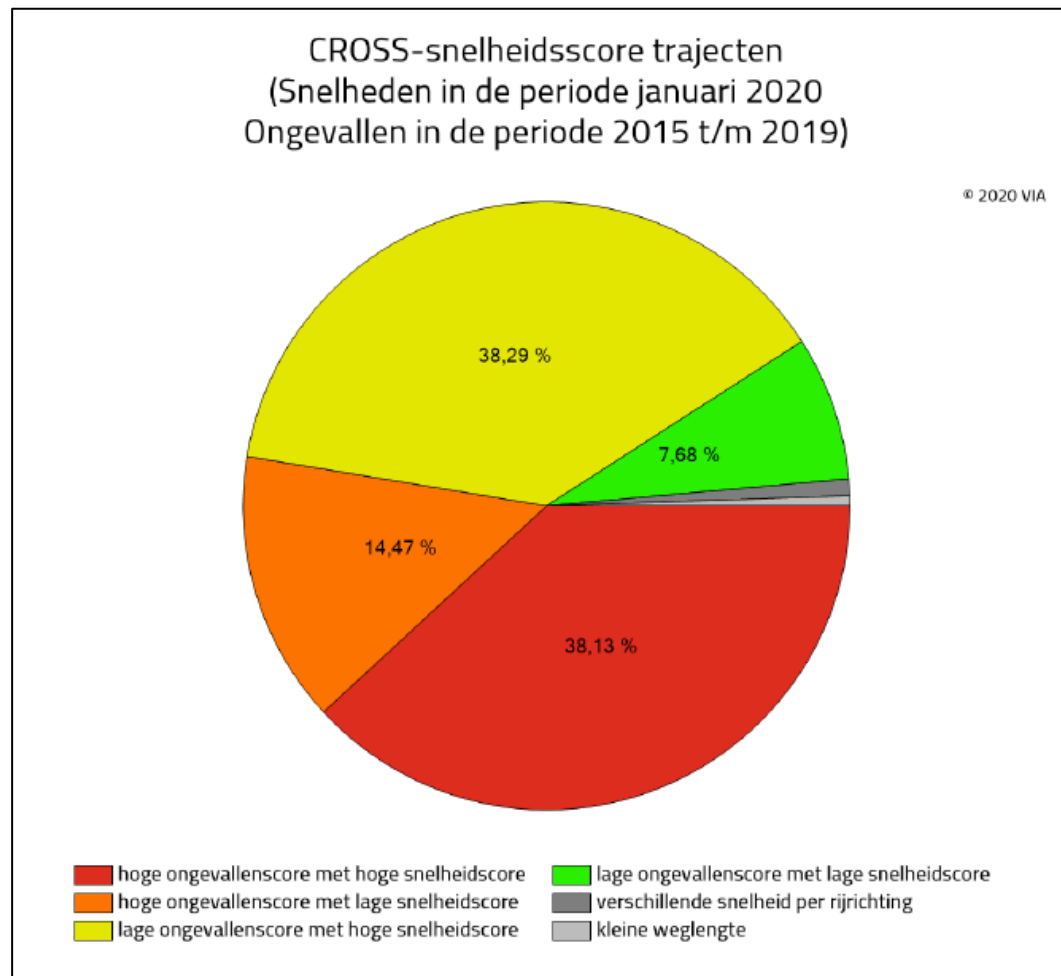
*De Ongevallenscore is een combinatie van vier indicatoren omdat:*

- *Burgers kritisch zijn naar het totaal aantal ongevallen;*
- *Beleid is gericht op terugdringen van het aantal slachtofferongevallen;*
- *Politiek en media veel aandacht vraagt voor het aantal dodelijke ongevallen;*
- *Verkeer verschillend is en het risicocijfer een correctie verzorgt op basis van de verkeersprestatie.*

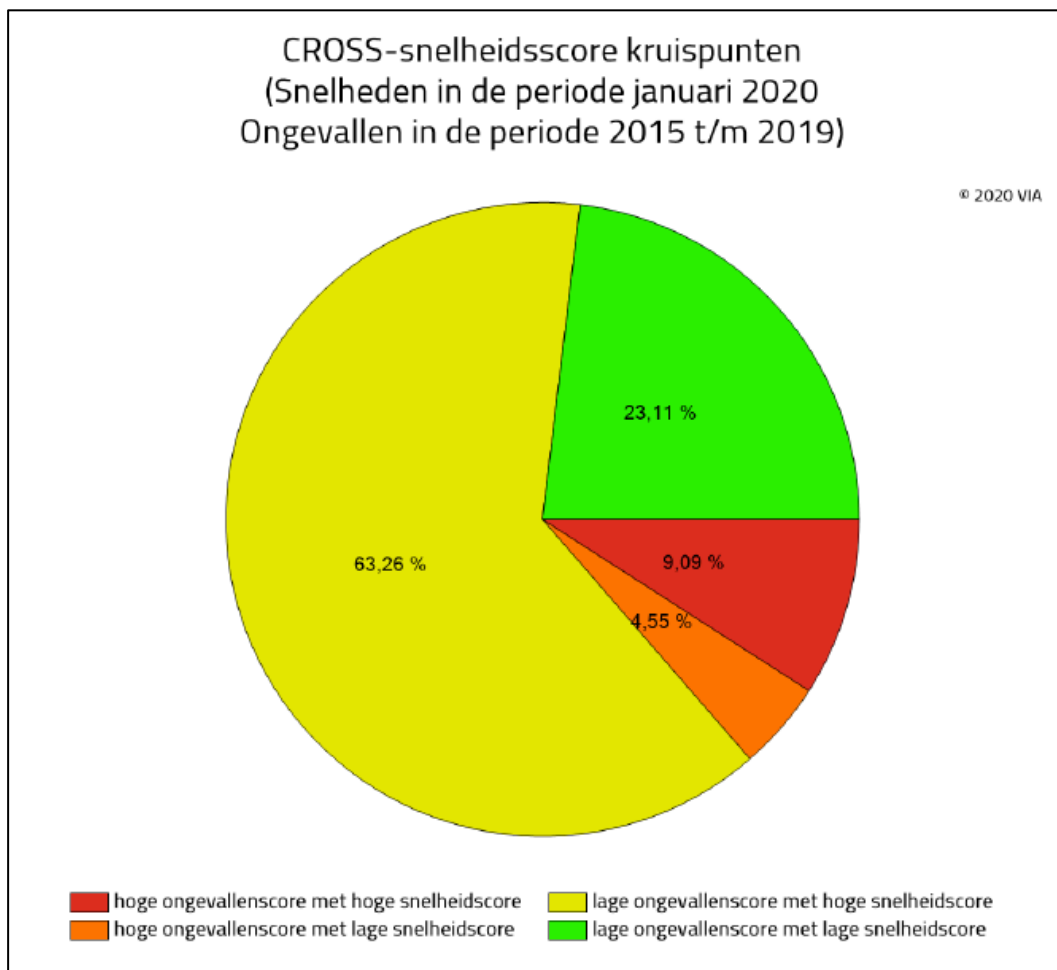
De Snelheidsscore, als verklarende variabele, is een combinatie van drie indicatoren omdat:

- Beleid is gericht op de V85 voor limietoverschrijding;
- Veiligheid van de gebruikers wordt bepaald door de hoeveelheid overtreeders;
- Rendement van een maatregel zwaarder weegt bij een hoger verkeersvolume.

In onderstaande grafieken is het resultaat van de CROSS-snelheidsscore weergegeven voor het drukste wegennet van Gemeente Alphen aan den Rijn. Uit de eerste grafiek blijkt dat ongeveer 38% van de weglengte een rode CROSS-score krijgt: een hoge ongevallenscore met een hoge snelheidsscore. De tweede grafiek laat zien dat dit ook geldt voor 9% van de kruispunten.



Figuur 14. CROSS-trajecten 2015 – 2019



Figuur 15. CROSS-kruisingen 2015 – 2019

## 2.4 Knelpunt locaties 2016, anno 2020

In het verkeersveiligheidsplan van 2016 werden knelpuntlocaties benoemd op basis van de aantallen ongevallen die op die locaties plaats vonden in de periode 2010 tot en met 2013. Dit zijn locaties waar in 3 jaar tijd meer dan 3 slachtofferongevallen zijn gebeurd of meer de twee ernstige slachtoffer ongevallen zijn gebeurd. Hieronder worden deze locaties benoemd, wordt het probleem van destijds beschreven en wordt beschreven in hoeverre de situatie is aangepakt en hoe de ongevallenstatistieken op die locatie zijn gewijzigd.

Nb. Anno 2020 wordt geen onderscheid meer gemaakt tussen "slachtoffers" en "ernstige slachtoffers" zoals dit voorheen wel werd gedaan. Voor de beoordeling van de huidige situatie wordt daarom geanalyseerd of sinds een eventuele aanpassing nog periodes bestaan van 3 aaneengesloten jaren waarbinnen meer dan 3 slachtoffer ongevallen hebben plaatsgevonden.

## **Prins Bernhardlaan - Burg. Visserpark**

### *Probleem*

Hier vormde vooral de ernst van de ongevallen een probleem. De voornaamste oorzaak was geen voorrang/doorgang verlenen.

In de periode 2010 tot en met 2013 gebeurde er 3 ongevallen met in totaal 4 ernstig gewonden en 1 overleden persoon tot gevolg.

### *Oplossing*

De voorrang omdraaien, de oversteek verduidelijken door de middenberm verder te verbreden en op die manier ook de rechte rijlijn voor het autoverkeer te onderbreken.

### *Stand van zaken anno 2020*

De oversteek van het Bospark is aangepast.

### *Effect*

In eerste instantie moesten fietsers en voetgangers wennen aan het omkeren van de voorrang. Door de aangebrachte middenberm is het voor langzaam verkeer makkelijker om de drukke weg over te steken. Het is overzichtelijker en daardoor veiliger.

