

## Bijlage 1. Notitie Grijze wegen.

## MEMO

Aan: Gemeente Alphen aan den Rijn  
Van: Arno Jonker (JONKER Consultant – Verkeersadvies)  
Betreft: **Notitie Grijsze wegen**  
Datum: 27-10-2020



## 1. Aanleiding

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

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

In mei 2020 heeft een expert sessie plaatsgevonden waarbij met diverse verkeersambtenaren van de gemeente Alphen aan den Rijn is gesproken over het Grijze wegen probleem, de omvang ervan, oplossingsrichtingen en een aanpak ter verbetering van de Grijze wegen. Deze sessie is de basis geweest voor deze notitie.

Voorliggende notitie beschrijft de problematiek rondom de Grijze wegen, hoe ze zijn ontstaan, welke Grijze wegen voorkomen in Alphen aan den Rijn en hoe Grijze wegen in de toekomst kunnen worden opgelost of tegengegaan.

## 2. Wat is een grijze weg

Grijze wegen kennen geen eenduidige definitie. Binnen de gemeente Alphen aan den Rijn wordt de volgende definitie echter breed gedragen onder de verkeersprofessionals.

*Een grijze weg is een weg waaraan wel een wegencategorie is toegekend, maar waarbij de vereiste inrichting niet of moeilijk in overeenstemming kan worden gebracht met de bijbehorende functie en het gebruik.*

Direct besloten in deze definitie ligt de noodzaak voor het hebben/opstellen van een wegcategoryeringsplan. Een dergelijk plan wordt vaak beschouwd als de 'ruggengraat' van de verkeerskundige opbouw van het wegennet.

Een wegcategoryering kent grofweg drie categorieën:

- Stroomwegen (SW)  
Dit zijn wegen met voornamelijk een verkeersfunctie, bedoeld voor een zo veel mogelijk conflictvrije afwikkeling van gemotoriseerd verkeer.  
Kenmerken: Fysieke rijbaanscheiding en ongelijkvloerse kruisingen  
Maximumsnelheid: 100 km/u (regionale stroomweg, autoweg)  
100/120/130 km/u (autosnelweg)
  
- Gebiedsontsluitingswegen (GOW)  
Dit zijn wegen die zowel doorstroming als uitwisseling van verkeer kennen.  
Kenmerken: Zoveel mogelijk scheiding van snel en langzaam verkeer en gelijkvloerse kruisingen, veelal met geregelde voorrang.  
Maximumsnelheid: 80 km/u (wegen buiten de bebouwde kom)  
50/70 km/u (wegen binnen de bebouwde kom)
  
- Erftoegangswegen (ETW)  
Erftoegangswegen hebben primair een verblijfsfunctie. Ze vormen de schakel tussen de gebiedsontsluitingswegen en percelen of gebieden.  
Kenmerken: Geen rijbaanscheiding en veelal gemengd verkeer.  
Maximumsnelheid: 60 km/u (wegen buiten de bebouwde kom)  
30 km/u (wegen binnen de bebouwde kom)  
Nb. Van oudsher bestaan ook nog woonerven. Deze worden niet meer nieuw aangelegd binnen de huidige categoryeringsmethodiek.  
Daar waar ze nog bestaan geldt een snelheidslimiet van 'stapvoets' rijden.

Daarnaast is niet alleen de wegcategoryering van belang maar zijn ook de posities van de verschillende modaliteiten ten opzichte van elkaar van belang voor de wegcategoryering en de keuzes die hierbij worden gemaakt. Ter illustratie: hoe wordt omgegaan met de voorrangssituatie voor de fietser wanneer een 50 km/u ontsluitingsweg wordt gekruist?

Een veel voorkomende verwarring is dat wegen die niet voldoen aan de inrichtingseisen van de betreffende wegcategorye en waar te hard gereden wordt, worden bestempeld als 'Grijze weg'. Dit

hoeft niet het geval te zijn. Wanneer de inrichting redelijkerwijs passend gemaakt kan worden bij de gekozen wegcategorie, is er geen sprake van een Grijsze weg.

### 3. Het ontstaan van Grijsze wegen

Grijsze wegen ontstaan op verschillende manieren. In de expert sessie is verkend welke oorzaken van toepassing zijn op de huidige situatie in Alphen aan den Rijn. Hieronder worden deze oorzaken en de gevolgen benoemd.

#### Onduidelijke keuzes ten aanzien van de invoering van Duurzaam Veilig

In het categoriseringsplan van de oude gemeente Alphen aan den Rijn is ervoor gekozen om ontsluitingen van wijken, volgens de Duurzaam Veilig filosofie, te categoriseren als 30 km/u weg maar in veel gevallen is de oude 50 km/u inrichting daarbij niet of slechts ten dele aangepast. Een deel van de vroegere categorisering is destijds ook als 'tijdelijk' bestempeld. Het gevolg hiervan is een theoretisch kloppende categorisering waarbij op deze wegen in de praktijk te hard wordt gereden en/of te veel verkeer wordt afgewikkeld. In Alphen aan den Rijn zijn de meeste Grijsze wegen 30 km/u wegen waar verkeer te snel rijdt terwijl de fietser op de rijbaan is gezet. Een andere veel voorkomende categorie is de 50 km/u weg zonder fietsvoorzieningen.



#### Concessies omwille van projectgebonden belangen

Een veel voorkomend fenomeen is het afwijken van de beoogde wegcategory omwille van projectgebonden belangen. Hierbij wordt vaak op basis van niet-verkeerskundige argumenten afgeweken van de categorisering. Veelal worden in die gevallen lagere wegcategoryën met een lagere maximumsnelheid gebruikt omdat op die manier meer bouwvrijheden kunnen worden gebruikt. Als voorbeeld: De bebouwingsvrije zone langs een 50 km/u weg is vaak groter dan bij een

30 km/u weg, als gevolg van andere rekenregels voor milieuaspecten. Hier leiden dergelijke keuzes ook tot wegen waar in de praktijk te hard wordt gereden en/of te veel verkeer wordt afgewikkeld. Er zijn twee redenen die dit fenomeen in stand houden:

1 - Het ontbreken van een sluitende en mandaat gevende wegcatégorisering, zorgt ervoor dat categoriseringsvraagstukken individueel per project worden ingevuld. Het ontbreken van de 'harde eis' voor een bepaalde categorisering leidt ertoe dat veelal in het projectbelang wordt besloten. Escalatie van dergelijke vraagstukken is weliswaar mogelijk maar vindt in de praktijk nagenoeg niet plaats.

2 - Een tweede reden is dat de 'last' van een verkeerde categorisering niet binnen het project wordt gemerkt. Pas na het gereedkomen van het project ontstaan overlastproblemen (klachten over hard rijden, te veel geluid, onveiligheid etc.) en die worden dan vaak op een andere afdeling ter oplossing aangeboden.

