Rekenkamer Alphen aan den Rijn:

Onderzoek verkeersveiligheid 2021-2026

Juli 2026

Alphen aan den Rijn

Inhoudsopgave

Deel I Bestuurlijke nota 4

Inleiding 5

Conclusies en aanbevelingen 6
- Conclusies 6
- Aanbevelingen 7
- Aanbevelingen aan de raad 7
- Aanbevelingen aan het college 8

Bestuurlijke reactie van het college 9

Deel II Nota van bevindingen 12

1. Inleiding 13
- 1.1. Aanleiding 13
- 1.2. De rol van de gemeente op het gebied van verkeersveiligheid 13
- 1.3. Verkeersveiligheidsplan 2021 – 2026 14
- 1.4. Doel- en vraagstelling 15
- 1.5. Scope afbakening 16
- 1.6. Normenkader 17
- 1.7. Leeswijzer 17

2. Toelichting werkwijze 18
- 2.1. Bureaustudie 18
- 2.2. Locatie onderzoek 19
- 2.3. Interviews 20
- 2.4. Enquêtes 20
- 2.5. Beoordeling normen 21

3. Spoor I – Doeltreffendheid verkeersveiligheidsbeleid 22
3.1. Verkeersongevallen 22
3.2. Uitvoering maatregelen Verkeersveiligheidsplan 25
3.3. Verschil in verkeersongevallen na genomen maatregelen 27
3.4. Verkeersveiligheidsbeleid passend voor de hele gemeente 28
3.5. Objectieve meetgegevens 31
3.6. Financiële kaders 32
3.7. Verkeersveiligheidsrisico's 33
3.8 Snelheden 34
3.9 Risicogestuurde aanpak 34
Samenvatting spoor I 36

4. Spoor II – Informatievoorziening aan gemeenteraad 37
4.1. Beleidsdoelen bekend bij de raad 37
4.2. Informatievoorziening aan de raad 40
Samenvatting spoor II 41

5. Spoor III – Ervaren doeltreffendheid 42
5.1. Waardering verkeersveiligheid door omgeving 42
5.2. Signalen en klachten verkeerssituaties 44
5.3. Raadsvragen en moties 45
5.4 Mate van opname in vigerend beleid 46
Samenvatting spoor III 47

Bijlage I Normenkader 48

Deel I Bestuurlijke nota

Inleiding

Het aantal slachtoffers in het verkeer stijgt, ook in de gemeente Alphen aan den Rijn. Deze ontwikkeling sluit aan bij een landelijke trend, maar vraagt juist lokaal om duidelijke keuzes en actie. Een deel van de stijging wordt veroorzaakt door factoren waarop de gemeente weinig invloed heeft. Het aantal verkeersdeelnemers neemt toe en de verkeersdrukte groeit. Ook nieuwe vormen van mobiliteit veranderen het straatbeeld. Dit leidt tot meer interactie op straat en vergroot de kans op ongevallen, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

Tegelijkertijd laat dit onderzoek zien dat niet alle ontwikkelingen buiten de invloed van de gemeente liggen. De gemeente kan wel degelijk sturen. Dat kan via het verkeersveiligheidsbeleid, de keuzes die worden gemaakt in de uitvoering van maatregelen en in mindere mate de manier waarop handhaving wordt ingezet. Juist op deze onderdelen zijn verbeteringen mogelijk. De gemeente beschikt over een duidelijke beleidsvisie en heeft goed inzicht in risico's en knelpunten. Toch vertaalt dit zich nog onvoldoende in aantoonbare verbeteringen in de verkeersveiligheid.

In de praktijk worden maatregelen vaak uitgevoerd in combinatie met onderhoudswerkzaamheden. Deze werkwijze is begrijpelijk en efficiënt, maar heeft ook een keerzijde. Locaties met de grootste verkeersveiligheidsrisico's worden daardoor niet altijd als eerste aangepakt. Hierdoor ontstaat een spanning tussen de ambities die de gemeente uitspreekt en de effecten die in de praktijk zichtbaar zijn. In een situatie waarin het aantal verkeersslachtoffers blijft toenemen, is deze spanning steeds moeilijker te rechtvaardigen. De urgentie om scherper te prioriteren en gerichter te sturen neemt toe. Verkeersveiligheid vraagt om keuzes waarbij risico's zwaarder wegen dan planning en efficiëntie.

Tegen deze achtergrond onderzoekt de Rekenkamer in dit rapport in hoeverre het huidige verkeersveiligheidsbeleid daadwerkelijk bijdraagt aan het vergroten van de feitelijke en ervaren verkeersveiligheid. Op basis van de bevindingen doet de Rekenkamer aanbevelingen aan de raad en het college om de aanpak van verkeersveiligheid te versterken en beter te laten aansluiten op de actuele en toekomstige risico's.

Op basis van bovenstaande is de volgende hoofdvraag geformuleerd:

> *"In hoeverre heeft de gemeente inzicht in de verkeersveiligheid in Alphen aan den Rijn en draagt het verkeersveiligheidsbeleid (2021-2026) bij aan het vergroten van de verkeersveiligheid?"*

Het onderzoek is uitgevoerd door ingenieurs- en adviesbureau Bureau Schmidt en bestond uit een literatuurstudie, locatieonderzoek, een vragenlijst onder raads(commissie)leden, een vragenlijst onder inwoners, ondernemers en organisaties en interviews met personen die vanuit hun werkveld direct of indirect betrokken zijn bij verkeersveiligheid in de gemeente Alphen aan den Rijn. Op basis van relevante beleidsdocumenten en andere onderzoeksbronnen is een normenkader opgesteld. Voor het locatieonderzoek zijn veertien locaties onderzocht waar in het (recente) verleden verkeersmaatregelen zijn getroffen. De meeste maatregelen zijn gebaseerd op het *Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2021-2026*.

Conclusies en aanbevelingen

Conclusies

De Rekenkamer concludeert het volgende:

1. Het aantal (ernstige) ongevallen in de gemeente Alphen aan den Rijn stijgt de laatste jaren.
Uit de beschikbare meetgegevens blijkt dat het aantal ernstige verkeersongevallen (letsel- en dodelijke ongevallen) in de periode 2021–2025 is gestegen ten opzichte van de periode 2016–2020. Deze toename betreft met name het aantal letselongevallen; het aantal dodelijke ongevallen is relatief laag en laat geen duidelijke trend zien. Verder is er een toename aan slachtoffers onder alle kwetsbare doelgroepen. Hierbij is het aantal slachtoffers het meest toegenomen bij gebruikers van E-bikes en 70-plussers.

De stijging van het aantal geregistreerde ongevallen is niet uitsluitend toe te schrijven aan een daadwerkelijke verslechtering van de verkeersveiligheid. Een deel van de toename wordt verklaard door een verbeterde en uitgebreidere registratie van verkeersongevallen en het toenemend aantal verkeersdeelnemers. Deze ontwikkeling is zichtbaar in alle gemeenten in Zuid-Holland en sluit aan bij de landelijke trend.

Tegelijkertijd blijkt uit de vergelijking met andere gemeenten dat de relatieve stijging van het aantal ernstige verkeersongevallen in Alphen aan den Rijn hoger ligt dan het landelijke gemiddelde op gemeentelijke wegen. Dit duidt erop dat de verkeersveiligheidsproblematiek in Alphen aan den Rijn zich sterker ontwikkelt dan gemiddeld, mede in een context van toenemende verkeersdruk, stedelijke kenmerken en een groeiend aandeel kwetsbare verkeersdeelnemers.