### *Ongevallenbeeld*

| Jaar          | Ongevallen | Partijen | Betrokkenen | Slachtoffers | Gewonden | Doden    |
|---------------|------------|----------|-------------|--------------|----------|----------|
| 2015          | -          | -        | -           | -            | -        | -        |
| 2016          | -          | -        | -           | -            | -        | -        |
| 2017          | -          | -        | -           | -            | -        | -        |
| 2018          | 1          | 1        | 1           | 1            | 1        | 0        |
| 2019          | 1          | 3        | 3           | 0            | 0        | 0        |
| <b>Totaal</b> | <b>2</b>   | <b>4</b> | <b>4</b>    | <b>1</b>     | <b>1</b> | <b>0</b> |



Figuur 16. Oude situatie Prins Bernhardlaan - Burg. Visserpark



Figuur 17. Nieuwe situatie Prins Bernhardlaan - Burg. Visserpark

Geconcludeerd wordt dat de situatie sterk is verbeterd door de gepleegde aanpassingen. Zowel het aantal ongevallen als de ernst van de ongevallen is afgenomen.

### ***N209 - Heerewegh***

#### *Probleem*

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. In de periode 2010 tot en met 2013 gebeurde 3 ongevallen met in totaal 3 gewonden waarvan 1 ernstig.

#### *Oplossing*

Dit is geen gemeentelijke weg. De Provincie is hier wegbeheerder. Overleg met de Provincie over te nemen maatregelen is noodzakelijk.

#### *Stand van zaken anno 2020*

Overleg met Provincie is in 2019 opgestart, maar verder is nog geen concrete aanpassing gedaan.

#### *Effect*

Nog niet van toepassing

### Ongevallenbeeld

| Jaar          | Ongevallen | Partijen  | Betrokkenen | Slachtoffers | Gewonden | Doden    |
|---------------|------------|-----------|-------------|--------------|----------|----------|
| 2015          | 0          |           |             |              |          |          |
| 2016          | 0          |           |             |              |          |          |
| 2017          | 1          | 2         | 2           | 1            | 1        | 0        |
| 2018          | 1          | 2         | 2           | 1            | 1        | 0        |
| 2019          | 3          | 7         | 7           | 3            | 3        | 0        |
| <b>Totaal</b> | <b>5</b>   | <b>11</b> | <b>11</b>   | <b>5</b>     | <b>5</b> | <b>0</b> |



Figuur 18. Huidige situatie N209 - Heerewegh

Er is geen aanpassing gepleegd. Op basis van het huidige ongevallenbeeld wordt geconcludeerd dat de noodzaak om iets te doen aanwezig blijft.

### Rijndijk West

#### Probleem

Op deze locatie was vooral het aantal ongevallen problematisch. Geen voorrang/doorgang verlenen en onvoldoende afstand houden waren de belangrijkste oorzaken van de ongevallen.

In de periode 2010 tot en met 2013 gebeurde 6 ongevallen met in totaal 4 gewonden waarvan 1 ernstig.

#### Oplossing

Een volledige reconstructie van de Rijndijk-west, waarbij de inrichting in overeenstemming wordt gebracht met het snelheidsregime.

#### Stand van zaken anno 2020

Ondanks dat een reconstructie van de Rijndijk technisch gezien nog niet op de planning stond, is ervoor gekozen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid om de weg toch in reconstructie te

brengen. De afgelopen jaren is samen met bewoners van Groenendijk een ontwerp gemaakt voor de Rijndijk. Op dit moment vindt de reconstructie plaats en deze is in 2020 gereed. Het is nog niet bekend wat de resultaten zijn op gebied van het verbeteren van de verkeersveiligheid.

#### *Effect*

Nog niet van bekend

#### *Ongevallenbeeld*

| Jaar          | Ongevallen | Partijen  | Betrokkenen | Slachtoffers | Gewonden  | Doden    |
|---------------|------------|-----------|-------------|--------------|-----------|----------|
| 2015          | 4          | 7         | 6           | 2            | 2         | 0        |
| 2016          | 6          | 13        | 10          | 4            | 4         | 0        |
| 2017          | 5          | 11        | 10          | 3            | 3         | 0        |
| 2018          | 5          | 7         | 7           | 3            | 3         | 0        |
| 2019          | 4          | 5         | 4           | 1            | 1         | 0        |
| <b>Totaal</b> | <b>24</b>  | <b>43</b> | <b>37</b>   | <b>13</b>    | <b>13</b> | <b>0</b> |



Figuur 19. Huidige situatie Rijndijk (west)

Op basis van de ongevallencijfers is de noodzaak voor aanpassing nog steeds aanwezig. Het effect van de huidige reconstructie is nog niet bekend.

#### **Plankier - Reijerskoop**

##### *Probleem*

Het probleem op deze locatie waren de aantallen en de ernst van de ongevallen. Ook hier was geen voorrang/doorgang verlenen de voornaamste ongevalsoorzaak.

In de periode 2010 tot en met 2013 gebeurde 3 ongevallen met in totaal 2 ernstig gewonden.

##### *Oplossing*

Een reconstructie van de Reijerskoop, waarbij wordt gezorgd dat de fietser beter zichtbaar is en meer afstand tot het autoverkeer heeft.



### Stand van zaken anno 2020

In 2018 is het Reijerskoop gereconstrueerd vanaf de brug tot aan de A.P. van Neslaan. Met name voor fietsers is op het kruispunt iets veranderd. Het fietspad is teruggelegd richting het Plankier, waardoor er meer afstand ontstaat tussen het autoverkeer en de fietser.

### Effect

De fietser komt niet meer ineens achter de auto vandaan.

### Ongevallenbeeld:

| Jaar          | Ongevallen | Partijen  | Betrokkenen | Slachtoffers | Gewonden | Doden    |
|---------------|------------|-----------|-------------|--------------|----------|----------|
| 2015          | 0          |           |             |              |          |          |
| 2016          | 1          | 0         | 0           | 0            | 0        | 0        |
| 2017          | 2          | 8         | 5           | 0            | 0        | 0        |
| 2018          | 0          |           |             |              |          |          |
| 2019          | 2          | 4         | 3           | 0            | 0        | 0        |
| <b>Totaal</b> | <b>5</b>   | <b>12</b> | <b>8</b>    | <b>0</b>     | <b>0</b> | <b>0</b> |



Figuur 20. Oude situatie Reijerskoop - Plankier





Figuur 21. Nieuwe situatie Reijerskoop - Plankier

Er gebeuren nog wel ongevallen maar gezien de beperkte ernst van deze ongevallen wordt geconcludeerd dat wel sprake is van een structurele verbetering.

### 3. Verkeersveiligheidsanalyse subjectief

Naast de knelpuntlocaties op basis van meetbare statistieken, zijn in 2016 per gebied ook de locaties in beeld gebracht waar men zich onveilig voelde. Ten behoeve van deze evaluatie is geanalyseerd in hoeverre deze aandachtslocaties zijn opgelost of nog steeds een probleem vormen.

#### ***De beleving van verkeersprofessionals***

Naast het in beeld brengen van de ongevalsgegevens, is ook gezocht naar de verkeersveiligheidsbeleving. Hierbij is gebruik gemaakt van een analyse van *sleutelfiguren* door de beleving van de diverse verkeersprofessionals in de gemeente te gebruiken. Zij zijn gevraagd om aan te geven of de aandachtslocaties die in 2016 zijn aangegeven, anno 2020 nog steeds een probleem vormen. Ook is hen gevraagd wat in hun ogen in 2020 de belangrijkste aandachtlocaties zijn en waarom.

Voor deze analyse is informatie opgehaald bij de politie, de boa's, de gebiedsadviseurs, de Fietzersbond en VVN.

Een grootschalige inventarisatie van de beleving onder bewoners en belanghebbenden is vanwege de beperkingen in verband met het COVID-19 virus achterwege gelaten. Wel is informatie geanalyseerd die is opgehaald bij een eerder uitgevoerde inventarisatie die destijds is uitgevoerd door Omroep West. (zie bijlage). Omdat deze analyse echter geen prioritering bevat, zijn de knelpunten één op één overgenomen in de bijlage bij deze rapportage zodat deze kan dienen als inspiratiedocument bij het opstellen van een nieuw verkeersveiligheidsplan.

Alle professionals zijn gebiedsgewijs per email benaderd met bovenstaande vragen. De aandachtlocaties van 2016 zijn voorgelegd met de motivatie die daar destijds bij werd gegeven. Per locatie is gevraagd of deze anno 2020 nog steeds een probleem vormt en of een eventuele aanpassing het gewenste effect heeft gehad. Daarna is gevraagd om een top vijf te beschrijven van de locaties die nu het meest onveilig worden gevonden. Dit mochten andere locaties zijn dan in 2016 maar als de oude locaties nog steeds van toepassing zijn, mochten die wederom genoemd worden.

Omdat sprake is geweest van een enquête, is bij de beantwoording vaak een nadere omschrijving en toelichting gegeven. Deze zijn in de bijlagen opgenomen.

Om het oplossend vermogen van genomen maatregelen en daarmee de effectiviteit van het verkeersveiligheidsplan te beoordelen, zijn de antwoorden op de enquête uiteindelijk onderverdeeld in verschillende categorieën.

Een aandachtspunt is: opgelost, deels opgelost of niet opgelost.

Toelichtingen op de gegeven reacties zijn opgenomen in de bijlagen.

Per gebied wordt beknopt aangegeven welke locaties destijds als aandachtslocatie werden aangegeven en waarom. Vervolgens worden de reacties van de verkeersprofessionals beschreven. Voor deze evaluatie is vooral van belang of de problemen van destijds zijn opgelost of niet. Om die reden wordt hier geen uitgebreide beschrijving van het probleem gegeven.

Een volledige beschrijving van de problemen op de aandachtslocaties is opgenomen in de bijlagen.