### Bus routes en bodemgesteldheid

De bebouwing van de totale gemeente (veel lintbebouwing) heeft soms tot gevolg dat de bus routes in de kernen door 30 km/u gebieden lopen. Dit is in eerste instantie vanwege de omvang van de voertuigen al niet wenselijk binnen de principes van Duurzaam Veilig maar het ontbreken van alternatieve routes op redelijke afstand van het verzorgingsgebied kan een motivatie zijn om hier toch voor te kiezen. Een bijkomend nadeel van deze keuze is echter dat de aanwezigheid van deze bussen het vaak onmogelijk maakt om effectieve verticale snelheidremmers (drempels) te gebruiken. Deze zorgen voor onevenredig veel hinder in de bus en ernstige trillingen in de omgeving. De bodemgesteldheid van Alphen aan den Rijn versterkt de trillingsoverlast. Het achterwegen laten van snelheidsremmers werkt vervolgens het hard rijden van het overige verkeer weer in de hand. Temeer omdat deze bus routes ook voor het autoverkeer vaak de meest aantrekkelijke verbindende routes zijn wegens hun directheid.



### Fysiek onverenigbaar met inrichtingseisen

Een ander oorzaak van het ontstaan van Grijszige wegen is het fysiek ontbreken van de ruimte om het goed te doen, ongeacht de te kiezen categorie. Dit is vaak het geval op smalle dijkwegen of op wegen waar de bebouwing erg dicht op de weg staat, maar bijvoorbeeld ook op gebiedsontsluitingswegen waar onvoldoende ruimte is voor de scheiding van verkeerssoorten. In dergelijke gevallen moet er worden 'gekozen tussen twee kwaden'. Ofwel er wordt gekozen voor het snelheidsregime dat past bij de hoeveelheid verkeer en de functie van de verbinding in het netwerk, ten koste van de beschermde positie van het langzaam verkeer. Ofwel er wordt gekozen voor het scenario met een lagere maximumsnelheid. Waarbij in de praktijk vaak harder wordt gereden en de mogelijkheden om de snelheid en intensiteit naar een passend niveau te brengen ontbreken. Beide scenario's leveren in de praktijk klachten en ongewenste situaties op.

### Ontbreken categorieën in DV

Een laatste oorzaak voor het ontstaan van de Grijszige weg is niet specifiek van toepassing op Alphen aan den Rijn maar wordt vaak in de discussie over Grijszige wegen betrokken. Het gaat hierbij om de leemte tussen de gebiedsontsluitingsweg en de erftoegangsweg. Dit zijn de wegen die zowel een doorstromende functie hebben maar waar wel direct percelen aan ontsloten worden. Enerzijds zouden deze wegen op basis van intensiteit en verbindende functie als 50 km/u bestempeld moeten worden maar anderzijds hebben zij ook diverse karaktereigenschappen van een erftoegangsweg zoals het direct ontsluiten van percelen. Ook hier zal de keuze voor 50 ofwel 30 impliceren dat concessies worden gedaan op het wensbeeld van deze wegen.

Naast wegen in woongebieden ontbreekt ook een goed passende categorie voor industriegebieden en bedrijventerreinen. Binnen de bebouwde kom vervullen deze wegen veelal geen ontsluitende functie (ETW) maar zou een inrichting als 30 km/u gebied niet passend zijn bij de hoge percentages vrachtverkeer, het ontbreken van snelheidsremmers en de soms onbeschermde positie van de fiets. Ook in Alphen aan den Rijn komt deze categorie voor. In de praktijk wordt hier een ruim profiel gehanteerd en worden op hoofdfietsroutes fietsvoorzieningen getroffen.

#### 4. Wegcategorisering anno 2020

Alphen aan den Rijn is de laatste jaren gegroeid als gevolg van de samenvoeging van de gemeenten Alphen aan den Rijn, Rijnwoude en Boskoop. Dit heeft geleid tot een situatie waarbij vergelijkbare verkeerssituaties op verschillende plaatsen binnen de gemeente op een andere manier zijn gecategoriseerd. Ook heeft de samenvoeging als consequentie gehad dat gelijk gecategoriseerde wegen op volledig verschillende wijzen zijn ingericht.

Als voorbeeld: De kern Boskoop kent een veel gebruikt 30 km/u profiel waarbij kleurverschillen in het wegdek de locatie van de fietser markeren terwijl op de meeste 30 km/u wegen in Alphen aan den Rijn geen kleurverschillen of fietsstroken worden toegepast.

Een ander gevolg van de samenvoeging van de gemeenten is dat Alphen aan den Rijn sinds de laatste wegcategorisering inmiddels veel meer wegen kent waar de fysieke mogelijkheden voor het toepassen van de landelijke CROW-richtlijnen voor weginrichting, ontbreken. Vooral de kernen met lintbebouwing zijn lastig in een passende categorie te plaatsen. De verblijfsfunctie vraagt hier om een lage snelheid van 30 km/u en de verbindende functie zorgt voor hoge intensiteiten en veelal te hoge snelheden.

De huidige wegcategorisering bouwt op dit moment veelal verder op de categorisering die van oudsher in de voormalige gemeentes is ingezet. Dit leidt in de praktijk tot eigenaardige verschillen binnen de huidige gemeente Alphen aan den Rijn. Een actueel categoriseringsplan van de gemeente ontbreekt, waardoor in de praktijk in planvormingstrajecten soms categoriseringsbeslissingen worden genomen die vooral goed passen binnen de projectontwikkeling maar niet per definitie passend zijn bij de omringende verkeersstromen of de gebiedsgerichte ontwikkelingen op langere termijn.

Een gemeente brede visie ten aanzien van de wegcategorisering voor de korte termijn (tot 5 jaar na nu) en de lange termijn (tot ca 15 jaar na nu) is wenselijk. Er is behoefte aan een categoriseringsplan.

De wegcategorisering in de kernen anno 2020 is niet beschreven in een gemeentelijk beleidsdocument. Met behulp van de analysesoftware voor snelheden en ongevallen (ViaStat online) is de indeling in snelheidsregimes gevisualiseerd (bijlage 1).



## 5. Hoe grijze wegen kunnen worden voorkomen en aangepakt

De voornaamste oorzaken van het bestaan van de huidige Grijze Wegen zijn bekend. Een belangrijk vraagstuk voor de toekomst is hoe deze Grijze wegen kunnen worden voorkomen en hoe de huidige Grijze wegen kunnen worden aangepakt.