2. De gemeente heeft een goed beeld van de verkeersveiligheid en de risico's in de gehele gemeente.
De gemeente heeft inzicht in de spreiding van verkeersonveiligheid en risico's. De gemeente verkrijgt op verschillende manieren inzicht in de verkeersveiligheid. Zowel via datasystemen als vanuit de omgeving en de politie, krijgt de gemeente inzicht in verkeersveiligheidsknelpunten.

De aanpak van verkeersonveiligheid vindt verspreid over de gemeente plaats. Het verkeersveiligheidsbeleid is gemeente dekkend (wegencategorisering, Aanpak Grijze wegen, Programma Fiets). Het beleid is gebaseerd op een onderbouwde visie en sluit goed aan op de grootste verkeersveiligheidsrisico's.

3. Het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid richt zich op lokale vraagstukken en is grotendeels gerealiseerd volgens het Verkeersveiligheidsplan 2021–2026.
Het verkeersveiligheidsbeleid is gebaseerd op landelijk beleid en toegespitst op de lokale problematiek binnen de gemeente. Het richt zich op infrastructuur, gedrag en educatie en is gemeentedekkend en daarmee adequaat voor de gehele gemeente. Verkeersonveilige locaties worden geprioriteerd op basis van een vaste systematiek (ongevallen, risico's, snelheden en meldingen). In het beleid is echter geen concreet, meetbaar doel geformuleerd, waardoor niet expliciet wordt toegewerkt naar een vooraf vastgestelde ambitie.

Het merendeel van de maatregelen uit het Verkeersveiligheidsplan 2021–2026 is uitgevoerd. Dit heeft onder meer geleid tot de Aanpak grijze wegen (inclusief wegencategorisering), het Programma Fiets, een Educatieplan en de aanpak van het kruispunt N209 – Heerewegh. De uitvoering van infrastructurele maatregelen is gestart en wordt de komende jaren voortgezet. Een strategie om het stijgende aantal verkeersslachtoffers, met name onder jongeren en (brom)fietsers, aan te pakken is nog niet uitgevoerd.

Het beleid is adequaat voor de gehele gemeente. De meeste maatregelen worden uitgevoerd in de kern Alphen aan den Rijn, waar de verkeersintensiteit en risico's het grootst zijn. Deze inzet is evenredig aan de omvang van de verkeersveiligheidsrisico's.

4. De gemeente pakt verkeersonveilige locaties vooral aan volgens het principe 'werk-met-werk maken'.

Verkeerskundige maatregelen gericht op het vergroten van de verkeersveiligheid worden vooral uitgevoerd wanneer er onderhoud aan een weg plaatsvindt. De aanpak van verkeersonveilige locaties is geprioriteerd op basis van een vaste systematiek (ongevallen, risico's, snelheden, klachten). Bij de aanpak van verkeersonveilige situaties wordt in de gemeente echter bij voorkeur aangesloten bij onderhoudsprojecten. Dit betekent dat de hoogst geprioriteerde (meest onveilige) locaties niet altijd als eerst worden aangepakt.

De aanleiding van infrastructurele aanpassingen is hiermee niet verkeersveiligheid, maar de planning van het onderhoud van de wegen in de gemeente. Hierdoor wordt de weg niet onnodig opengebroken, de overlast beperkt en wordt efficiënt met de beschikbare financiële middelen omgegaan. Door deze werkwijze te hanteren lijkt verkeersveiligheid ondergeschikt te zijn, terwijl de gemeente verkeersveiligheid hoog in het vaandel heeft.

5. De ervaren verkeersveiligheid wordt door de omgeving over het algemeen als voldoende beoordeeld, maar de ontwikkeling hiervan is wel negatief.

De verkeersveiligheid wordt door inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties over het algemeen als voldoende beoordeeld. Daarbij geven voetgangers en automobilisten aan zich relatief veilig te voelen, terwijl (brom)fietsers zich vaker onveilig voelen. Ondanks deze overwegend voldoende waardering is er sprake van een duidelijk negatieve ontwikkeling in de ervaren verkeersveiligheid. Respondenten geven overtuigend aan dat de verkeerssituatie in de afgelopen jaren is verslechterd. Deze negatieve ontwikkeling wordt met name toegeschreven aan toenemende verkeersdrukte en de opkomst van nieuwe vervoersmiddelen. Daarnaast worden de (ervaren) onveilige inrichting van wegen en kruispunten en afleiding in het verkeer, zij het in mindere mate, als oorzaken genoemd.

Aanbevelingen

De Rekenkamer doet op basis van het onderzoek, de daaraan verbonden conclusies en met het oog op het op te stellen nieuwe verkeersveiligheidsplan de volgende aanbevelingen aan de raad en het college.

Aanbevelingen aan de raad

1. Stel duidelijke kaders op voor de aanpak van verkeersveiligheid en bepaal daarbij expliciet de prioriteit die aan dit onderwerp wordt toegekend.

Aanbevolen wordt dat de raad expliciet vaststelt welke prioriteit wordt toegekend aan verkeersveiligheid ten opzichte van andere beleidsdoelen. Bij het opstellen van de kaders wordt aanbevolen de volgende punten in acht te nemen:

- Besteed aandacht aan kwetsbare doelgroepen;
- Prioriteer de knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en zorg daarbij voor passende middelen op het gebied van financiën en capaciteit. Bepaal hierbij welke principes volgens het principe van 'werk-met-werk-maken' worden uitgevoerd en welke niet;
- Werk volgens een heldere strategie aan de uitvoering van maatregelen. Maak ook hierbij inzichtelijk welke maatregelen volgens het principe 'werk-met-werk- maken' worden uitgevoerd en welke niet;
- Zorg dat het beleid voldoende flexibel en adaptief is om in te spelen op veranderende verkeerssituaties, zoals toenemende verkeersdrukte en nieuwe vervoersvormen.

2. Vraag het college om concrete doelen in het verkeerveiligheidsbeleid te formuleren en hierover de raad structureel te informeren.

Vraag het college om concrete en meetbare doelen op te nemen in het verkeersveiligheidsbeleid en de raad daarover structureel te informeren.

Aanbevelingen aan het college

1. Geef prioriteit aan kwetsbare verkeersdeelnemers.

De strategie om het stijgend aantal verkeersslachtoffers (onder jongeren en (brom)fietsers) tegen te gaan, is nog niet uitgevoerd. Richt in het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid sterker op kwetsbare doelgroepen die zich tevens aantoonbaar onveilig voelen, met bijzondere (brom)fietsers, en werk dit uit in concrete maatregelen. Anticipeer hierbij ook op toenemende verkeersdrukte en nieuwe vervoersmiddelen.

2. Leg prioritering en financiële keuzeruimte expliciet voor aan de raad.

Om de raad in staat te stellen zijn kaderstellende rol goed te vervullen, beveelt de Rekenkamer aan om prioritering en financiële keuzeruimte expliciet voor te leggen. Hiermee krijgt de raad inzicht in de beschikbare keuzeruimte, zodat de raad een bewuste afweging kan maken tussen verkeersveiligheid, beschikbare middelen en uitvoerbaarheid.