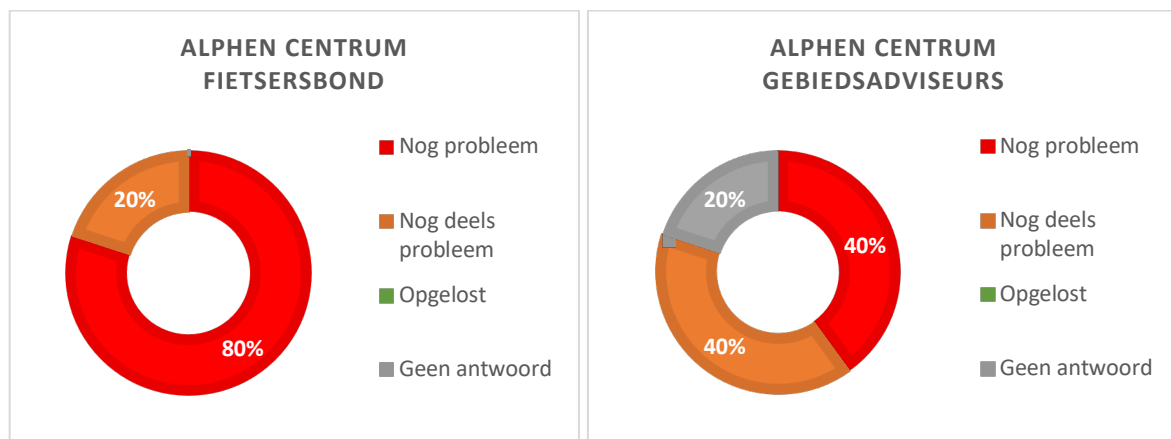
Tot slot hebben niet alle geënquêteerden een reactie gegeven. Onderstaande resultaten zijn gebaseerd op de ingekomen reacties.

De cirkeldiagrammen geven aan hoeveel van de 5 oorspronkelijke punten zijn opgelost, niet opgelost of deels zijn opgelost. Indien geen antwoord is gegeven op de vragen is dit in grijs weergegeven.

Bij de diagrammen is ook aangegeven hoeveel van de oorspronkelijke knelpunten nu nog in de top 5 van belangrijkste knelpunten zouden voorkomen.

Tot slot is per deelgebied aangegeven wat de verkeer professionals anno 2020 als belangrijkste knelpunt zien.

### Alphen Centrum



Figuur 22. Meningen ten aanzien van knelpuntlocaties Alphen centrum uit 2016

Volgens fietsersbond nog van belang zijnde knelpunten van de originele lijst uit 2016: 1  
Belangrijkste knelpunten anno 2020:

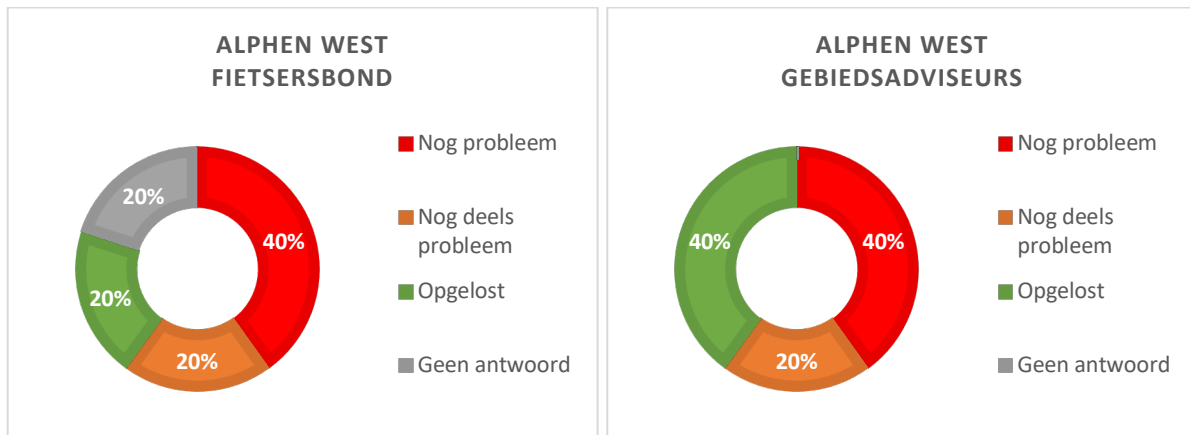
- 1- Raoul Wallenbergplein
- 2- Shared Space centrum Hoge Zijde
- 3- Swaenswijkbrug
- 4- Fietshelling Albert Schweitzerbrug
- 5- Fietsrotondes

Volgens gebiedsadviseurs nog van belang zijnde knelpunten van de originele lijst uit 2016: 1

Belangrijkste knelpunten anno 2020:

- 1- Nieuwe rotonde Thorbeckestraat richting Lijsterlaan
- 2- Busverkeer in stadshart met name ter hoogte van McDonalds / Adventskerk
- 3- Lijsterlaan
- 4- Swaenswijkbrug
- 5- -

## Alphen West



Figuur 23. Meningen ten aanzien van knelpuntlocaties Alphen West uit 2016

Volgens fietsersbond nog van belang zijnde knelpunten van de originele lijst uit 2016: 0

Belangrijkste knelpunten anno 2020:

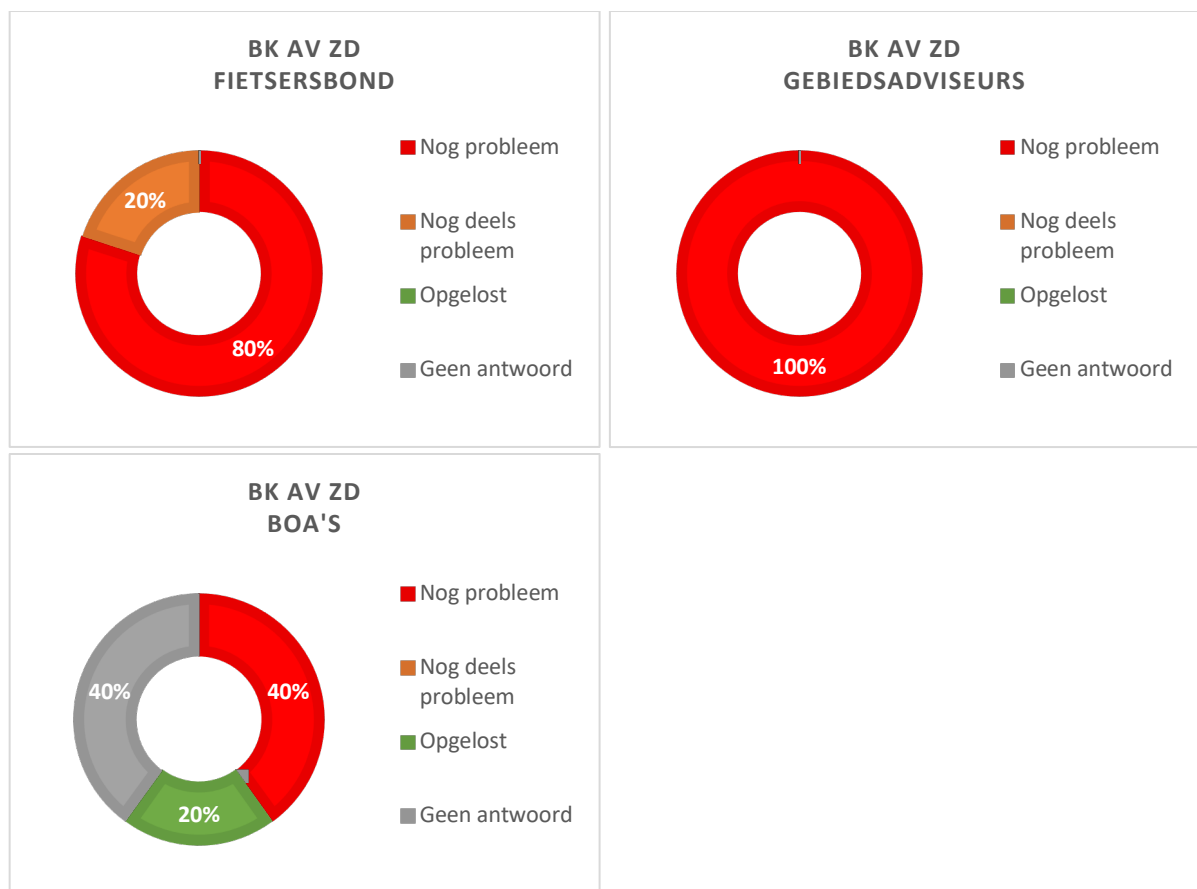
- 1- Afrikalaan
- 2- Amerikalaan
- 3- Magazijnweg
- 4- Kruisingen Weteringenpad met Amerikalaan / Noorderkeerkring
- 5- Kortsteekterweg

Volgens gebiedsadviseurs nog van belang zijne knelpunten van de originele lijst uit 2016: 2

Belangrijkste knelpunten anno 2020:

- 1- Renaissancelaan & bevoorrading Archeon
- 2- Kruising Magazijnweg-Eikenlaan-H.A. Lorentzweg
- 3- Hoofd-fietsverbindingen in Kerk en Zanen (Oslopad/Copepad & Provinciepassage/De Oude Wereld).
- 4- Pr. Beatrixlaan.
- 5- N11-Rietveldsepad
- 6- Kruising Amerikalaan-Weteringpad

## Boskoop – Aarlanderveen – Zwammerdam



Figuur 24. Meningen ten aanzien van knelpuntlocaties Boskoop, Aarlanderveen en Zwammerdam uit 2016

Volgens fietsersbond nog van belang zijnde knelpunten van de originele lijst uit 2016: 1

Belangrijkste knelpunten anno 2020:

- 1- Zijde, Boskoop
- 2- Zierendeweg
- 3- Zuidkade / Noordkade, Boskoop
- 4- Noordeinde, Boskoop

Volgens gebiedsadviseurs nog van belang zijnde knelpunten van de originele lijst uit 2016: 0

Belangrijkste knelpunten anno 2020:

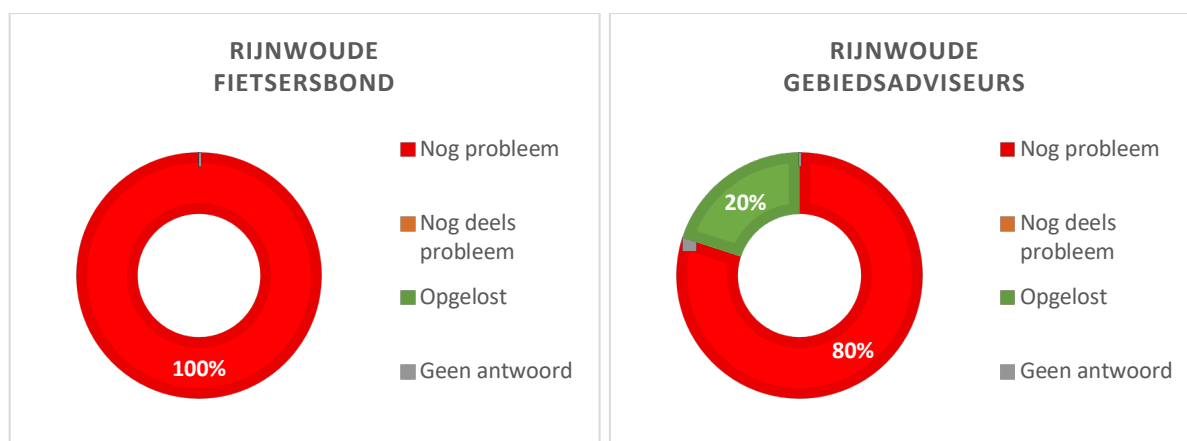
- 1- Rtonde Zijde richting Voorofscheweg -Boomgaard, Boskoop
- 2- Zijde kruisingen met Noordeinde en Roemer, Boskoop
- 3- Kruising Goudse Rijkweg met Rijkneveld, Boskoop
- 4- Kruising Verloofstraat-Molenstraat-Kerklaan, Zwammerdam
- 5- Spoelwijklerlaan kruising Wijkdijk, Boskoop

Volgens boa's nog van belang zijnde knelpunten van de originele lijst uit 2016: 0

Belangrijkste knelpunten anno 2020:

Geen knelpunten opgegeven

## Rijnwoude



Figuur 25. Meningen ten aanzien van knelpuntlocaties Rijnwoude uit 2016

Volgens fietsersbond nog van belang zijnde knelpunten van de originele lijst uit 2016: 1

Belangrijkste knelpunten anno 2020:

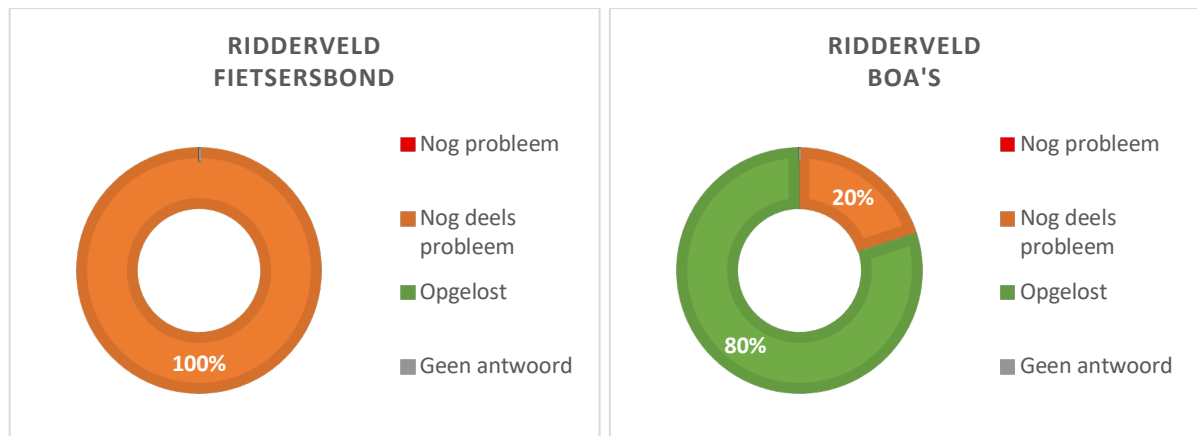
- 1- Kruising Gemeneweg [N209] - Dorpsstraat Hazerswoude-Dorp
- 2- kruising Bentwoudlaan / Zegwaartseweg (Benthuizen)
- 3- Noordzijde Koudekerkse brug
- 4- Heereweg Benthuizen
- 5- Hogewaard – Dorpsstraat Koudekerk.

Volgens gebiedsadviseurs nog van belang zijnde knelpunten van de originele lijst uit 2016: 2

Belangrijkste knelpunten anno 2020:

- 1- Dorpsstraat( West) Hazerswoude-Dorp
- 2- Hoogewaard
- 3- Rijndijk-West
- 4- Bentwoudlaan (Omleidingsweg)
- 5- Schoolroute richting scholeneiland Hazerswoude-Dorp

## Ridderveld



Figuur 26. Meningen ten aanzien van knelpuntlocaties Ridderveld uit 2016

Volgens fietsersbond nog van belang zijnde knelpunten van de originele lijst uit 2016: 1

Belangrijkste knelpunten anno 2020:

- 1- (Brom)fietsoversteek op de Gnephoeek nabij de Maximabrug
- 2- Kalkovenweg
- 3- 's-Molenaarsbrug
- 4- Dijkslotpad
- 5- Woubrugseweg

Volgens boa's nog van belang zijne knelpunten van de originele lijst uit 2016: 2

Belangrijkste knelpunten anno 2020:

- 1- Ronde bij Aidaplein
- 2- Kruising Horstenweg
- 3- Fietstunneltje Albert Schweitzerbrug
- 4- -
- 5- -

## 4. Evaluatie stand van zaken 7 ambities

### 4.1 Werk met werk maken bij aanpak knelpunten

De benoemde knelpunten uit het verkeersveiligheidsplan 2016, zijn in paragraaf 2.4 benoemd en toegelicht, daarom wordt hier volstaan met de vermelding van de stand van zaken en de effectiviteit van de maatregel.

- **Prins Bernhardlaan - Burg. Visserpark**  
Oversteek bij het Bosspark is aangepast. Oplossing is naar wens van gebruikers en aantal ongevallen en ernst zijn sterk gedaald.
- **N209 – Heerewegh**  
Hier is geen fysieke aanpassing gepleegd. Overleg met wegbeheerder (Provincie) is opgestart. Tot op heden nog geen concreet resultaat. Noodzaak tot aanpassing is nog steeds aanwezig.
- **Rijndijk West**  
Reconstructie van Rijndijk West wordt in 2020 afgerond (eerste fase). Effect is nog niet bekend.
- **Plankier – Reijerskoop**  
In 2018 is het kruispunt aangepast waardoor positie voor de fietser is verbeterd. Er gebeuren nog wel ongevallen maar minder dan voorheen.

Drie van de vier benoemde knelpunten zijn aangepakt. Daarmee is de ambitie in de directe invloedssfeer van de gemeente waargemaakt maar resteert nog wel een knelpunt waar de Provincie wegbeheerder is. Het alsnog aanpakken van de N209 – Heerewegh is wenselijk. Daarnaast wordt aanbevolen de nieuwe inrichting van de Rijndijk West op effectiviteit te beoordelen.

### 4.2 Opstellen en uitvoeren van het fietsplan

Het opstellen en uitvoeren van een fietsplan is één van de zeven ambities uit het voorgaande verkeersveiligheidsplan. Deze ambitie is overgenomen in het coalitieakkoord "Groene stad met lef 2018-2022", als de uitspraak dat het college een fietsactieplan laat opstellen. Dit fietsactieplan is in 2019 gereedgekomen in de vorm van het "Programma Fiets, Gemeente Alphen aan den Rijn 2019-2022". Dit plan bevat 9 bouwstenen. Deze bouwstenen zijn vertaald naar diverse acties die zijn opgenomen in een meerjaren programmering. De ambitie om een fietsplan op te stellen is hiermee gehaald. De uitvoering van het fietsplan is nog in volle gang, aangezien het plan een looptijd kent tot en met 2022. Ten behoeve van deze evaluatie is gekeken of de geplande werkzaamheden voor 2019 ook daadwerkelijk zijn uitgevoerd of opgestart. De stand van zaken ten aanzien van de uitvoering is opgenomen in onderstaande tabel



| Programmering 2019 en 2020                                          | Op schema | Vertraagd                             |
|---------------------------------------------------------------------|-----------|---------------------------------------|
| <b>1. Campagne Tot Fiets</b>                                        |           |                                       |
| Inzet campagnemedewerker                                            | X         |                                       |
| Aanschaf campagnemateriaal                                          | X         |                                       |
| <b>2. Goed fietsnetwerk</b>                                         |           |                                       |
| Verkenning snelfietsroute Alphen Leiden                             | X         |                                       |
| Verkenning snelfietsroute Alphen Gouda                              | X         |                                       |
| Verkenning snelfietsroute Alphen Schiphol                           | X (2021)  |                                       |
| Verkenning snelfietsroute Alphen Woerden                            | X (2022)  |                                       |
| Opzetten digitaal fietsnetwerk                                      | X         |                                       |
| Fietsveiligheid in actualisatie verkeersveiligheidsplan             | X         |                                       |
| Diverse infrastructurele werken                                     | X         |                                       |
| Onderzoek hoofdfietsroutes in rood asfalt                           |           | X (uitloop tot eind 2020)             |
| Onderzoek snorfiets op de rijbaan                                   |           | X (uitloop door Coronacrisis)         |
| Onderzoek fietsvoorzieningen op 50 km/u en downgraden naar 30 km/u  | X         |                                       |
| Onderzoek functioneren fietsrotondes                                |           | X (uitloop door Coronacrisis)         |
| <b>3. Fietzers in de voorrang op fietspaden in hoofdfietsroutes</b> | X         |                                       |
| <b>4. Fietzers sneller groen</b>                                    | X         | (Nog op schema maar nog niet gestart) |
| <b>5. Fietsroutes goed verlicht</b>                                 | X         |                                       |
| <b>6. Aanleg en beheer fietsroutes</b>                              | X         |                                       |
| Opnemen hoofd- en neven fietsroutes in gladheidsbestrijding         | X         |                                       |
| <b>7. Fietsparkeervoorzieningen en fietsaanbod</b>                  |           |                                       |
| Verbeteren stallingsruimte station en stadshart                     | X         |                                       |
| Onderzoek en aanpak fietsendiefstal                                 | X (2021)  |                                       |
| Plaatsen OV Fietsen in Boskoop                                      | X         |                                       |
| <b>8. Integratie van fietsen in beleid</b>                          | X         |                                       |
| <b>9. Bedrijven en fietsbeleid, goed voorbeeld</b>                  | X         |                                       |

Het fietsplan bevatte géén specifieke uitvoeringsagenda voor fietsveiligheids-knelpunten. Hiervoor wordt verwezen naar de herijking van het verkeersveiligheidsplan.