Vooropgesteld dat sommige Grijze wegen een dusdanige dubbelrol vervullen in het wegennetwerk of een dusdanige beperkte fysieke omvang hebben dat zij vrijwel niet binnen een van de drie wegcategorieën (SW, GOW, ETW) te plaatsen zijn, kunnen nieuwe Grijze wegen in de gemeente voorkomen worden en bepaalde bestaande Grijze wegen wel aangepakt worden.

De volgende stappen zijn hiervoor noodzakelijk:



### Stap 1: Categoriseren

Het vastleggen van de wegenstructuur in een wegcategoryeringsplan vormt de eerste stap. Zoals eerder vermeld vormt het wegcategoryeringsplan de ruggengraat van het verkeerskundige beleid. Op dit moment ontbreekt een sluitende en gemotiveerde categorisering die rekening houdt met de huidige functies van wegen, de fysieke mogelijkheden en de toekomstige ontwikkelingen. Het opstellen van de een categoryeringsplan vormt de basis van de verdere uitwerking. Het benoemen van de standaard wegcategoryeën uit Duurzaam Veilig is de minimale vorm waar het categoryeringsplan aan moet voldoen. De expertgroep heeft hierover aangegeven dat de inrichtingsrichtlijnen van het CROW leidend moeten zijn. Daarnaast is ook het benoemen van de routestructuren voor de fiets en het OV van belang aangezien juist deze structuren conflicten kunnen opleveren. Bij de wegcategoryering moet daarom ook een beschrijving worden opgesteld die aangeeft hoe wordt omgegaan met tegengestelde belangen binnen het netwerk. Als voorbeeld: hoe wordt omgegaan met de positie van een hoofd fietsroute wanneer deze een gebiedsontsluitingsweg kruist? En hoe wordt omgegaan met de eisen en wensen van de bus wanneer deze een route door een 30 km/u zone heeft?

### Stap 2: Status verankeren en regels bepalen

Wanneer een categorisering is vastgelegd, moet worden verankerd welke status de categorisering heeft ten opzichte van andere beleidsterreinen en moet worden vastgelegd dat deze categorisering ook wordt nageleefd. Dit is met name bij (her-)ontwikkeling en nieuwbouw van belang. Afsproken moet worden of het mogelijk is om van de vastgelegde categorie van de weg af te wijken en onder welke condities dit kan. Deze werkwijze is erop gericht om Grijze wegen te voorkomen. Wanneer het toch voorkomt dat, bijvoorbeeld op basis van bestuurlijke bevoegdheden en zwaarder wegende belangen, wordt gekozen voor een afwijkende categorie, dan moet binnen het project worden vastgelegd welke flankerende maatregelen worden genomen om de vorming van een Grijze weg te voorkomen. Belangrijk is ook om transparant vast te leggen op basis van welke argumenten een afwijking plaats vindt. Dit is nodig om bij eventuele klachten in de toekomst helder en eenduidig antwoord te kunnen geven. Daarbij moet binnen het project verder gekeken worden dan de effecten binnen het plangebied. Veelal hebben categoryeringsbeslissingen ook effecten elders op het wegennet. Op voorhand dient ook vastgelegd te worden waar de personele lasten komen te liggen in het geval er toch een Grijze weg ontstaat als gevolg van de afwijkingsbeslissing.

### **Stap 3: Grijsse wegen benoemen en prioriteren**

Op basis van de wegategorisering kunnen ook de huidige Grijsse wegen worden benoemd. De bestaande Grijsse wegen zijn divers qua inrichting, snelheidsregime, fysieke mogelijkheden, weglengte, ongevallenbeeld etc. Sommige Grijsse wegen zijn zowel qua klachtenpatroon alsook qua ongevallenstatistieken een probleem. Andere wegen zijn soms alleen op basis van de definitie een Grijsse weg, maar vormen geen probleem op basis van ongevallen en/of klachten. De Grijsse wegen binnen de gemeente moeten benoemd worden en moeten vervolgens geprioriteerd worden. Deze prioritering dient om te bepalen welke Grijsse wegen wel en niet worden aangepakt en vervolgens voor welke wegen dit het meest urgent is.

Bij de prioritering van wegen dienen volgens de verkeerseexperts van de gemeente de volgende aspecten een rol te spelen:

- Ongevallenbeeld en ongevalskans  
Het aantal en de ernst van ongevallen op de Grijsse wegen zijn in sterke mate bepalend voor de positie die een Grijsse weg op de prioriteringslijst krijgt. Daarnaast is ook de kans dat er een ongeval plaats vindt een belangrijke factor om mee te wegen. Hierbij speelt vooral de snelheid van het autoverkeer ten opzichte van de snelheidslimiet een rol maar ook de samenstelling van het verkeer en de positie van de zwakke verkeersdeelnemer.
  
- Klachtenbeeld  
Grijsse wegen leiden veelal tot een continue klachtenstroom binnen het ambtelijk apparaat. Naast het feit dat de behandeling van deze klachten veel tijd in beslag neemt, zijn deze klachten vrijwel nooit bevredigend voor de melder af te handelen omdat de Grijsse weg vaak alleen via grootschalige methoden zijn op te lossen. Het aantal klachten (of klagers) zou daarom ook een rol moeten spelen bij de prioritering.

Op basis van deze gegevens is de geprioriteerde groslijst van Grijsse wegen samen te stellen. Of de Grijsse wegen echter ook in deze volgorde worden aangepakt is afhankelijk van een aantal andere factoren zoals de mogelijkheden om werk-met-werk te maken. Binnen Alphen aan den Rijn is dat namelijk een van de meest effectieve manieren om financiële middelen te besteden en de mogelijkheden tot het verkrijgen van subsidies. (zie ook: Stap 5. Het uitvoeringsprogramma)

Voorafgaand aan de volgorde van aanpakken, moet in deze stap ook beoordeeld worden welke Grijsse wegen überhaupt aangepakt gaan worden. Er bestaan diverse wegen, met name in het buitengebied, waar de gereden snelheid vaak aanzienlijk hoger ligt dan de toegestane snelheid. Deze wegen zijn vaak uitgerust volgens de kenmerken van een 60 km/u weg buiten de bebouwde kom maar er wordt als gevolg van de lange rechtstanden in combinatie met de lage intensiteiten van het verkeer toch vaak te hard gereden. Deze wegen worden vaak onder de Grijsse wegen geschaard maar zijn dit op basis van de definitie eigenlijk niet omdat ze met voldoende remmers wel geschikt te maken zijn. In de praktijk is dit vaak niet wenselijk omdat dit erg kostbaar is en relatief weinig oplevert in termen van verkeersveiligheid.