Bestuurlijke reactie van het college

Aan
Rekenkamer Gemeente Alphen aan den Rijn
Postbus 13
2400 AA Alphen aan den Rijn

Stadhuisplein 1
Postbus 13
2400 AA Alphen aan den Rijn
Telefoon: 14 0172
E-mail: gemeente@alphenaandenrijn.nl
Website: www.alphenaandenrijn.nl

Zaaknummer
3849090

Datum
3849090 12 mei 2026

Contactpersoon
R. de Jong

Team Mobiliteit en Wonen

Onderwerp
Bestuurlijke reactie Nota van bevindingen onderzoek verkeersveiligheid 2021-2026

Geachte leden,

Het college heeft met belangstelling kennisgenomen van de Nota van bevindingen onderzoek verkeersveiligheid 2021-2026. Het landelijk stijgend aantal verkeersslachtoffers, verschillende (recente) ernstige verkeersongevallen binnen onze gemeente en de visie van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) (en de lokale gemeentelijke invulling hiervan) zijn aanleidingen geweest voor het onderzoek.

Graag maken wij gebruik van de gelegenheid voor bestuurlijke wederhoor, door u te voorzien van een reactie.

De bevindingen sluiten aan bij onze eigen beelden rondom onze inzet op verkeersveiligheid en de effectiviteit van ons verkeersveiligheidsbeleid en delen de eindconclusies. We zijn trots op wat we op dit gebied weten te bereiken met de beschikbare middelen en capaciteit door slim gebruik te maken van subsidies en koppelkansen met geplande werkzaamheden in de openbare ruimte. Acuut onveilige situaties worden altijd met spoed opgelost. We zullen voor het prioriteren van niet acute situaties in het nieuwe verkeersveiligheidsplan extra aandacht hebben.

U heeft in de nota een aantal normen benoemd en deze een score gegeven. Aan enkele normen wordt deels voldaan en aan enkele normen niet. Over het algemeen ligt dit in dezelfde oorzaak. Daarom zullen wij hieronder ingaan op de belangrijkste oorzaken. Niet alle maatregelen uit het lopende

verkeersveiligheidsbeleidsplan zijn uitgevoerd doordat de gemeente werk- met-werk maakt en niet op basis van de hoogste verkeersveiligheidsrisico's
De beschikbare middelen om buiten geplande werkzaamheden infrastructurele aanpassingen uit te kunnen voeren zijn beperkt. Daarom wordt getracht zoveel als mogelijk een koppelkans te vinden met al gepland werk. Dit kan ertoe leiden dat niet altijd verkeerssituaties met een hoger risico direct worden aangepakt.

Bij het opstellen van het nieuwe verkeersveiligheidsbeleidsplan zal hier aandacht aan besteed worden. We stellen een afwegingskader op om verkeersonveilige situaties volgens een vast stramien te scoren op prioriteit en op welke wijze we tot een snellere aanpassing kunnen komen. We willen hiermee zorgen voor een beter inzicht in welke verkeerssituaties een hoger risico hebben en dus een hogere prioriteit moeten krijgen.

Niet alle maatregelen zijn uitgevoerd en er wordt niet altijd op tijd gereageerd op meldingen door een gebrek aan capaciteit

Er vindt op dit moment een benchmark onderzoek plaats naar onze organisatie. Hieruit zal een beeld volgen in hoeverre de capaciteit die, onder andere, op verkeersveiligheid wordt ingezet voldoende is. Afhankelijk van de resultaten zullen mogelijk aanvullende voorstellen worden gedaan. Het goed stellen van prioriteiten blijft belangrijk. Hiervoor zal extra aandacht zijn in het nieuwe verkeersveiligheidsplan. De nog niet uitgevoerde maatregelen uit het lopende verkeersveiligheidsplan worden meegenomen in het nieuwe verkeersveiligheidsplan.

Er is geen duidelijke doelstelling van het verkeersveiligheidsplan als geheel

In het nieuwe verkeersveiligheidsplan zullen we een duidelijke doelstelling opnemen van het plan als geheel en niet alleen van de afzonderlijke speerpunten.

Rapporteren van de raad

Uit de nota blijkt dat raadsleden over het algemeen vinden dat zij voldoende geïnformeerd worden over de verkeersveiligheid in onze gemeente. Niet alle respondenten hebben aangegeven voldoende inzicht te hebben in verkeersveiligheid in onze gemeente.

De raad wordt jaarlijks geïnformeerd via de voor- en najaarsrapportage en de jaarrekening. In de begroting worden bepaalde doelen gesteld. Vijfjaarlijks, via het vaststellen van het nieuwe verkeersveiligheidsbeleidsplan, wordt de raad op de hoogte gesteld van de actuele stand van de verkeersveiligheid.

Jaarlijks komen ongevallencijfers beschikbaar en wordt een zogenaamde BLIQ-rapportage opgesteld. BLIQ is de verkeersveiligheidsrapportage die een goed en actueel beeld geeft van de verkeersveiligheid in de gemeente. Via slimme data (IQ) wordt een op feiten gebaseerd inzicht (een blik) in de actuele situatie op de weg gegeven. Wij zullen de raad jaarlijks via een informatiebrief deze gegevens toesturen zodat het jaarlijks inzicht verkrijgt in de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de gemeente.

Verkeer wordt niet als veilig ervaren

Verkeersveiligheid is uit te splitsen in de objectieve veiligheid, gebaseerd op de objectieve cijfers die hiervoor ook aan de orde zijn gekomen, en de subjectieve veiligheid, dus hoe wordt het gevoeld/ervaren. De subjectieve verkeersveiligheid staat landelijk onder druk, bijvoorbeeld door toenemende drukte, of snellere voertuigen op plekken waar deze minder wenselijk zijn (bijv. fatbikes). In de Belevingspeiling besteden we hier aandacht aan, om zo een beeld te verkrijgen van het gevoel van verkeers(on)veiligheid van onze inwoners.

Het aanpakken van dit gevoel is heel moeilijk en daarop heeft niet alleen de gemeente invloed. Waar we kunnen proberen we wel invloed te hebben. Bijvoorbeeld door ons in te zetten om de flexibele flitspalen in onze gemeente ingezet te krijgen, wat ook is gelukt. Of door verkeersmaatregelen te treffen om de subjectieve (on)veiligheid te verbeteren en te voorkomen dat deze objectief onveilig wordt.

Ook de subjectieve verkeersveiligheid heeft een belangrijke positie binnen het verkeersveiligheidsplan en zal ook weer in het nieuwe plan worden meegenomen.