Geconcludeerd wordt dat de ambitie tot het opstellen is gehaald en dat de uitvoering ervan op schema ligt.

### 4.3 Opstellen en uitvoeren van het educatieplan

Het educatieplan was een van de zeven ambities uit het verkeersveiligheidsplan en had tot doel de educatie projecten en campagnes gestructureerd en zo effectief mogelijk te laten plaatsvinden.

Hoewel het educatieplan als zodanig niet is opgesteld, zijn de educatieprojecten en campagnes voor het grootste gedeelte wel voortgezet en zijn er ook nieuwe initiatieven gestart.

Hieronder een overzicht van de activiteiten die destijds zijn benoemd, en activiteiten die hieraan toe zijn gevoegd.

| Projecten     |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------|------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 0 t/m 3 jaar  | JongLeren                                      | Jong Leren wordt georganiseerd via de RPV Holland Rijnland. De gemeente maakt hier geen onderdeel van uit. Jaarlijks doen 1 a 2 kinderdagverblijven mee.                                                                                                                                                                                                                   |
| 4 t/m 11 jaar | School op Seef                                 | Wordt verzorgd door de onderwijs adviesdienst. Op dit moment nemen 44 scholen deel aan het programma. Deze scholen zijn verdeeld over de totale gemeente. 3 scholen hebben ook daadwerkelijk het label verkregen. In 2014 namen 31 scholen deel aan het programma.                                                                                                         |
|               | Verkeersleerkrachten van Onderwijsadviesdienst | Onderdeel van school op Seef, maar praktische uitvoering kan verschillen per school. Wordt nog steeds gebruik van gemaakt maar inzet wordt minder naarmate scholen verder in het programma School op Seef komen.                                                                                                                                                           |
|               | Praktisch verkeersexamen                       | Vrijwel alle scholen nemen deel aan het praktisch verkeers-examen. Het aantal deelnemende scholen wisselt per jaar. Naar schatting doen jaarlijks tussen de 1.250 en 1.500 kinderen mee. Sommige scholen nemen eens per 2 jaar deel en laten dan de groepen 7 en 8 samen meedoen. Dit examen wordt door de lokale afdeling VVN gecoördineerd.                              |
|               | Theoretisch verkeersexamen                     | Vrijwel alle scholen nemen deel aan het Theoretisch verkeers-examen. Het aantal deelnemende scholen wisselt per jaar. Dit examen wordt door VVN landelijk gecoördineerd.                                                                                                                                                                                                   |
|               | ANWB StreetWise                                | Binnen het gemeentelijk budget is ruimte om jaarlijks circa 5 tot 6 scholen deel te laten nemen aan Streetwise. Jaarlijks nemen ook daadwerkelijk zoveel scholen deel aan Streetwise.                                                                                                                                                                                      |
|               | Educatieve Fietsroutes                         | De educatieve fietsroutes zijn in het verleden opgesteld en daarna periodiek geactualiseerd. Deze actualisatie is gestopt in 2019 omdat het tekstueel vormgeven en afstemmen van de routes erg arbeidsintensief is en verkeersleerkrachten de routes ook zelf kunnen maken. De bestaande routes worden wel gebruikt. Waarschijnlijk met name door de verkeersleerkrachten. |
|               | School - Thuisroutes                           | De School – Thuisroute projecten kunnen worden ingezet door de scholen zelf. In de praktijk is gebleken dat hier de laatste jaren vrij weinig gebruik van wordt gemaakt.                                                                                                                                                                                                   |
|               | Dodehoek lessen                                | Soms worden dodehoek lessen door scholen zelf georganiseerd. In 2020 startte RPV Holland Rijnland weer met het organiseren van deze lessen. Voor 2020 was deelname van 13 scholen gepland. Tezamen                                                                                                                                                                         |

|                |                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                |                          | <p>goed voor 690 deelnemende leerlingen. Als gevolg van de coronacrisis zijn de lessen in 2020 niet doorgegaan.</p> <p>In de VOMOL-lessen (zie verderop), komt de dode hoek als één van de thema's naar voren.</p> <p>(Het gebruik van de lessen wisselt per jaar. De laatste jaren wordt hier weer meer gebruik van gemaakt, ook in combinatie met het programma VOMOL (Veilig omgaan met opvallend landbouwverkeer).)</p>                                                                                       |
|                | Verkeersouders           | De verkeersouder vormt het aanspreekpunt voor verkeersgerelateerde zaken op een basisschool. Het hebben van een verkeersouder is onderdeel van de planmatige aanpak binnen het programma School op Seef. In de praktijk blijkt dat het bijhouden van een actuele lijst van directeuren, contactleerkrachten verkeer en verkeersouders intensief is i.v.m. het verloop en het feit dat niet iedere school een verkeersouder heeft. In de praktijk worden scholen daarom vooral benaderd via hun schooldirecteuren. |
|                | Straatspeeldag           | De stratspeeldag is nooit veelvuldig georganiseerd in Alphen aan den Rijn. De laatste jaren is er helemaal geen gebruik meer van gemaakt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 12 t/m 15 jaar | Totally Traffic          | Totally Traffic wordt uitgevoerd via RPV Holland Rijnland. Dit ging in het verleden financieel via de gemeente. Er wordt aan gewerkt om dit om te zetten naar de RPV Holland Rijnland waardoor de gemeente hier geen rol meer in speelt.                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|                | Jonge Automobilisten dag | Wordt eens per twee jaar georganiseerd door RPV Holland Rijnland. Wegens de populariteit van deze dag organiseert de gemeente jaarlijks een aanvullende Jonge Automobilisten dag.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 25 t/m 59 jaar | Broem 50+                | De Broemcursussen worden tweemaal per jaar georganiseerd en worden goed bezocht. Ze zijn daarmee een vast item op de verkeersagenda van Alphen aan den Rijn.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|                | Senioren fietsdag        | De senioren fietsdag wordt jaarlijks georganiseerd maar is sinds 2017 samen met "Alphen beweegt" en "Tom in de buurt" gewijzigd in een fietsdag voor statushouders en senioren. In deze vorm is de fietsdag al 4 jaar georganiseerd.                                                                                                                                                                                                                                                                              |

| Bestaande Campagnes |                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|---------------------|----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                     | Fietsverlichting campagne en controle door politie | De Fietsverlichtingscampagne wordt nog steeds jaarlijks georganiseerd door de fietsersbond, RPV Holland Rijnland en gemeente. Daarnaast vindt er ook samenwerking plaats met diverse partijen waaronder ook de Politie, Boa's en rijwielhandelaren. Gepoogd wordt de gezamenlijke initiatieven breder te trekken. |
|                     | De Scholen zijn weer begonnen                      | 'De scholen zijn weer begonnen' is een bewustwordingscampagne die nog jaarlijks wordt georganiseerd. De wethouder bezoekt hierbij 2-3 scholen en verricht hier een symbolische handeling. Scholen zelf maken op eigen initiatief gebruik van campagnemateriaal.                                                   |
|                     | Parkeercampagne                                    | De Parkeercampagne om ouders bewust te maken van hun parkeergedrag bij het halen en brengen van hun kinderen naar school, is de laatste jaren niet meer uitgevoerd in Alphen aan den Rijn                                                                                                                         |

|  |                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--|---------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | Snelheidscampagne 60 en 80 km/u | De snelheidscampagne is onderdeel van het landelijke verkeersveiligheidsprogramma. De gemeente Alphen aan den Rijn probeert hierbij aan te sluiten maar de samenwerkingsstructuren op het gebied van campagnes (Holland Rijnland, ROV, Provincie, Gemeente) zijn in de praktijk onduidelijk. Hierdoor wordt niet altijd optimaal aangesloten bij de landelijke campagne kalender. Ook komt het voor dat de landelijke campagnes samenvallen met andere gemeentelijke communicatie uitingen waardoor de landelijke campagne op dat moment terzijde wordt geschoven |
|  | BOB sport                       | De BOB-campagne maakt onderdeel uit van de landelijke verkeersveiligheidskalender en wordt in Alphen aan den Rijn maximaal eens per twee jaar uitgevoerd. In 2019 werd 'Bob in de sportkantine' door Sport Service Zuid-Holland uitgevoerd                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|  | Gordelgebruik                   | De campagne om het gebruik van autogordels te stimuleren wordt al een aantal jaar niet meer in Alphen aan den Rijn georganiseerd                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|  | Roodlichtnegatie                | De campagne om het door rood licht rijden tegen te gaan wordt al een aantal jaar niet meer in Alphen aan den Rijn georganiseerd                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|  | Banden op spanning              | 'Banden op spanning' is een service die werd uitgevoerd door De Groene Garage en gesubsidieerd door de gemeente. De campagne is al geruime tijd niet meer georganiseerd.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|  | Cursus verkeersregels           | Deze opfriscursussen worden nog steeds jaarlijks georganiseerd door lokale afdeling VVN. VVN krijgt hiervoor subsidie van de gemeente.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