### **Stap 4: Motiveren van de aanpak van geprioriteerde Grijsse wegen**

Uit de expertsessie is naar voren gekomen dat niet alleen het bestaan van de Grijsse wegen een probleem vormt maar ook het feit dat de beleidsmatige gedachtengoed van de afdeling verkeer en vervoer vaak terzijde wordt geschoven omwille van beeldkwaliteit en/of haalbaarheid van een

ontwikkeling. Ook de voorkeurspositie van de auto boven de fiets (ondanks het recent opgestelde pro-fiets beleid) draagt bij aan het ontstaan van nieuwe Grijsse wegen. Het intern voor het voetlicht brengen van het belang van de aanpak en voorkoming van Grijsse wegen is daarom erg belangrijk. Het opstellen van een wegencategoriseringplan en het vastleggen van de status ervan (stap1) is de oplossing ter voorkoming van nieuwe Grijsse wegen maar het vormt ook de kapstok voor het actief aanpakken van bestaande Grijsse wegen. Wanneer de Grijsse wegen zijn geprioriteerd, moet daarom van de hoogst geprioriteerde wegen (bijvoorbeeld de top 10) een beschrijving worden opgesteld die duidelijk inzicht geeft in:

- De beoogde categorie en de reden voor die categorisering
- Het huidige ongevallenbeeld en/of de ongevalsrisico's
- Het huidige klachtenpatroon
- De huidige inrichting
- De inhoudelijke problemen en conflicten bij de huidige inrichting
- De gewenste oplossing
- Het beoogde effect
- De geschatte kosten

Een dergelijke beschrijving is volledig en transparant en vormt een zeer bruikbaar document bij de interne besluitvorming.

Onderdeel van de prioritering is ook het maken van duidelijke en soms rigoureuze keuzes. Het kan zo zijn dat de beste oplossing voor een Grijsse weg bestaat uit het kiezen voor ruimte voor de fiets, ten koste van bijvoorbeeld parkeren. Een ander voorbeeld is het afdwingen van een lagere intensiteit door middel van afsluitingen en de aanleg van alternatieve routes. In dergelijke gevallen moet een duidelijke keuze worden gemaakt en moeten de gevolgen van die keuze vooraf duidelijk inzichtelijk worden gemaakt.

Op deze wijze ontstaat een concreet overzicht van werkzaamheden die ofwel direct moeten worden uitgevoerd ofwel kunnen worden meegenomen in onderhoudswerkzaamheden of aanliggende projecten. Op die manier hoeft niet ad-hoc te worden besloten wanneer een Grijsse weg kan worden aangepakt en is tevens duidelijk wat het feitelijke belang van het aanpakken van de Grijsse weg is.

#### **Stap 5: Het opstellen van een uitvoeringsprogramma**

Een laatste stap in de aanpak van Grijsse wegen is het opstellen van een uitvoeringsprogramma. Dit programma is gebaseerd op de prioritering van de Grijsse wegen uit stap 3 maar houdt ook rekening met aspecten die niet zijn ingegeven vanuit de inhoud van Grijsse wegen. De volgende aspecten spelen hierbij een rol:

- Mogelijkheden werk-met-werk maken  
In de gemeente Alphen aan den Rijn is het gebruikelijk om infrastructurele aanpassingen zoveel als mogelijk gecombineerd te laten plaats vinden (werk-met-werk). De prioritering van de aanpak van Grijsse wegen moet daarom zoveel als mogelijk wederzijds afgestemd worden op onderhoudswerkzaamheden. Dit houdt in dat niet alleen wordt aangehaakt op bestaande onderhoudscycli maar dat ook actief wordt nagegaan of bepaalde onderhoudswerkzaamheden eerder kunnen worden uitgevoerd om op die manier een hoog geprioriteerde Grijsse weg aan te kunnen pakken.

- Meest effectieve besteding van financiële middelen  
Een overweging die binnen het opstellen van de uitvoeringsagenda ook een rol kan spelen, is de meest effectieve manier om het beschikbare budget te besteden. Hiermee wordt bedoeld dat kan worden overwogen om meerdere, relatief eenvoudig aan te pakken, Grijsse wegen aan te passen in plaats van één groot knelpunt. Deze aanpak kan gunstig zijn om relatief snel een groot deel van de klachtenstroom in te perken. Ook draagt het aanpakken van meerdere punten vaak bij aan een positieve beeldvorming ten aanzien van de oplossingsgerichtheid van de gemeente.
  
- Subsidie  
De mogelijkheid om de aanpak van een Grijsse weg (deels) met subsidie vanuit het Rijk, de Provincie of de Regio aan te kunnen pakken, kan ook een rol spelen bij het opstellen van de uitvoeringsagenda. Inzicht in de beschikbare subsidies voor aanpak van Grijsse wegen of de aanpak van wegen op basis van bijvoorbeeld de positie van de fiets, is daarom wenselijk.

## 6. De Grije wegen anno 2020

Vooruitlopend op de geprioriteerde groslijst (stap 3) is de expertgroep gevraagd om aan te geven welke wegen in hun ogen op dit moment de Grije wegen vormen.

Hieronder volgen per kern de genoemde grije wegen. Deze zijn nog niet volledig geprioriteerd maar wel per kern op volgorde gezet van meeste aantallen ongevallen in de afgelopen 4 jaren (2016-2019).

### Alphen aan den Rijn

• Van Boetzelaersstraat	50	km/u
• Lijsterlaan	30 / 50	km/u
• Magazijnweg tussen Eikenlaan en Handelsweg	50	km/u
• Amerikalaan	50	km/u
• Bachsingel/Concertweg	30	km/u
• Kalkovenweg	30 / 50	km/u
• Veldbloemweg	50	km/u
• Het Oude Ambacht	50	km/u
• Kortsteekterweg	30 / 60	km/u
• Paddestoelweg	30 / 50	km/u
• Afrikalaan	30 / 50	km/u
• Churchilllaan *	30 / 50	km/u
• Chopinsingel	30	km/u
• Diverse wegen op bedrijventerreinen	50	km/u

### Boskoop

• Reijerskoop *	30	km/u
• Mendelweg	30	km/u
• Boezemlaan	30	km/u
• Middelburgseweg (60km/u etw buiten de kom)	60	km/u
• Snijdelwijklaan	30	km/u
• Boomgaard	30	km/u
• Wilhelminalaan	30	km/u

### Zwammerdam

• Steekterweg/Rijksstraatweg	30/60	km/u
• Akerboomseweg/Molenstraat	30	km/u
• Vinkebuurt	30	km/u
• Lindenhovestraat	30	km/u

### Aarlanderveen

• Noordeinde	30	km/u
--------------	----	------

### Hazerswoude-Dorp

• Voorweg	30/60	km/u
• Beethovensingel	30	km/u

### Koudekerk ad Rijn

• Gnephoek/Hoogewaard	60	km/u
• Dorpsstraat Koudekerk *	30	km/u
• Kerklaan	30	km/u
• Weidedreef	30	km/u