Wij gaan graag in gesprek met de raad over de aanbevelingen. Het college kan zich voorstellen dat dit samen kan vallen met het bespreken van het nieuwe verkeersveiligheidsplan dat naar verwachting dit jaar aangeboden kan worden aan de raad.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Alphen aan den Rijn,

de secretaris,	de burgemeester,
	
drs. F. (Flora) van den Berg	E. van Heijningen

Deel II Nota van bevindingen

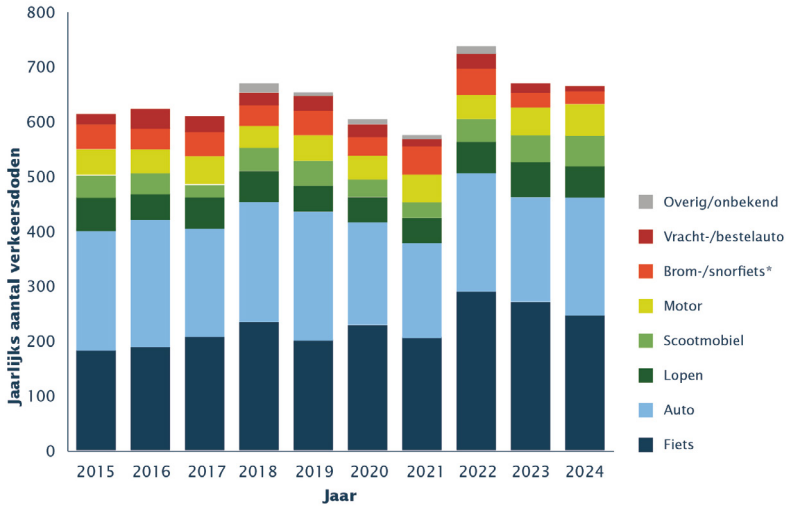
1 Inleiding

Voorliggende rapportage bevat de bevindingen van het *Onderzoek verkeersveiligheid 2021-2026*, dat in opdracht van de Rekenkamer van de gemeente Alphen aan den Rijn door Bureau Schmidt is uitgevoerd[1].

1.1 Aanleiding

Verkeersveiligheid speelt een belangrijke rol voor alle inwoners en ondernemers in de gemeente Alphen aan den Rijn. Iedereen in de gemeente neemt op eigen wijze deel aan het verkeer. Hoewel landelijk jaarlijks in verkeersveiligheid wordt geïnvesteerd, neemt het aantal verkeersslachtoffers de laatste jaren weer toe. In figuur 1.1 is de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden in de periode 2015 – 2025 weergegeven. Hierin is een stijgende lijn waar te nemen.

Figuur 1.1 Verkeersdoden in Nederland[2]



Om hier veranderding in te brengen, is landelijk het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (2030) opgezet. Met risico gestuurd verkeersveiligheidsbeleid worden ongevalsrisico's verkleind, wat resulteert in minder ongevallen.

Dit stijgend aantal verkeersslachtoffers (landelijk), verschillende (recente) ernstige verkeersongevallen binnen de gemeente Alphen aan den Rijn en de visie van de SPV (en de lokale gemeentelijke invulling hiervan) zijn aanleidingen voor de Rekenkamer om het thema verkeersveiligheid te benoemen als te onderzoeken onderwerp in het jaar 2025.

1.2 De rol van de gemeente op het gebied van verkeersveiligheid

De gemeente Alphen aan den Rijn is als wegbeheerder verantwoordelijk voor een veilige inrichting en het beheer en onderhoud van haar eigen straten en wegen. Het inzetten op verkeersveiligheid gaat echter

1 Kortweg: Alphen aan den Rijn. Wanneer de woonplaats Alphen aan den Rijn wordt benoemd, staat dit specifiek beschreven.

2 SWOV (2025). Verkeersdoden in Nederland. SWOV-factsheet, april 2025. SWOV, Den Haag.

niet alleen over inrichting; ook educatie en handhaving op de verkeersregels zijn noodzakelijk om het verkeerssysteem veilig te laten functioneren. Om op deze driehoek te sturen stelt de gemeente beleid op. In dit beleid staat op welke manier de gemeente zorg draagt voor de verkeersveiligheid in haar gemeente op het gebied van weginrichting, educatie en handhaving.

Taken gemeente op het gebied van verkeersveiligheid (inrichting, educatie en handhaving)

Inrichting van wegen: De gemeente is als wegbeheerder direct verantwoordelijk voor de inrichting en het beheer en onderhoud van haar wegen.

Educatie: De gemeente heeft een regierol en zorgt voor monitoring en sturing. De daadwerkelijke uitvoering van verkeerseducatie ligt zoveel mogelijk bij partnerorganisaties.

Handhaving: De gemeente heeft een beperkte rol op het gebied van verkeershandhaving. Deze bevoegdheid is voor het grootste deel belegd bij de politie. De gemeente werkt daarom nauw samen met de politie, maar heeft richting de politie geen sturende rol. De politie bepaalt zelf haar prioriteiten.

Voor de periode 2021 – 2026 heeft het college van B&W, aansluitend op de landelijke visie van het SPV, het *Verkeersveiligheidsplan 2021 – 2026* opgesteld. Dit beleidsplan is vervolgens vastgesteld door de gemeenteraad op 28 januari 2021.

1.3 Verkeersveiligheidsplan 2021 – 2026

Het *Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2021 – 2026* van de gemeente Alphen aan den Rijn beschrijft aan welke zaken in de periode 2021 – 2026 aandacht wordt besteed om de verkeersveiligheid in de gemeente te verbeteren. Het Verkeersveiligheidsplan is door het college van B&W opgesteld op basis van de thema's uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) van de Rijksoverheid. In het gemeentelijke plan staan de volgende speerpunten centraal:

- Een strategie om het stijgend aantal verkeersslachtoffers tegen te gaan, met bijzondere aandacht voor het grote aandeel jongeren, fietsers en bromfietsers door lokaal invulling te geven aan het SPV2030;
- Aanpak Grijze wegen[3];
- Uitvoeringsagenda verkeersveiligheidsknelpunten voor de fiets;
- Educatieplan;
- Een concrete aanpak voor het kruispunt N209 – Heerewegh.

Zie ook figuur 1.2.

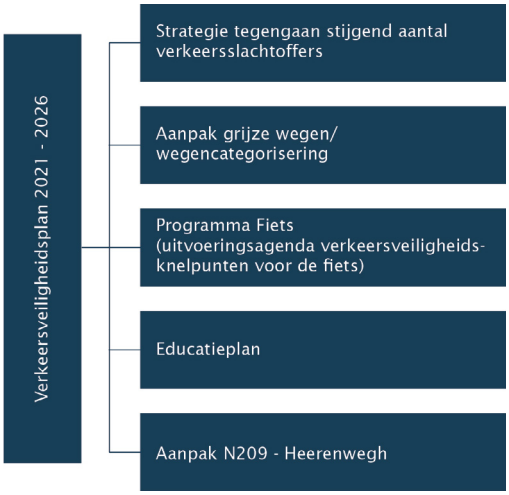
3 "Grijze wegen" zijn wegen die geen eenduidige functie hebben binnen het principe Duurzaam Veilig. Deze wegen kennen doorgaans zowel de verblijfsfunctie (erftoegangsweg) als de verkeersfunctie (gebiedsontsluitingsweg). Het is hierdoor lastig een dergelijke weg conform Duurzaam Veilig passend in te richten.

Bovenstaande punten worden in het verkeersveiligheidsplan tevens beschreven als "de Alphense keuzes". Om tot dit plan te komen heeft de gemeente het vorige beleidsplan geëvalueerd, is er een ongevallenanalyse uitgevoerd en is input opgehaald met betrekking tot (gevoelsmatig) onveilige verkeerssituaties.

Bij het vaststellen van het *Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2021 – 2026* door de gemeenteraad (vastgesteld op 28 januari 2021), is prioriteit gegeven aan de volgende onderwerpen:

- Een strategie om het stijgend aantal verkeersslachtoffers tegen te gaan, met bijzondere aandacht voor het grote aandeel jongeren, fietsers en bromfietsers door lokaal invulling te geven aan het SPV2030;
- Uitvoeringsagenda verkeersveiligheidsknelpunten voor de fiets;
- Aanpak Grijze wegen.