| Nieuwe campagnes, initiatieven |                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------------------|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                | Veilig omgaan met opvallend landbouwverkeer (VOMOL) | Sinds 2018 wordt in de landelijke kernen van de gemeente Alphen aan den Rijn ook het educatieprogramma VOMOL gegeven. Deze lessen zijn speciaal bedoeld voor kinderen uit groep 7 en 8 die vaak in aanraking komen met (opvallend) landbouwverkeer.                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|                                | MONO                                                | MONO is een belangrijke nieuwe campagne van de landelijke campagnekalender en richt zich op het tegengaan van smartphone gebruik in het verkeer. Alphen aan den Rijn volgt hierbij zoveel mogelijk de landelijke communicatie acties en doet soms een campagne bij een evenement                                                                                                                                                                                                                                              |
|                                | Schoolbrengweek                                     | In de Europese week van de mobiliteit wordt ook de schoolbrengweek georganiseerd. Tijdens deze week worden ouders gevraagd hun haal- en breng gedrag aan te passen door alleen lopende/fietsend naar school te komen. De gemeente ondersteunt deze campagne in mindere dan wel meerdere mate.<br>In 2020 is hiervoor onder andere een brief en vlog namens de wethouder naar de ouders verzonden (via de scholen) met het verzoek deel te nemen aan de campagne. De campagne maakt ook deel uit van de School op Seef aanpak. |
|                                | Leer in het verkeer                                 | Leer in het verkeer is een verkeerseducatie programma voor peuters en kleuters. Het programma wordt op initiatief van de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

|  |                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|--|---------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  |                                                         | scholen georganiseerd en komt in aanmerking voor subsidie vanuit de gemeente.                                                                                                                                                                                             |
|  | Wethouder van Velzen is verkeersveiligheids-ambassadeur | Wethouder van Velzen is verkeersveiligheidsambassadeur en werkt hiermee actief aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Onder de noemer "maak van nul een punt" worden zowel bestuurlijke als ambtelijke bijeenkomsten georganiseerd om tot 0 verkeerdoden te komen. |

Hoewel de doelstelling tot het opstellen van een educatieplan niet is gehaald, wordt geconcludeerd dat de daadwerkelijke verkeerseducatie en de uitvoering van campagnes toch doorgang heeft gevonden. Hierbij wordt wel opgemerkt dat de organisatiestructuren op het gebied van verkeerseducatie, campagnes en acties soms onduidelijk zijn waardoor aanhaking op sommige landelijke of regionale campagnes soms wordt gemist. Veel partijen zijn hierbij betrokken: landelijk, provinciaal, ROV, RPV Holland Rijnland.

Het onderbrengen van de verkeerseducatie in School op Seef slaat aan bij de scholen in Alphen aan den Rijn. Wel is hierbij aandachtspunt dat het de inzet door de verkeersleerkracht op de scholen voor de praktische verkeerseducatie drie jaar duurt. Deze inzet is tevens afnemend in intensiteit en na deze drie jaar is er nog (beperkt) ruimte is voor nazorg. Bij deze opzet gaat men (RPV Holland Rijnland/ ROV) ervanuit dat de school de praktische verkeerseducatie vervolgens zelf doet. Continuïteit van praktische verkeerseducatie is hiermee niet geborgd; drukte in het reguliere lesprogramma en jaarlijkse wisseling van leerlingen en dikwijls ook verantwoordelijken voor verkeer binnen de school, zijn hierbij van invloed.

#### **4.4           Uitbreiding aanpak schoolzones naar voormalige gemeentes Rijnwoude en Boskoop**

De aanpak schoolzones is destijds beschreven in een beleidsnotitie. Deze is op basis van het verkeersveiligheidsplan aangevuld met locaties in Rijnwoude en Boskoop met als doel schoolzones eenduidig en compleet in te richten. Ook hier is voor de uitvoering sprake geweest van de strategie werk-met-werk maken. In 2017 heeft een tussentijdse evaluatie plaatsgevonden waarbij is geïnventariseerd welke scholen voorzien waren van een schoolzone en welke locaties hier op basis van de voorwaarden nog voor in aanmerking kwamen. Op dat moment resteerde nog vijf scholen die nog mee konden doen. Anno 2020 resteren er nog drie. Met één (De Mare) is men bezig. De resterende (Prisma en den Rank) komen in aanmerking mits zij (weer) gaan deelnemen aan School op Seef.

De beleidslijn heeft daadwerkelijk geleid tot het fysiek aanpakken van de schoolomgevingen. De beoogde eenduidigheid is bereikt door het consequent doorvoeren van het gebruik van eenduidig gekleurd straatmeubilair in combinatie met de gelijke wegmarkering en het woord 'SCHOOLZONE'. Soms blijken scholen echter liever gebruik te maken van het straatmeubilair uit de serie 'Leer in het verkeer' in combinatie met een 'SCHOOLZONE'.



Figuur 27. Schoolzone uitwerking

Geconcludeerd wordt, dat de ambitie tot het uitbreiden van de aanpak schoolzones is gehaald. Die scholen die niet in het programma zijn meegenomen, zijn wel beoordeeld maar voldeden niet aan de randvoorwaarden om voor een schoolzone in aanmerking te komen.

#### 4.5 Voortzetting analyse, inventarisatie en realisatie van verbeterpunten in schoolomgevingen

In 2014 is gestart met het in kaart brengen van de verkeersveiligheidssituaties in de directe omgeving van basisscholen. Per school werd in kaart gebracht welke aanvullende maatregelen in de schoolomgevingen gewenst waren, welke kosten hiermee gemoeid waren en bij welke werkzaamheden deze gewenste oplossingen meegenomen konden worden. Deze werkwijze is verder vormgegeven door het onderzoeken van de school-thuis routes, in samenwerking met de scholen. Hiervoor werd twee keer per jaar per wijk een bijeenkomst georganiseerd. Mede door de realisatie van de schoolzones, is de acute behoefte bij de scholen verminderd en is de interesse voor deze bijeenkomsten ook steeds verder teruggelopen. De verzamelde knelpunten per school dienen nog wel als inspiratie en aandachtsdocument op het moment dat werk-met-werk gemaakt kan worden.

De wijkgerichte bijeenkomsten zijn daarna omgezet in een centrale bijeenkomst op basis van een verkeer gerelateerd thema. De scholen moesten input leveren voor deze themabijeenkomsten. Deze aanpak bleek in de praktijk te veel beslag te leggen op de inzet van de scholen waardoor ook hier het animo voor de bijeenkomsten sterkt terugliep. Tot slot is geprobeerd om gezamenlijk met de scholen een verkeer nieuwsbrief op te stellen en deze periodiek onder de scholieren en ouders te verspreiden. Ook deze nieuwsbrief is, als gevolg van beperkt animo bij de scholen, uiteindelijk gestopt.

In januari 2020 zijn in samenwerking met verkeersleerkrachten weer opnieuw gebiedsgewijs alle basisscholen uitgenodigd om de contacten te onderhouden en wederzijds te informeren wat er speelt en leeft. In de praktijk blijkt de gebiedsgewijze aanpak beter te werken dan gemeente breed. Hoewel er verschillen zijn in de deelnamebereidheid per school, blijkt het animo onder een groot deel van de scholen nog steeds aanwezig. Door de gebiedsgewijze aanpak sluiten de bijeenkomsten inhoudelijk beter aan op de behoefte van de scholen. Het is kleinschaliger.

Door drie data op verschillende weekdays en verschillende locaties te plannen heeft men keuze wanneer aan te sluiten.

Eveneens is er een document naar alle basisschool directeurs gestuurd met een overzicht van verkeerseducatie, campagnes en bijbehorende contactpersonen.

Uit de contacten met de scholen komt vooral naar voren dat het gedrag van met name ouders een probleem vormt bij het halen en brengen. Scholen achten de gemeente verantwoordelijk voor het teweegbrengen van een gedragsverandering. De gemeente treedt in de praktijk echter faciliterend op maar verwacht van de scholen dat zij hier zelf een voortrekkersrol op zich nemen.

Geconcludeerd wordt, dat de ambitie om de schoolzones verder te analyseren, inventariseren en verbeterpunten te realiseren en in te vullen maar gedeeltelijk is gehaald. Na de realisaties van de schoolzones zijn over het algemeen vrij beperkt fysieke aanvullende maatregelen getroffen. Het document met knelpunten per schoolomgeving dient als inspiratiebron wanneer de omgeving wordt aangepakt en op die manier werk-met-werk gemaakt kan worden.

Ondanks diverse inspanningen vanuit de gemeente is de samenwerking met de scholen de afgelopen jaren steeds verder beperkt. Begin 2020 is hiervoor weer een hernieuwde en succesvolle poging tot samenwerking ondernomen.

#### 4.6 Uniformering en verduidelijking 30 km/uur zones

De ambitie om alle 30 km/u zones in de gehele gemeente uniform en volgens de richtlijnen in te richten was in het verkeersveiligheidsplan een uitdrukkelijke bestuurlijke wens. De kosten voor deze uniformering zijn echter extreem hoog gebleken. Het behalen van deze ambitie was daarmee niet realistisch. Op enkele individuele gevallen na, zijn er geen aanpassingen gepleegd aan bestaande 30 km/u gebieden die de herkenbaarheid verder vergroten en daarmee het gedrag van de weggebruiker verder sturen.

Binnen Alphen aan den Rijn als gemeente bestaat daarom nog steeds een grote diversiteit aan inrichtingen van 30 km/u zones. Deze is vooral goed merkbaar wanneer de vergelijkingen worden gemaakt tussen Alphen aan den Rijn en de woonkernen daarbuiten. Naast de inrichting van de 30 km/u zones op zichzelf bestaat er ook een veelheid aan verschijningsvormen voor de zogenaamde poortconstructies. Dit zijn de locaties waar de overgang van en naar een 30 km/u zone wordt gemarkeerd.

Onderstaande beelden geven een impressie van de veelheid aan verschijningsvormen van 30 km/u zones en de gebruikte poortconstructies om de overgang van snelheidsregimes te markeren.