### Hazerswoude-Rijndijk

• Rijndijk	30	km/u
• Potgieterlaan	30	km/u

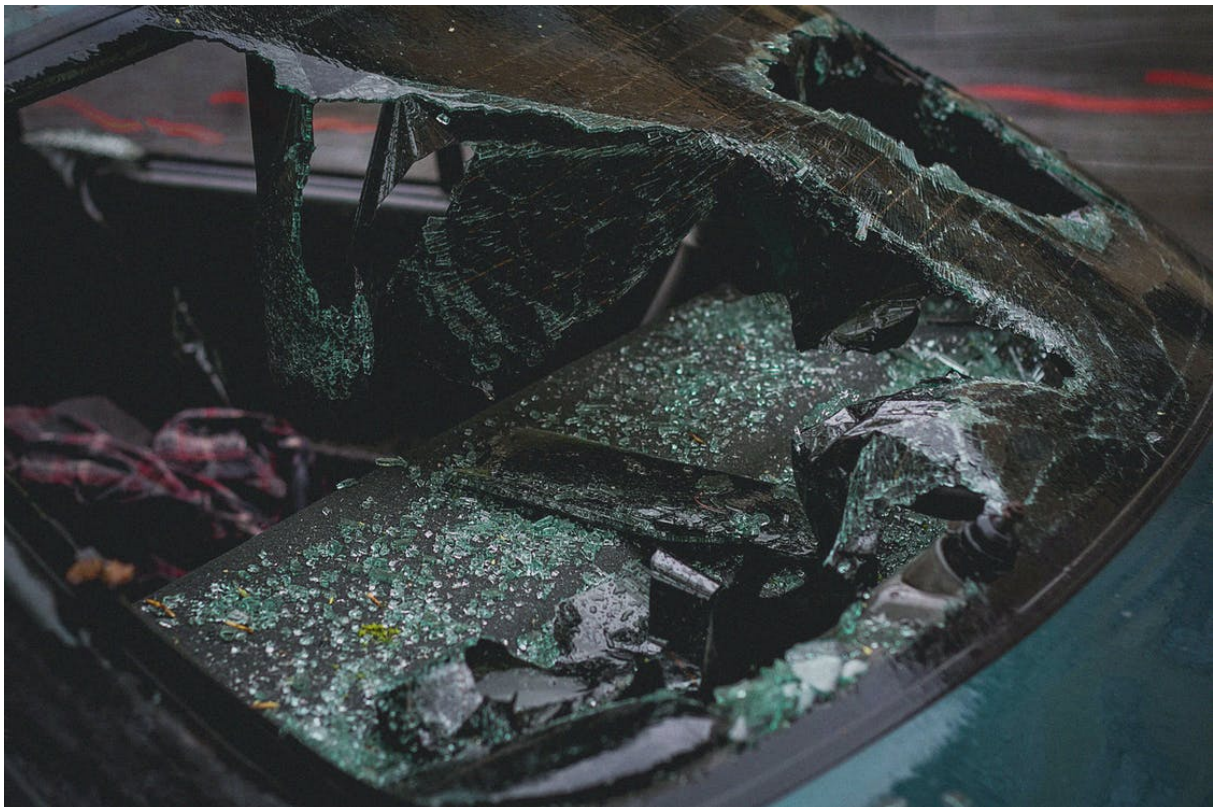
### Benthuizen

• Heerewegh	30	km/u
• Bentwoudlaan *	30	km/u
• Geerweg	50	km/u

Locaties met een \* zijn door de expertgroep aangeduid als grootste knelpunten.

### **Relatie met ongevallen**

Voorafgaand aan de discussie over Grijsse wegen werd gesteld dat de Grijsse wegen ook wel eens de belangrijkste ongevalslocaties zouden kunnen zijn. Vergelijking met de gegevens uit ViaStat Online over de laatste 5 jaren laat zien dat sommige Grijsse wegen inderdaad slecht scoren op aantallen ongevallen (veel ongevallen), maar dat de Grijsse wegen over het algemeen niet de belangrijkste ongevalslocaties in de gemeente zijn.



## 7. Aanbevelingen voor de korte termijn

Het stappenplan zoals beschreven in hoofdstuk 5 vormt een mogelijke basis voor het aanpakken van de Grijsse wegen problematiek in Alphen aan den Rijn. Voor de korte termijn wordt aanbevolen een aantal acties in gang te zetten.

### Projectgroep

- Projectgroep categoriseringsplan opzetten  
Aanbevolen wordt een multidisciplinaire projectgroep in het leven te brengen die de huidige wegcategorisering en de wenscategorisering in beeld brengt. Ook moet deze projectgroep zich buigen over de regels ten aanzien van afwijkingen van het categoriseringsplan. Het is daarom van belang dat niet alleen de afdeling verkeer wordt betrokken binnen deze plannen maar dat ook de afdelingen worden betrokken die verantwoordelijk zijn voor projectontwikkeling en stedenbouw. Het resultaat van de projectgroep moet ten minste bestaan uit:
  - o een categoriseringskaart;
  - o een beschrijving van de belangrijkste categoriseringskeuzes;
  - o een set van toepassingsregels voor afwijkingen.Hiermee wordt invulling gegeven aan stap 1 en 2.

- Opstellen prioriteringsmethodiek  
Stap 3 is het prioriteren van de Grijsse wegen. Om de Grijsse wegen onderling te kunnen prioriteren, moet een meetbare prioriteringsmaatstaf opgesteld worden die zowel de objectieve onveiligheid, de ongevalskans als het klachtenbeeld meeweegt. De projectgroep bepaalt deze methodiek in onderling overleg.  
Een mogelijke maatstaf kan een formulering zijn die gebruik maakt van de onderlinge rangschikking op basis van de CROSS Score\* (combinatiescore van ongevallen en snelheid) met een ophogingsfactor op basis van het aantal meldingen en klachten per km weglengte dat wordt ingediend over een bepaalde weg. De projectgroep moet bepalen welke factoren het zwaarst wegen.  
Wanneer gebruik wordt gemaakt van de CROSS-score, is het van belang dat goed wordt gecontroleerd of de snelheidslimieten die bij VIA bekend zijn, overeenkomen met de werkelijke snelheidslimieten. Op dit moment is dat voor bepaalde wegen nog niet het geval.

\* VIA gebruikt de ongevallenscore als gewogen prioriteringsmethodiek. Deze ongevallenscore wordt samengesteld op basis van 4 indicatoren:

1. Het **aantal ongevallen** per traject
2. Het **aantal slachtofferongevallen** per traject
3. Het **aantal dodelijke ongevallen** per traject
4. Het **ongevalsrisicocijfer** per traject (dit is het aantal slachtofferongevallen per 10K-voertuig-kilometer; de voertuigkilometers zijn berekend door de weglengte van het traject te vermenigvuldigen met de relatieve intensiteit van motorvoertuigen; de relatieve intensiteit is bepaald op basis van het aantal passerende voertuigen.