Figuur 1.2 Speerpunten Verkeersveiligheidsplan



Voor het uitvoeren van fysieke maatregelen is het uitgangspunt dat werk-met-werk wordt gemaakt. Dit houdt in dat maatregelen worden uitgevoerd op locaties waar de gemeente toch al aan het werk gaat en dat de werkzaamheden zoveel als mogelijk worden combineert met reconstructie- en/of onderhoudsprojecten. Gezien er regulier budget beschikbaar is voor verkeerskundige aanpassingen binnen dergelijke projecten, zijn er voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan bij aanvang geen extra middelen aangevraagd.

1.4 Doel- en vraagstelling

Het doel van voorliggend onderzoek is om te bepalen in hoeverre het *Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2021 – 2026* een effect heeft gehad op de feitelijke en gevoelsmatige verkeersveiligheid in de gemeente Alphen aan den Rijn. De verkregen inzichten kunnen nieuwe input opleveren voor het opvolgende op te stellen verkeersveiligheidsplan, waar de gemeente in de komende periode aan gaat werken.

De centrale onderzoeksvraag luidt daarmee als volgt:

"In hoeverre heeft de gemeente inzicht in de verkeersveiligheid in Alphen aan den Rijn en draagt het verkeersveiligheidsbeleid (2021-2026) bij aan het vergroten van de verkeersveiligheid?"

Om deze hoofdvraag te beantwoorden, is het onderzoek ingedeeld in drie sporen:

Spoor 1: Onderzoeksvragen gericht op de doeltreffendheid van de sturing op de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid;
Spoor 2: Onderzoeksvragen gericht op de informatievoorziening aan de raad;
Spoor 3: Onderzoeksvragen gericht op de ervaren doeltreffendheid van de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid.

Door het onderzoek te spreiden over deze drie sporen wordt niet alleen gekeken naar de aanpak en ontwikkeling van de objectieve verkeersveiligheid, maar ook naar de ontwikkeling van de subjectieve (gevoelsmatige) verkeersveiligheid.

1.5 Scope afbakening

Voorliggend onderzoek richt zich uitsluitend op de effectiviteit van het Verkeersveiligheidsplan 2021 – 2026 en de (beleids)documenten die in de periode na vaststelling hieruit zijn voortgekomen. De lijst met documenten binnen de onderzoeksscope is opgenomen in tabel 1.1.

Tabel 1.1 Scope afbakening

Eigenaar	Geraadpleegde documenten	Status	Datum
Gemeente	Verkeersveiligheidsplan 2021-2026	Raadsbesluit	28-1-2021
Gemeente	Categoriseringsplan (algemene hoofdstukken + modules + Prioriteringsmethodiek v12112023)	Ambtelijk	13-4-2023
Gemeente	Programma Fiets 2019 - 2022	Raadsbesluit	17-10-2019
Gemeente	Notitie Grijze wegen	Ambtelijk	27-10-2020
Gemeente	Educatieplan gemeente Alphen aan den Rijn	Raadsbesluit	25-5-2023
Gemeente	Verkeersongevallenprotocol	Collegebesluit	3-12-2019
Gemeente	Aangeleverde art. 40 vragen en moties	Doorlopend	n.v.t.
Gemeente	Overzicht stand van zaken verkeersveiligheidsplan	Ambtelijk, doorlopend (datum = laatst gewijzigd)	25-7-2025
Rijksoverheid	Het strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 Veilig van deur tot deur	Vastgesteld door IenW	5-12-2018

1.6 Normenkader

In deze rapportage is een normenkader opgenomen. Dit normenkader vormt de rode draad van het onderzoek. Het normenkader volgt de drie sporen zoals hiervoor is beschreven. Per spoor zijn een aantal (deel)vragen beschreven. Het normenkader, inclusief deelvragen, is opgenomen in bijlage I.

1.7 Leeswijzer

Het rapport is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 bevat een beschrijving van de aanpak van dit onderzoek. Daarna volgen de bevindingen. Hoofdstuk 3 bevat de bevindingen van spoor I. Hoofdstuk 4 bevat de bevindingen van spoor II. Hoofdstuk 5 bevat de bevindingen van spoor III. In ieder hoofdstuk is een eindconclusie opgenomen.

2 Toelichting werkwijze

In dit hoofdstuk geven we een toelichting op de werkwijze voor dit onderzoek. Bij aanvang van het onderzoek is per deelvraag vastgesteld welke onderzoeksmethoden nodig zijn om de bijbehorende normen te toetsen en daarmee de vragen te kunnen beantwoorden. Deze onderzoeksmethoden zijn per deelvraag vastgelegd in het normenkader. De gehanteerde onderzoeksmethoden staan in tabel 2.1 en worden hieronder per paragraaf toegelicht.

Tabel 2.1 Overzicht onderzoeksmethoden

Onderzoeksmethoden	
Bureaustudie	Beleidsdocumenten
	Verkeers- en ongevalsgegevens
Locatie onderzoek	Verkeerskundige analyse en schouw ter plaatse
Interviews	Deskundigen
	Projectleiders
	Wethouder
	Hulpdiensten
Enquêtes	Gemeenteraad en commissieleden
	Omgeving (inwoners, ondernemers en organisaties)

2.1 Bureaustudie

Beleidsdocumenten

De Rekenkamer heeft vooraf alle relevante documenten voor het onderzoek gedeeld. Deze documenten zijn op inhoud gescand. Relevante informatie is in voorliggend onderzoek gebruikt. De documentenlijst is weergegeven in tabel 2.2.

Tabel 2.2 Aangeleverde en geraadpleegde documenten

Eigenaar	Geraadpleegde documenten	Status	Datum
Gemeente	Verkeersveiligheidsplan 2021-2026	Raadsbesluit	28-1-2021
Gemeente	Categoriseringsplan (algemene hoofdstukken + modules + Prioriteringsmethodiek v12112023)	Ambtelijk	13-4-2023
Gemeente	Programma Fiets 2019 - 2022	Raadsbesluit	17-10-2019
Gemeente	Notitie Grijze wegen	Ambtelijk	27-10-2020
Gemeente	Educatieplan gemeente Alphen aan den Rijn	Raadsbesluit	25-5-2023
Gemeente	Verkeersongevallenprotocol	Collegebesluit	3-12-2019
Gemeente	Aangeleverde art. 40 vragen en moties	Doorlopend	n.v.t.
Gemeente	Overzicht stand van zaken verkeersveiligheidsplan	Ambtelijk, doorlopend (datum = laatst gewijzigd)	25-7-2025
Rijksoverheid	Het strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 Veilig van deur tot deur	Vastgesteld door IenW	5-12-2018

Verkeers- en ongevalsgegevens

De ongevallenanalyse is uitgevoerd met behulp van VIA Software, Statistiek Ongevallen[1] (hierna: VIA). Deze online software biedt inzicht in het aantal geregistreerde ongevallen en de aard en afloop hiervan. Bij deze analyse is gebruik gemaakt van de periode 2017 t/m 2020 en 2021 t/m 2024. Hierbij zijn enkel ernstige ongevallen (letsel of met dodelijke afloop) op gemeentelijke wegen in het onderzoek meegenomen[2]. Ongevallen met uitsluitend blikschade (Uitsluitend Materiële Schade, hierna: UMS) zijn geen onderdeel van de ongevallenanalyse. Deze zijn niet in het onderzoek meegenomen, omdat de registratiegraad van deze ongevallen lager is dan de registratiegraad van letsel en dodelijke ongevallen. Een vergelijking van de voor- en na-periode is voor deze ongevallen daarom lastig te maken.