Figuur 28. Jan van Nieuwenhuijzenstraat (AR)





Figuur 29. Witte de Withstraat (AR)



Figuur 30. Denenmarkensingel (AR)



Figuur 31. Kopenhagensingel (AR)



Figuur 32. Zuiderkeerring (AR)



Figuur 33. Zuiderkeerring (AR)



Figuur 34. Hoogwaard (KK)





Figuur 35. Weidedreef (KK)



Figuur 36. Dorpsstraat (KK)



Figuur 37. Westeinde (HW)



Figuur 38. Dorpsstraat (HW)



Figuur 39. Boezemlaan (BK)



Figuur 40. Zuidkade (BK)





Figuur 41. Puttelaan (BK)



Figuur 42. Snijdelwijklaan (BK)



Figuur 43. Linnaeusweg (BK)



Figuur 44. Steekterweg (ZD)



Figuur 45. Kerkvaartweg (AV)

Wat opvalt aan de diversiteit in 30 km/u zones is vooral het verschil in wegbreedte, materialisering en het al dan niet toepassen van fietsvoorzieningen (of de suggestie daarvan).

Bij de poortsconstructies valt vooral op dat wisselend wordt omgegaan met het toepassen van een attentie verhogende snelheidsremmer of markering, ter ondersteuning van de zone overgang. Dit zorgt ervoor dat in sommige gevallen de overgang naar een ander snelheidsregime onopvallend verloopt.

Of de geconstateerde verschillen daadwerkelijk een probleem vormen is niet duidelijk. In een separaat overleg over Grijze Wegen is naar voren gekomen dat vooral het ontbreken van herkenbare elementen uit het wegbeeld van een verblijfsgebied vaak zorgen voor hoge snelheden en daarmee gepaard gaande gevaarlijke situaties. In de Grijze weg inventarisatie komen vier 30 km/u straten naar voren die daadwerkelijk als problematisch bekend staan op basis van ongevallen en snelheden. Het ontbreken van een ondersteunende maatregel bij een zone overgang lijkt daarmee meer van invloed te zijn dan het feit dat de overgangen soms verschillende verschijningsvormen hebben.

De notitie over de Grijze wegen bevat een strategie om grijze wegen te inventariseren, te analyseren, te prioriteren en eventueel aan te pakken. Daarnaast wordt in het kader van de Grijze wegen aanpak ook een werkwijze beschreven om het ontstaan van Grijze wegen in de toekomst zoveel als mogelijk tegen te gaan.

#### 4.7 Voortzetten en verbeteren contact & samenwerking

De zevende ambitie van het verkeersveiligheidsplan is het uitbouwen van samenwerkingsverbanden en het verankeren hiervan in werkwijzen binnen de gemeente.

Op gelijke wijze als bij de campagnes, is een overzicht gemaakt van de stakeholders die in het verkeersveiligheidsplan zijn benoemd. Geanalyseerd is of de rollen van deze betrokkenen nog steeds van toepassing zijn en of er wellicht nog nieuwe betrokkenen bij zijn gekomen.

| Betrokkenen intern                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Beleidsmedewerker verkeer en vervoer | De beleidsmedewerker verkeer en vervoer is het eerste aanspreekpunt voor verkeersveiligheid. Als gevolg van wisseling van rollen en verantwoordelijkheden van het huidige team zijn taken binnen het thema verkeersveiligheid opgedeeld waardoor ervaring en kennis verloren gaan.              |
| Gebiedsbeheerders                    | De gebiedsbeheerders zetten verkeer gerelateerde klachten intern uit en vormen de link tussen projecten en de lijnorganisatie op het gebied van verkeer.                                                                                                                                        |
| Stadsbeheer                          | Stadsbeheer vervult nog steeds de rol van uitvoeringsorganisatie op het gebied van verkeer gerelateerde zaken.                                                                                                                                                                                  |
| Ontwerper                            | De ontwerper wordt vaak aangestuurd door de beleidsmedewerker verkeer. Door de opdeling en wisseling van rollen en verantwoordelijkheden binnen het team is er echter steeds minder rechtstreeks contact tussen de beleidsmedewerker verkeer en de ontwerper.                                   |
| Projectleider                        | De projectleiders van projecten die invloed hebben op de verkeersveiligheid overleggen met de beleidsmedewerker verkeer of aanvullende maatregelen nodig zijn. In de praktijk wordt op keuzemomenten vaak in het projectbelang besloten, ook wanneer dit nadelig is voor de verkeersveiligheid. |
| Projectsecretaris IOR                | De projectsecretaris had een rol bij de organisatie en de ontvangst van de BROEM ritten en de senioren fietsdag. Deze rol is komen te vervallen.                                                                                                                                                |
| Coördinator Milieu                   | De coördinator milieu is sparringpartner voor de beleidsmedewerker verkeer op die momenten dat de werkgebieden elkaar raken. Er is de laatste jaren echter geen samenwerking tussen beide geweest.                                                                                              |

| Betrokkenen extern                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ROV Zuid-Holland                                 | Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid-Holland voornaamste subsidieverlener voor de gemeente op het gebied van verkeersveiligheid. ROV ZH is een stabiele samenwerkingspartner op het gebied van verkeersveiligheid. De samenwerking verloopt soms stroef op het gebied van communicatie. In de praktijk bepaalt de afdeling communicatie van de gemeente vaak waar de prioriteiten liggen waardoor soms niet goed aangesloten wordt op de activiteiten van het ROV ZH |
| RPV Holland Rijnland                             | Deze regionale projectgroep is een belangrijke samenwerkingspartner van de gemeente en opereert veelal zelfstandig. De RPV heeft in de afgelopen jaren ook diverse werkzaamheden overgenomen van de gemeente. De afstemming en communicatie tussen ROV -RPV – gemeente op het gebied van campagnes verloopt stroef of te laat waardoor aanhaken op regionale/provinciale/landelijke initiatieven lastig is.                                                              |
| Politie/Wijkagenten                              | De Politie is een stabiele samenwerkingspartner van de gemeente op het gebied van verkeersveiligheid. Ook in deze organisatie staat de beschikbare capaciteit onder druk waardoor de gewenste inzet in wijken niet altijd kan worden gewaarborgd.                                                                                                                                                                                                                        |
| Werkgroep verkeersveiligheid Alphen aan den Rijn | In deze werkgroep (WVVA) hebben Gemeente, (Ex-)Politie, VVN, Fietzersbond, rijschoolhouder en de projectleider vanuit de regio zitting. De werkgroep heeft tot doel elkaar te informeren over lopende verkeersveiligheidsactiviteiten en om nieuwe activiteiten en projecten te ontplooiën. De werkgroep heeft de laatste jaren aan                                                                                                                                      |

|  |                                                                                                  |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | effectiviteit ingeleverd. Een herziening van het doel en de inzet van de werkgroep is wenselijk. |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Maatschappelijke organisaties zoals VVN, Fietzersbond, ANWB, Ouderenorganisaties, De Groene garage | De contacten met de maatschappelijke organisaties worden regelmatig onderhouden. De inzet van deze groepen is situatieafhankelijk. De fietzersbond heeft een periodiek overleg met de gemeente in het kader van het actieplan Fiets.                                      |
| Rijscholen en Rijwielhandelaren                                                                    | De inzet van deze partners vindt plaats bij diverse campagnes.                                                                                                                                                                                                            |
| MHR Gouda                                                                                          | De werkzaamheden van MHR Gouda worden nu uitgevoerd door de onderwijs adviesdienst Zoetermeer.                                                                                                                                                                            |
| Gastdocenten                                                                                       | Gastdocenten worden op scholen ingezet in het kader van Totally Traffic en soms als onderdeel van School op Seef. De contacten vinden vooral plaats tussen de deelnemende scholen, de RPV en Gastdocenten.                                                                |
| Verkeersleerkrachten                                                                               | De inzet van de verkeersleerkracht in onderdeel van de School op Seef methode en wordt daardoor nog steeds ingezet.                                                                                                                                                       |
| Contactleerkracht verkeer                                                                          | De contactleerkracht coördineert de verkeersactiviteiten op school. In de praktijk wisselt deze rol vaak onder leerkrachten waardoor de verkeersleerkracht als contactpersoon voor de gemeente lastig bereikbaar is.                                                      |
| Verkeersouders                                                                                     | De verkeersouder is voor andere ouders het aanspreekpunt voor verkeer gerelateerde zaken. Net als bij de contactleerkracht verkeer wisselt deze rol vaak onder vrijwillige ouders waardoor ook de verkeersouder als contactpersoon voor de gemeente lastig bereikbaar is. |
| Vrijwilligers                                                                                      | Vrijwilligers maken een groot deel uit van de georganiseerde activiteiten. Contacten met de vrijwilligers lopen vrijwel altijd via de activiteiten organisatie. Er wordt geen collectief contact onderhouden met vrijwilligers.                                           |

|                           |                                                                                                                                                                                         |
|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Nieuwe betrokkenen</b> |                                                                                                                                                                                         |
| Sportservice Zuid-Holland | Uitvoerende organisatie voor de BOB in de sportkantine campagne (door ROV uitbesteed aan hen)                                                                                           |
| Team Alert                | Team Alert is een organisatie gericht op jongeren en geeft voorlichting over diverse zaken waaronder verkeersveiligheid vanuit de belevingswereld van jongeren.                         |
| Rijnvicus                 | Rijnvicus is het leerbedrijf van de gemeente Alphen aan den Rijn en beheert de gratis bewaakte fietsenstalling. Zij spelen een rol bij de fietsgerelateerde activiteit fietsverlichting |
| Meerkoet                  | Meerkoet is de sociale werkplaats van Tom in de Buurt. Zij hebben een fietswerkplaats en zijn ook betrokken bij de fietsverlichtingscampagne                                            |

Geconcludeerd wordt dat de ambitie om contacten en samenwerkingsverbanden voort te zetten is gehaald. Het verder uitbouwen met nieuwe contacten is ook gelukt maar hier staat tegenover dat er ook contacten zijn afgevallen of behoefte hebben aan een hernieuwde invulling van hun rol. Een van de motivaties voor deze ambitie was ook om de projecttrekkers rol niet altijd bij de gemeente neer te leggen. In de praktijk is gebleken dat deze rol ook heel goed bij andere organisaties gelegd kan worden maar dat de gemeente alert moet blijven dat zij wel bij de activiteiten aangehaakt blijft. Met name bij de scholen is vermindering van direct contact geconstateerd.