Voor het bepalen van de ongevallenscore wordt per indicator eerst een ranking gemaakt. Dat wil zeggen dat het traject met de hoogste indicator cijfer 1 krijgt en de laagste 0 (percentiel). Vervolgens zijn de rankings van de vier

indicatoren per traject gemiddeld. Dat wil dus zeggen dat alle vier de indicatoren even zwaar meewegen. De ranking (oftewel een score tussen 0 en 1) is gebaseerd op alle trajecten in Nederland. De veiligste trajecten staan onderaan met de waarde 0 en de onveiligste staan bovenaan met de waarde 1. Trajecten die dezelfde scoren hebben kennen dus een gedeelde ranking.

- Motiveren aanpak belangrijkste Grijsse wegen  
Stap 4 bestaat uit het motiveren van de hoogst geprioriteerde Grijsse wegen. Ook hierbij is het aan de projectgroep om duidelijke keuzes te maken. Uit de uitwerkingen van de hoogst geprioriteerde Grijsse wegen, blijkt waar rigoureuze keuzes nodig zijn. Het is aan de multidisciplinaire projectgroep om een weloverwogen keuze te maken.
- Uitvoeringsagenda  
Het uiteindelijke resultaat dat de projectgroep oplevert is een uitvoeringsagenda (stap 5) met een planhorizon van ongeveer 5 jaar. De projectgroep zoekt hiervoor afstemming met de uitvoeringsagenda ten aanzien van onderhoudswerkzaamheden, herbouw-, en nieuwbouwwontwikkelingen.
- Vaststelling  
De laatste stap in het proces is de vaststelling van het categoriseringsplan, de bijbehorende toepassingsregels, de prioriteringsregels en de uitvoeringsagenda voor de komende 5 jaar. Door deze documenten gezamenlijk vast te laten stellen krijgt de categorisering de juiste status om nieuwe Grijsse wegen in de toekomst te voorkomen en actief te werken aan het oplossen van bestaande Grijsse wegen.  
Een alternatieve optie is om in eerste instantie alleen de weg-categorisering inclusief de toepassingsregels vast te laten stellen. Het risico bestaat dan echter dat men bij vaststelling onvoldoende kennis heeft van de implicaties van de categorisering op het huidige wegennet. Ook bestaat de kans dat uiteindelijk afstel van het aanpakken van de probleemlocaties optreedt.

## Standaard beantwoording

- Standaard format  
Naast de voorkoming en oplossing van Grijsse wegen is tijdens de expertsessie ook gesproken over de werkdruk als gevolg van de aanhoudende klachtenstroom over Grijsse wegen. Voorgesteld is een format te maken op basis waarvan snel en eenduidig antwoord kan worden gegeven op gelijksoortige vragen / klachten over Grijsse wegen.
- Definitieve antwoordmogelijkheid  
In de praktijk komen ook klachten voor van mensen die herhaaldelijk blijven klagen terwijl zij al een antwoord hebben ontvangen van de gemeente. Deze klagers en klachten vragen veel personele inzet en maken sommige probleemwegen in de perceptie van betrokkenen bovendien belangrijker dan ze eigenlijk zijn. Hiervoor is het wenselijk een mogelijkheid te hebben om bij volhardende klagers uiteindelijk terug te kunnen vallen op een 'veegbrief'. Deze brief geeft voor een laatste maal antwoord op vragen en opmerkingen en verwijst vervolgens bij voorbaat voor beantwoording van alle toekomstige correspondentie over dit onderwerp, terug naar de betreffende veegbrief.

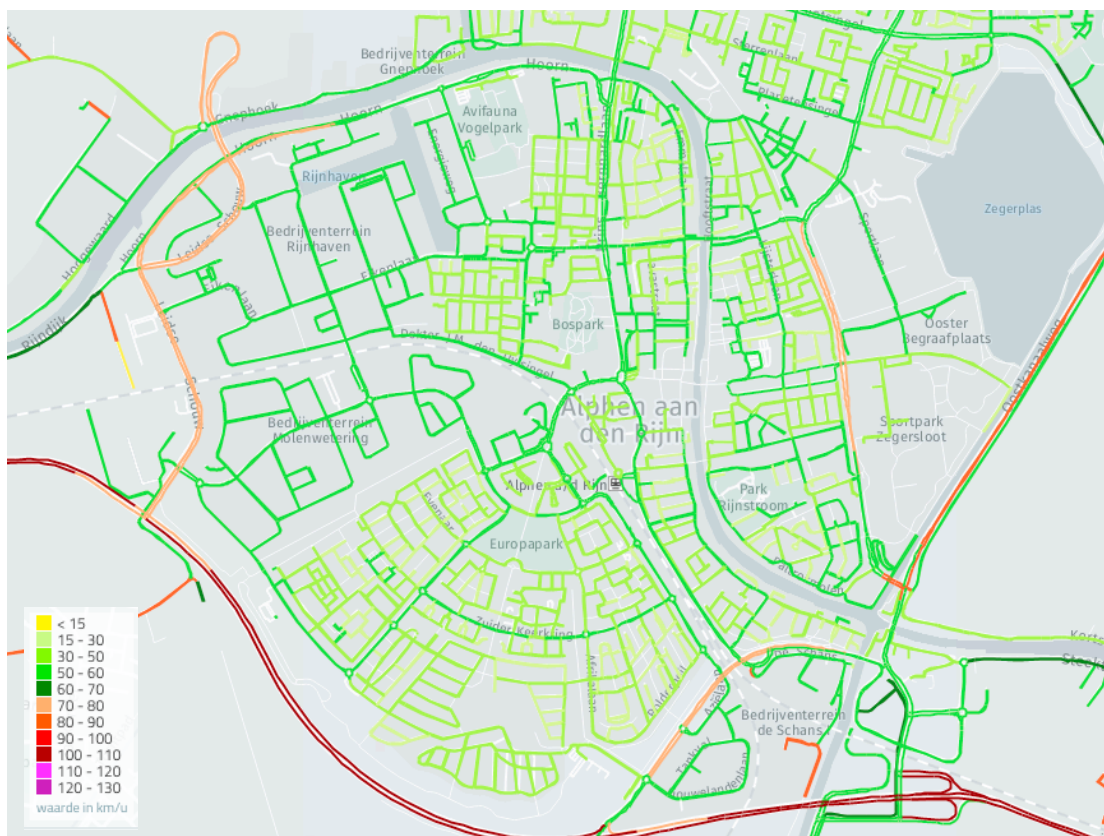
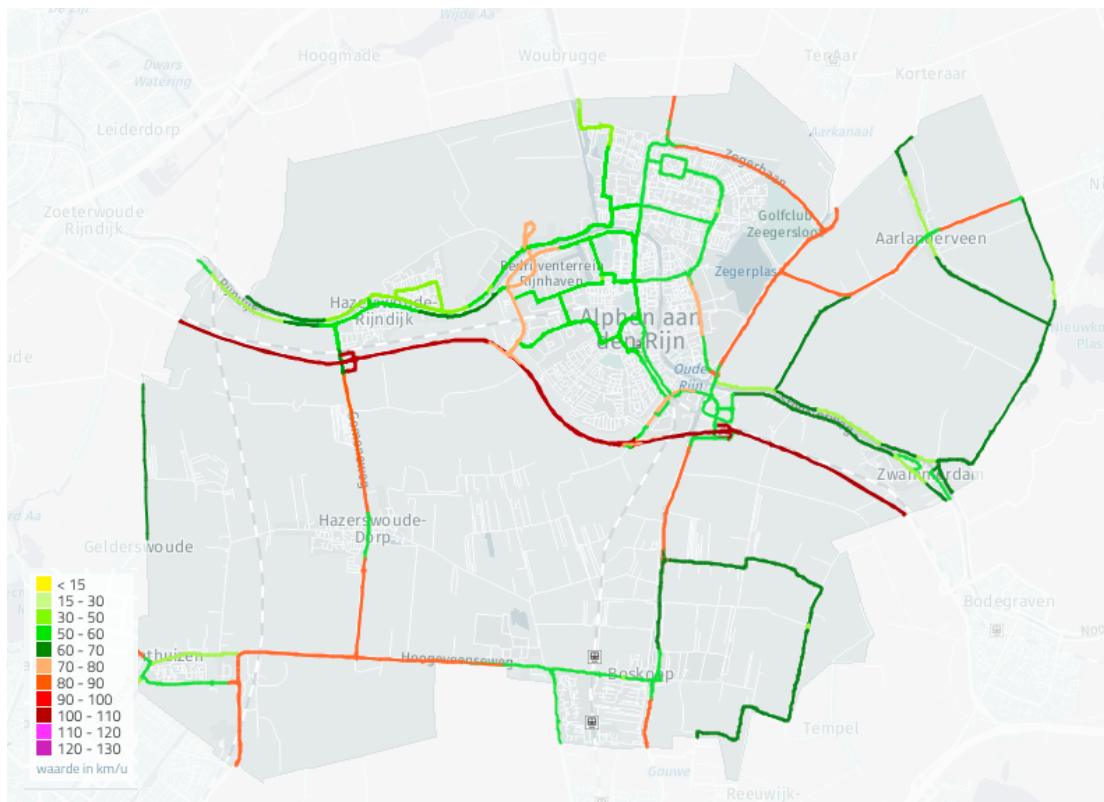
Een notitie over dit onderwerp in zijn algemeenheid is reeds ambtelijk in voorbereiding.