2.2 Locatie onderzoek

Verkeerskundige analyse en schouw ter plaatse

Bij aanvang van het onderzoek heeft de gemeente 14 locaties gedeeld, waar in het (recente) verleden verkeersmaatregelen zijn getroffen. De meeste maatregelen zijn gebaseerd op het *Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2021 – 2026*, maar er zijn ook enkele locaties gedeeld van vóór 2021.
Voor de volledigheid zijn alle locaties opgenomen in de analyse.

Het betreft de volgende locaties:	
Fietspad Burgemeester Bruins Slotsingel	*Alphen aan den Rijn*
Fietsrotondes diverse locaties	*Alphen aan den Rijn*
Lijsterlaan	*Alphen aan den Rijn*
Churchilllaan	*Alphen aan den Rijn*
Fietsoversteek Amerikalaan-Weteringpad	*Alphen aan den Rijn*
Fietsoversteek Noorderkeerkring-Weteringpad	*Alphen aan den Rijn*
Kruispunt Eikenlaan-Magazijnweg	*Alphen aan den Rijn*
Kruispunt Pr. Bernhardlaan – Burg. Visserpark	*Alphen aan den Rijn*
Biezen	*Boskoop*
Fietsoversteek Boezemlaan-Aardbeienpad	*Boskoop*
Rijneveld	*Boskoop*
Rotonde Torenpad-Zijde	*Boskoop*
Kruispunt Noordpolder-Bentweg	*Hazerswoude-Dorp*
Westeinde	*Hazerswoude-Dorp*

Bij de analyse van de locaties zijn de volgende kenmerken geregistreerd:

- Beschrijving maatregel;
- Verkeerskundig effect (o.b.v. schouw) – tijdens de schouw is door twee verkeersveiligheidsexperts gekeken of de betreffende maatregelen passen bij de functie van de wegen, wat de kans op onveilige verkeerssituaties is, of de getroffen maatregel de risico's op onveilige situaties heeft beperkt, etc.;
- Verschil in snelheid van voor en na de maatregel (o.b.v. VIA);
- Wegens beperkte data beschikbaarheid is de situatie vóór de maatregel niet bij elke locatie bekend;
  - De snelheid is gebaseerd op de V85-waarde. Deze waarde is de snelheid in km/h die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden. Deze waarde wordt landelijk door wegbeheerders en politie gebruikt om de snelheid van het verkeer aan te duiden;
  - Verschil in ongevallen van voor en na de maatregel (o.b.v. VIA).

1 Analysesoftware waarin geregistreerde verkeersongevallen en snelheden zijn opgenomen.

2 De gemeente Alphen aan den Rijn heeft geen invloed op de verkeersveiligheid op wegen van andere wegbeheerders (provincie, Rijk en overig). Zodoende kan het effect van het verkeersveiligheidsbeleid alleen worden gemeten op wegen in gemeentelijk beheer.

2.3 Interviews

Om meer inzicht te krijgen in de toepassing van verkeersveiligheid als thema binnen de gemeente, zijn er in totaal negen personen geïnterviewd. De geïnterviewde personen zijn direct of indirect verbonden aan het onderwerp verkeersveiligheid. Dit zijn zowel personen die bij de gemeente in dienst zijn als werkend bij de politie als partnerorganisatie. Bij ieder interview werd een vooraf opgestelde vragenlijst gehanteerd.

2.4 Enquêtes

Gemeenteraad

Om de deelvragen in spoor II te kunnen beantwoorden, zijn alle gemeenteraadsleden en commissieleden geconsulteerd. Dit is gedaan middels een online enquête. Deze enquête is uitgevoerd in de periode 10-10-2025 t/m 16-11-2025. De enquête bestond uit verschillende vragen gericht op de informatievoorziening vanuit de gemeente over verkeersveiligheid en specifiek het *Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2021 – 2026.*

In totaal hebben 14 respondenten op de enquête gereageerd. Gezien het lage aantal respondenten zijn de resultaten van de enquête enkel richtinggevend.

Omgeving: Inwoners, ondernemers en organisaties

Om de deelvragen in spoor III te kunnen beantwoorden, is een online enquête uitgezet onder de omgeving (bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties). Deze enquête is uitgevoerd in de periode 17-10-2025 t/m 16-11-2025 en bestond uit verschillende vragen over verkeersveiligheid in de gemeente. De enquête is gericht op de ervaring van de omgeving als weggebruiker en de ervaring van de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid in de afgelopen jaren.

De enquête is op twee manieren verspreid:

- Een brief met de enquête is naar 2000 willekeurige huishoudens verstuurd, verspreid over de gehele gemeente;
- De brief met de enquête is via email verspreid naar verschillende (belangen)organisaties, die het vervolgens naar hun achterban hebben gecommuniceerd.

Om het responspercentage te vergroten zijn er 20 cadeaukaarten ter waarde van €50,- onder de respondenten (bewoners) verspreid.

In totaal zijn er 366 respondenten. Op basis van de 2000 aangeschrevenen is dit een responspercentage van 18%. De enquête is ook gedeeld onder maatschappelijke en belangenorganisaties die de enquête bij hun achterban hebben gedeeld. De enquête is daarmee breder gedeeld dan alleen naar de 2000 aangeschrevenen. Het aantal respondenten is voldoende om betrouwbare conclusies te trekken.

2.5 Beoordeling normen

Met bovenstaande onderzoeksmethoden zijn alle normen beoordeeld. Deze beoordeling kent vier mogelijkheden:

- Aan deze norm wordt '*voldaan*';
- Aan deze norm wordt '*deels voldaan*';
- Aan deze norm wordt '*niet voldaan*';
- Een aantal normen worden niet beoordeeld, deze zijn enkel beschrijvend. Deze normen zijn *cursief* gemaakt.

Door beoordeling van de normen zijn de antwoorden op de (deel)vragen geformuleerd.

3 Spoor I – Doeltreffendheid verkeersveiligheidsbeleid

In dit hoofdstuk staat de verkeersveiligheid en de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid centraal. Er is in dit hoofdstuk onder andere gekeken naar de ontwikkeling en monitoring van verkeersongevallen en de toepassing en doeltreffendheid van het verkeersveiligheidsbeleid. Ook is de ontwikkeling van de verkeersveiligheid bij de aangepakte fysieke knelpunten in kaart gebracht.

Op de volgende pagina's is ingegaan op de beantwoording van de onderzoeksvragen. Per onderzoeksvraag is een aparte paragraaf opgenomen; onderzoeksvraag 1 is beantwoord in paragraaf 3.1, onderzoeksvraag 2 is beantwoord in paragraaf 3.2 etc.

Onderzoeksvragen spoor I	
1	Hoeveel verkeersongevallen hebben zich in de onderzochte periode voorgedaan? Is daarmee sprake van een stijging of een daling?
2	In hoeverre zijn de maatregelen in het Verkeersveiligheidsplan en eventuele aanvullende maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd?
3	Zijn er minder verkeersonveilige situaties ontstaan na de genomen maatregelen op die specifieke locaties?
4	In hoeverre is het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente in opzet adequaat en passend voor de hele gemeente?
5	Welke objectieve meetgegevens worden bijgehouden om de verkeersveiligheid te meten? Wordt op deze gegevens gestuurd?
6	Is het beleid binnen de financiële kaders (doelmatig) uitgevoerd? Zijn er extra aanvragen of overschrijdingen geweest in de afgelopen raadsperiode?
7	Is het verkeersveiligheidsrisico gedaald op de locaties waar maatregelen zijn genomen?
8	Zijn de snelheden van het verkeer gedaald op de locaties waar maatregelen zijn getroffen?
9	Is het beleid toegespitst op de aanpak van de grootste verkeersveiligheidsrisico's?