## **5. Conclusies en aanbevelingen**

### **5.1 Conclusies**

Het verkeersveiligheidsplan heeft de afgelopen jaren goed dienstgedaan als basis voor het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid in de gemeente Alphen aan den Rijn. Toch zijn niet alle ambities volledig waargemaakt. Puntsgewijs laat de evaluatie van het verkeersveiligheidsplan zich als volgt samenvatten:

#### **Ongevallen en slachtoffers**

- Het aantal ongevallen neemt na een jarenlange stijging in 2019 weer een klein beetje af en bedraagt in dat jaar 534. Het aantal slachtoffers blijft echter stijgen (197 in 2019).
- Alphen aan den Rijn volgt de landelijke trend qua ongevallenontwikkeling door de jaren heen.
- Het aandeel jongeren in de categorie 16 t/m 20 jaar is duidelijk oververtegenwoordigd in de slachtofferstatistieken
- Onder de fietsers en bromfietsers vallen de meeste slachtoffers. Zij zijn goed voor ruim 60% van alle slachtoffers in 2019.
- De e-bike komt met 11 slachtoffers in 2019 bepekt in de slachtofferstatistieken voor.

#### **Ongevalslocaties en trajecten**

- Alphen aan den Rijn kent geen 'Black-spots'
- Een deel van de belangrijkste verkeersongevallenconcentraties zijn inmiddels aangepakt of worden aangepakt wanneer werk-met-werk dit mogelijk maakt.

#### **Aandachtslocaties**

- De aandachtslocaties uit het voorgaande verkeersplan zijn in beperkte mate aangepakt. De locaties die zijn aangepakt zijn in sommige gevallen in de perceptie van belanghebbenden en verkeersprofessionals nog steeds (deels) problematisch.
- De aandachtslocaties uit het voorgaande plan zijn volgens de belanghebbenden en de verkeersprofessionals anno 2020 niet meer de belangrijkste onveilige locaties.

#### **Knelpunten**

- Drie van de vier benoemde knelpunten zijn aangepakt. Daarmee is de ambitie in de directe invloedssfeer van de gemeente waargemaakt maar resteert nog wel een knelpunt waar de Provincie wegbeheerder is. Het alsnog aanpakken van de N209 – Heerewegh is wenselijk. Daarnaast wordt aanbevolen de nieuwe inrichting van de Rijndijk West op effectiviteit te beoordelen.

#### **Fietsplan**

- De ambitie tot het opstellen van het fietsplan is gehaald en de uitvoering ervan ligt op schema. Het plan bevat echter geen uitvoeringsplan voor fysiek aan te pakken locaties. Daarvoor wordt verwezen naar een herziening van het verkeersveiligheidsplan.

#### **Educatieplan**

- De ambitie tot het opstellen van een educatieplan is niet gehaald. De uitvoering van verkeereducatie en campagnes heeft wel doorgang gevonden maar soms wordt aansluiting op regionale en landelijke campagnes gemist of verloopt de samenwerking en afstemming inefficiënt

### **Uitbreiding schoolzones**

- De ambitie tot het uitbreiden van de aanpak schoolzones is gehaald. Die scholen die niet in het programma zijn meegenomen, zijn wel beoordeeld maar voldeden niet aan de randvoorwaarden om voor een schoolzone in aanmerking te komen.

### **Schoolomgevingen**

- Geconcludeerd wordt, dat de ambitie om de schoolzones verder te analyseren, inventariseren en verbeterpunten te realiseren gedeeltelijk is gehaald. Na de realisaties van de schoolzones zijn over het algemeen vrij beperkt aanvullende maatregelen getroffen.

- Ondanks diverse inspanningen vanuit de gemeente is de samenwerking met de scholen de afgelopen jaren steeds verder beperkt. Begin 2020 is hiervoor weer een hernieuwde en succesvolle poging tot samenwerking ondernomen.

### **30 km/u zones**

- Het uniformeren van de 30 km/u inrichting is niet haalbaar gebleken. Er bestaat nog steeds een grote diversiteit in verschijningsvormen. Het ontbreken van herkenbare elementen uit een 30 km/u inrichting lijkt op basis van een discussie met verkeersprofessionals meer van invloed te zijn op het gedrag dan het feit dat de 30 km/u zones er wel of niet allemaal hetzelfde uitzien.

### **Contact en samenwerking**

- De ambitie om contacten en samenwerkingsverbanden voort te zetten is gehaald. Het verder uitbouwen met nieuwe contacten is ook gelukt maar hier staat tegenover dat er ook contacten zijn afgevallen of behoefte hebben aan een hernieuwde invulling van hun rol. Een van de motivaties voor deze ambitie was ook om de projecttrekkers rol niet altijd bij de gemeente neer te leggen. In de praktijk is gebleken dat deze rol ook heel goed bij andere organisaties gelegd kan worden maar dat de gemeente alert moet blijven dat zij wel bij de activiteiten aangehaakt blijft. Met name bij de scholen is vermindering van direct contact geconstateerd. Daarnaast verloopt de afstemming van activiteiten tussen ROV, RPV en gemeente niet optimaal.

## 5.2 Aanbevelingen

Aanbevolen wordt een nieuw verkeersveiligheidsplan op te stellen voor de gemeente Alphen aan den Rijn. De grondslag daarvoor ligt enerzijds in de bevindingen vanuit deze evaluatie en anderzijds in de gewenste invulling vanuit het strategisch plan verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030).

### **Herziening op basis van bevindingen**

Op basis van de bevinding uit deze evaluatie wordt aanbevolen een nieuw verkeersveiligheidsplan op te stellen voor de gemeente Alphen aan den Rijn.

Aanbevolen wordt hierin vooral in te zetten op de volgende aandachtspunten:

- De toename van het aantal slachtoffers bij verkeersongevallen
- De oververtegenwoordiging van jongeren in de ongevallenstatistieken
- De oververtegenwoordiging van fietsers en bromfietzers in de ongevallenstatistieken
- Het nog op te lossen knelpunt N209 – Heerewegh
- Het nog op te stellen uitvoeringsplan fietsknelpunten
- Het structureren en beleidsmatig borgen van campagnes, verkeerseducatie, de aanpak van schoollocaties en het contact met de scholen.
- Het borgen van betrokkenheid vanuit de gemeente in die gevallen dat zij niet zelf als projectverantwoordelijke in verkeersveiligheidsprojecten optreedt.

### **Herziening op basis van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030**

Naast de herziening op basis van het vigerende plan is er nog een belangrijke reden om het verkeersveiligheidsplan anno 2020 opnieuw tegen het licht te houden: de landelijk ingezette aanpak zoals beschreven in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030). Deze aanpak streeft een transitie naar structurele verbetering van de verkeersveiligheid na en zet daarbij sterk in op samenwerking en risico gestuurd werken op basis van bijvoorbeeld SPI's (Safety Performance Indices)

Het plan beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor de verkeersveiligheid.

Risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen

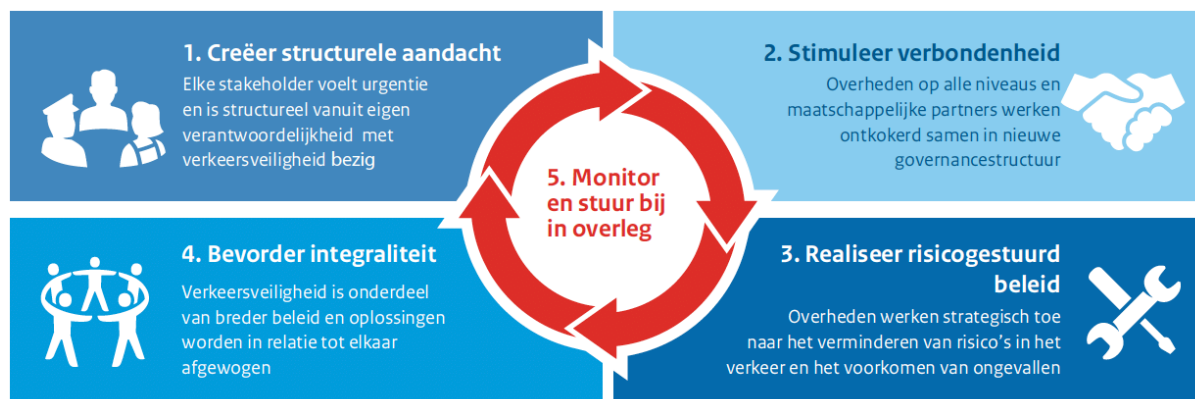
Specifieke risicogroepen en modaliteiten

4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers

Risico's vanuit de verkeersdeelnemer en zijn gedrag

6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

Deze negen thema's worden in het SPV 2030 benaderd vanuit vijf kernelementen zoals in onderstaande figuur is weergegeven.



De benoemde elementen sluiten goed aan bij de verbeterpunten die nog resteren op basis van de evaluatie van het verkeersveiligheidsplan waar het gaat om samenwerking en integraliteit. Daarnaast vormt element 2 een duidelijke oproep om de samenwerking met andere partners te optimaliseren en vormt punt 3 expliciet een oproep aan gemeentes tot het vormen van risico gestuurd beleid. Het SPV 2030 beschrijft hiervoor geen kant en klare maatregelen maar beschrijft een visie die onder andere door gemeentes zelf verder uitgewerkt dient te worden. Het SPV 2030 doet wel suggesties in de vorm van oplossingsrichtingen om tot invulling van maatregelen op basis van de negen thema's te komen.

Aanbevolen wordt een nieuw verkeersveiligheidsplan op te stellen waarbij de invulling wordt gestructureerd volgens de negen thema's van het SPV 2030.