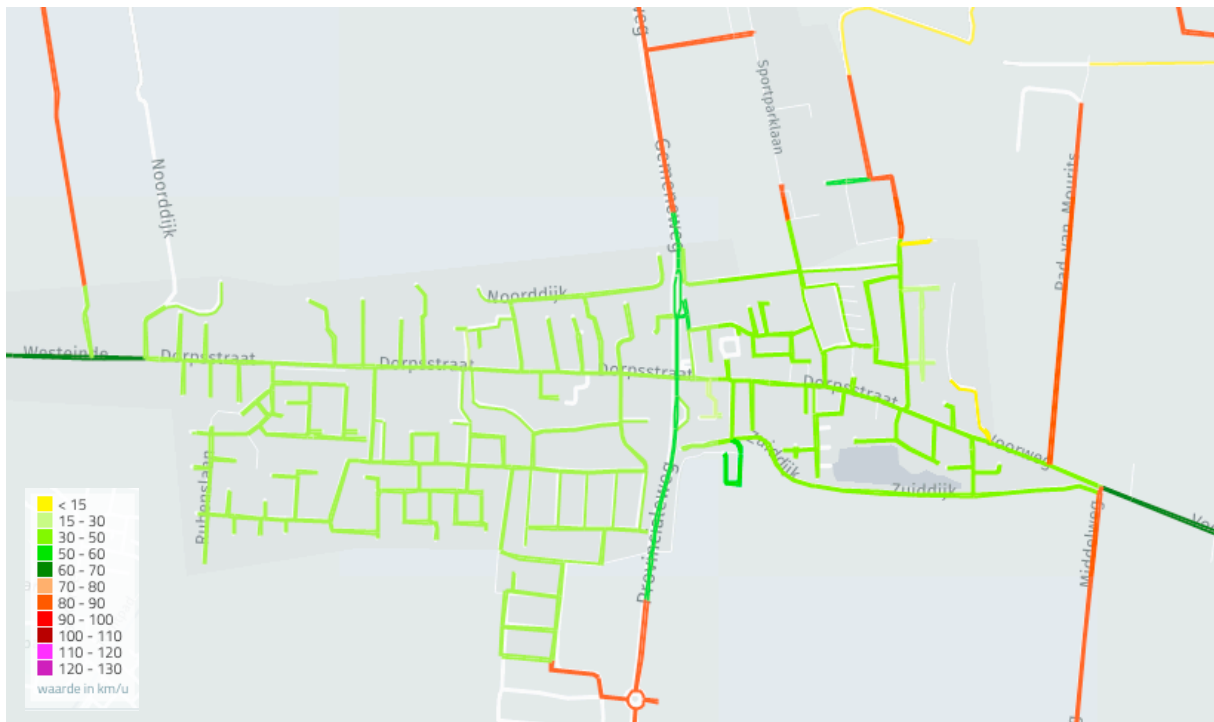
# Bijlage 1 (van notitie Grijsse wegen) Categorisering op basis van gegevens van VIA

- De kaarten met de wegcategorysering moeten nog op correctheid worden nagekeken.