3.1 Verkeersongevallen

Dit aspect gaat in op statistische/objectieve gegevens m.b.t verkeersongevallen. Hieronder zijn de bijbehorende onderzoeksvragen en normen beschreven. Op de volgende pagina's is beschreven hoe tot deze beoordeling is gekomen.

Onderzoeksvragen	**Antwoord**
Hoeveel verkeersongevallen hebben zich in de onderzochte periode voorgedaan?	In de periode 2021 – 2024 zijn 833 ongevallen[1] geregistreerd. In de periode 2017 – 2020 was dit 557.
Is daarmee sprake van een stijging of een daling?	Daarmee kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een stijging. Echter, deze stijging is niet enkel te verklaren door een toenemend aantal ongevallen, maar ook door de toename van ongevallenregistratie. Het stijgen van het aantal ongevallen is een trend die in alle gemeenten in Zuid-Holland, maar ook in heel Nederland zichtbaar is. De relatieve stijging van het aantal ongevallen in Alphen aan den Rijn is wel hoger dan in Nederlandse gemeenten.
Norm	
1. Aantal verkeersongevallen per jaar, in de periode 2021 - 2025	
2. Aantal verkeersslachtoffers per jaar, in de periode 2021 - 2025 met onderscheid tussen afloop en type vervoerswijze	
3. Aantal verkeersongevallen en slachtoffers in risicogroepen (ouderen, jongeren, fietsers, voetgangers) per jaar, periode 2021 - 2025	
4. Vergelijking bovenstaande met periode 2016 - 2020	

1 Dit betreffen uitsluitend ongevallen met letsel of ongevallen met dodelijke afloop. UMS-ongevallen zijn uitgesloten (Uitsluitend Materiële Schade)

Hieronder staan de resultaten van de ongevallenanalyse beschreven. Deze resultaten geven antwoord op norm 1 t/m 4. De normen zijn niet afzonderlijk van elkaar beantwoord, omdat er veel samenhang en overlap tussen de normen is.

Uitgangspunten bij ongevallenanalyse

- *Onderzoeksperiode: 2017 – 2024;*
- *Er is onderscheid gemaakt tussen verkeersongevallen en verkeersslachtoffers;*
- *Enkel registraties op gemeentelijke wegen;*
  - *Alphen aan den Rijn;*
  - *Landelijk (gemeentelijke wegen);*
- *De weergegeven ongevallen betreffen enkel ongevallen met letsel en ongevallen met dodelijke afloop (ernstige ongevallen).*

Verkeersongevallen

In tabel 3.1 staat per jaar het aantal ernstige verkeersongevallen in de gemeente Alphen aan den Rijn. Hieruit blijkt dat er een stijgende lijn is in het aantal geregistreerde ongevallen.

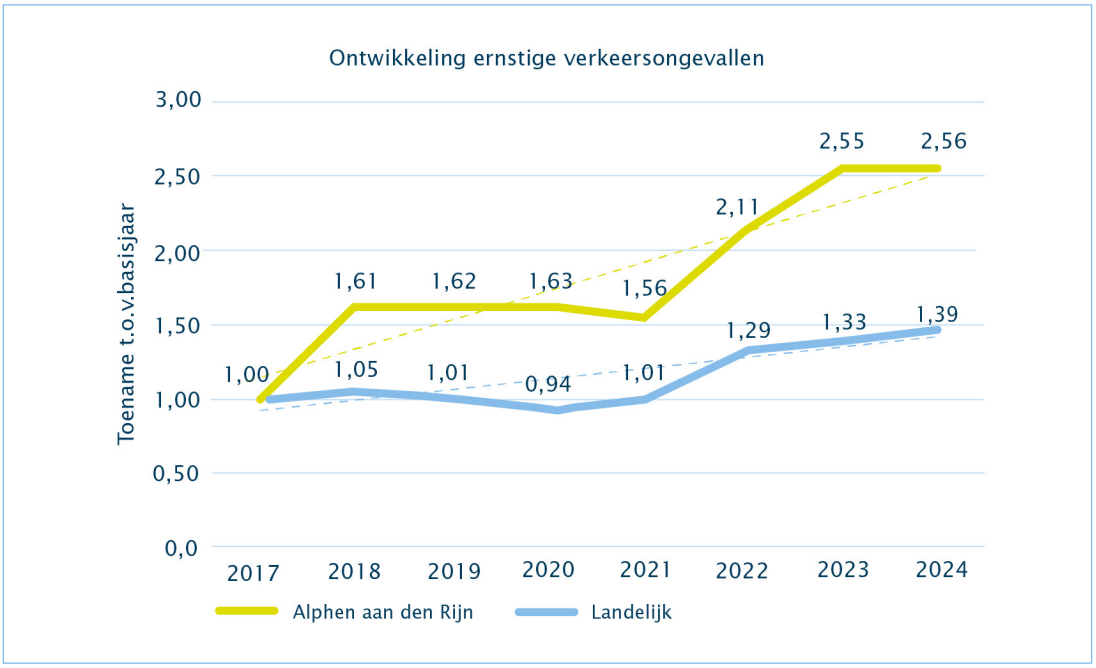
Tabel 3.1 Ernstige verkeersongevallen Alphen aan den Rijn in de periode 2017 – 2024

Verkeersongevallen Alphen aan den Rijn	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Dodelijk	0	0	2	2	1	1	1	1
Letsel	95	153	152	153	147	199	241	242
Totaal verkeersongevallen	95	153	154	155	148	200	242	243

De stijgende lijn is met name zichtbaar in het aantal letselongevallen. Het aantal dodelijke ongevallen is dermate laag dat er geen trendlijn/ontwikkeling zichtbaar is.

In figuur 3.1 is de ontwikkeling van het aantal verkeersongevallen weergegeven vergeleken met de ontwikkeling in de andere delen van Nederland. Hiervoor is gebruikgemaakt van de totaalsom van alle verkeersongevallen in Nederland op gemeentelijke wegen.

Figuur 3.1 Ontwikkeling ernstige verkeersongevallen



Uit bovenstaande grafiek blijkt dat het aantal ernstige verkeersongevallen in Alphen aan den Rijn sneller toeneemt dan het gemiddelde van Nederland. Deze steilere lijn is mogelijk te verklaren door:

- Het totaal aantal ongevallen in Alphen aan den Rijn is lager dan in de rest van Nederland.
- Hierdoor zijn relatieve schommelingen groter;
- Bij alle gemeenten in Zuid-Holland is de stijging op gemeentelijke wegen hoger dan landelijk, de stijging in Alphen aan den Rijn is vergelijkbaar met andere gemeenten in Zuid-Holland (ligt wel iets hoger);
- Alphen aan den Rijn wordt gekenmerkt als *Sterk stedelijk (CBS Statline, 2025)* en heeft hierdoor een relatief hoge bevolkingsgraad. Deze hoge bevolkingsgraad zorgt voor meer verkeersbewegingen en meer ongevalsrisico, in tegenstelling tot gemeenten met het kenmerk *Niet stedelijk*. Hierdoor is het aantal ongevallen (mogelijk) hoger dan het gemiddelde van Nederland.