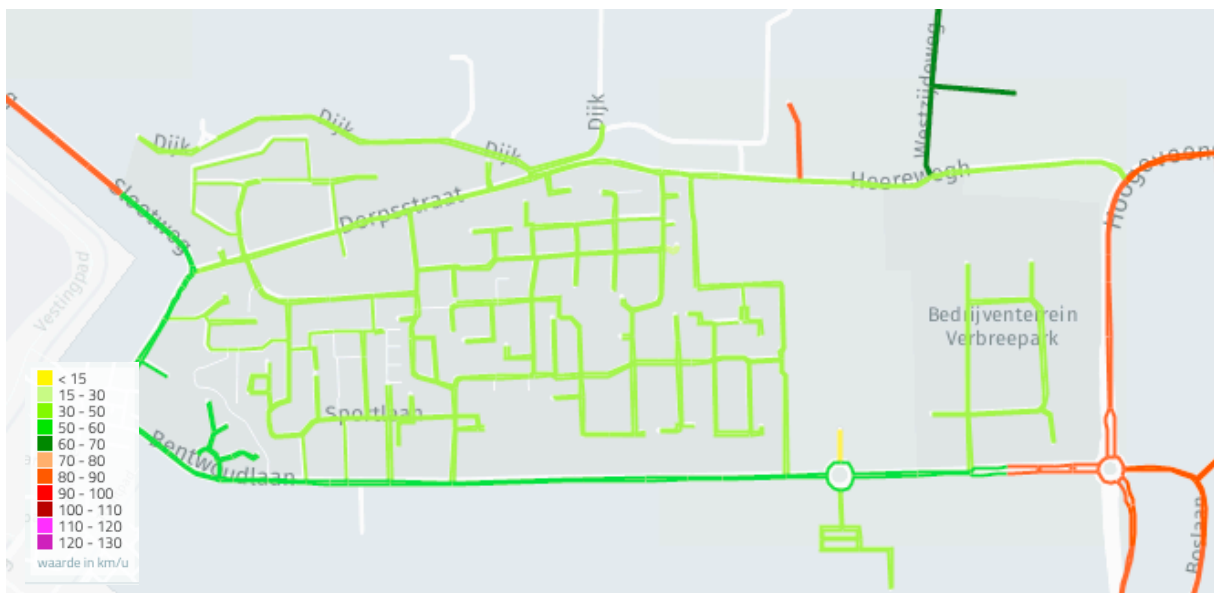
## Alphen aan den Rijn



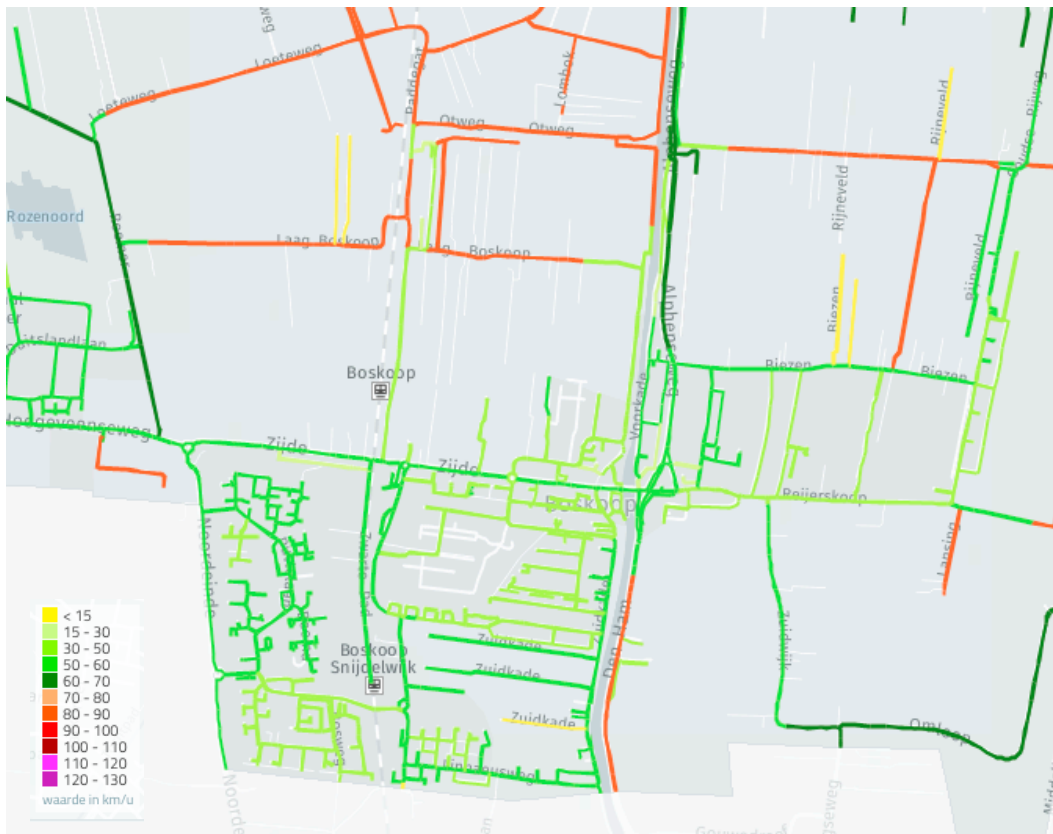
## Hazerswoude dorp



## Benthuizen



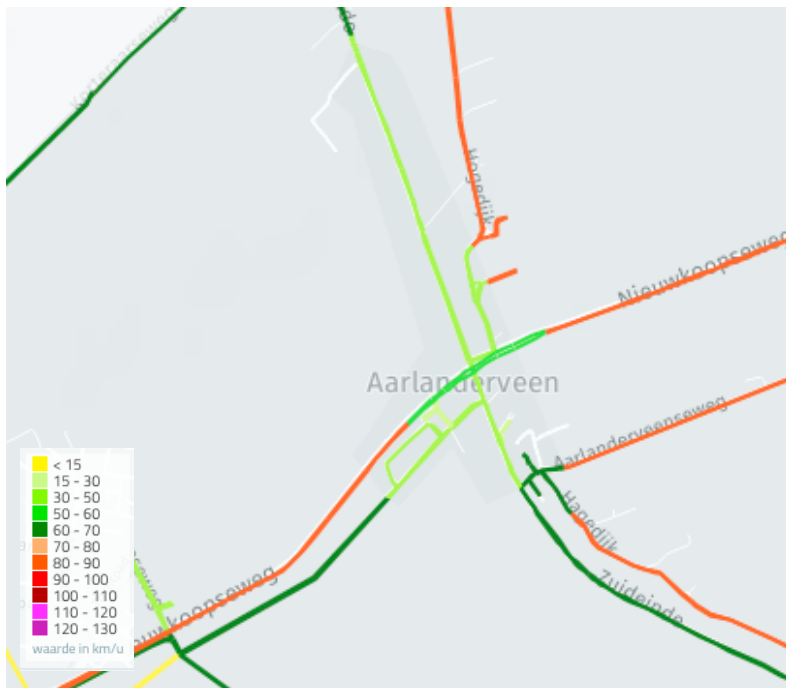
## Boskoop



## Zwammerdam



## Aarlanderveen



## Hazerswoude-Rijndijk en Koudekerk



## **Gebruikte documenten en informatie**

- Categoriseringsgegevens VIA (Viasat Online)
- Input van interne verkeersprofessionals Gemeente Alphen aan den Rijn