Verkeersslachtoffers

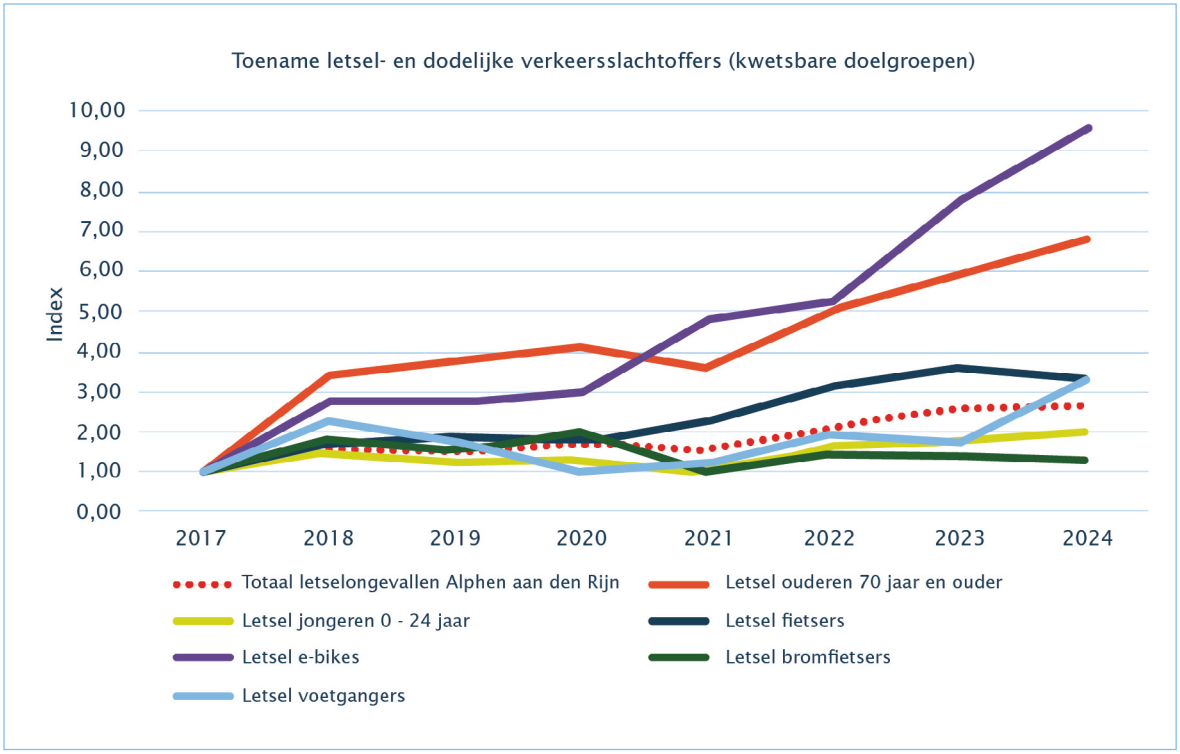
In tabel 3.1 is het aantal verkeersslachtoffers weergegeven in de periode 2017 – 2024. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen kwetsbare doelgroepen.

Tabel 3.2 Verkeersslachtoffers naar doelgroep (tabel bevat dubbeltellingen)

Alphen aan den Rijn	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totaal verkeersslachtoffers	101	159	160	171	159	215	259	264
Dodelijk	0	0	2	2	1	1	1	1
Letsel	101	159	158	169	158	214	258	263
Letsel ouderen 70 jaar en ouder	8	27	30	33	29	40	47	54
Letsel jongeren 0-24 jaar	41	61	52	53	42	67	74	82
Letsel fietsers	36	60	69	64	82	114	129	119
Letsel fietsers en e-bikes	40	71	80	76	101	135	160	157
Letsel e-bikes (incl. fatbikes)	4	11	11	12	19	21	31	38
Letsel bromfietsers	30	56	46	60	31	44	43	39
Letsel voetgangers	4	9	7	4	5	8	7	13

In figuur 3.2 is de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers per kwetsbare doelgroep weergegeven.

Figuur 3.2 Ontwikkeling verkeersslachtoffers Alphen aan den Rijn (index: 2017 = 1)



Uit bovenstaande grafiek blijkt dat er een toename aan slachtoffers is onder alle kwetsbare doelgroepen. Het aantal slachtoffers is het meest toegenomen bij E-bikes[2] en 70-plussers.

Kanttekening bij ongevallenanalyse

De stijgende lijn in het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers is niet enkel te wijten aan het toenemend aantal ongevallen en slachtoffers (in absolute aantallen). Aanvullend kan de stijging worden verklaard door de volgende factoren:

- De trendstijging in de periode 2021–2025 is steiler dan in 2016–2020, doordat ongevallen beter en nauwkeuriger worden geregistreerd;
- De coronapandemie heeft geleid tot een trendbreuk met betrekking tot het aantal verkeersbewegingen. Dit heeft directe invloed op de trend van het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers.

De stijgende lijn is daarmee niet uitsluitend het gevolg van een toename in het aantal ongevallen.

Bij de interviews met de betrokken ambtenaren werd bovenstaande ontwikkeling van verkeersongevallen- en slachtoffers herkend. Bij het interview met de politie is deze ontwikkeling besproken. De betreffende medewerker is echter nieuw in de functie waardoor diegene nog niet volledig bekend is met de ontwikkeling van verkeersongevallen en -slachtoffers in Alphen aan den Rijn. Wel is aangegeven dat deze ontwikkeling aansluit bij de landelijke ontwikkeling van verkeersongevallen.

3.2 Uitvoering maatregelen Verkeersveiligheidsplan

Dit aspect gaat in op de vraag in hoeverre de maatregelen zoals opgenomen in het Verkeersveiligheidsplan daadwerkelijk zijn uitgevoerd. Hieronder zijn de bijbehorende onderzoeksvragen en normen beschreven.

2 Onder deze categorie vallen ook fatbikes.

Onderzoeksvragen	Antwoord
In hoeverre zijn de maatregelen in het Verkeersveiligheidsplan en eventuele aanvullende maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd?	De maatregelen uit het Verkeersveiligheidsplan zijn voor een groot deel uitgevoerd. Een deel is niet uitgevoerd (deze maatregelen worden doorgeschoven naar het opvolgende Verkeersveiligheidsplan). Een aantal van de maatregelen zijn fysieke infrastructurele maatregelen. Een ander deel is beleidsmatig (dus geen fysieke maatregelen buiten op straat). Uit de opgestelde beleidsdocumenten (als maatregel in het Verkeersveiligheidsplan) komen nieuwe projecten. Een aantal van deze projecten zijn uitgevoerd, maar het merendeel zal in de komende jaren uitgevoerd moeten worden (het uitgangspunt 'werk-met-werk maken' wordt gehanteerd; maatregelen worden dus doorgevoerd op locaties waar de gemeente 7 Onder deze categorie vallen ook fatbikes al bezig gaat met een reconstructie / herinrichting van een wegvak of kruispunt). Dit heeft te maken met beschikbare ambtelijke capaciteit en financiële middelen.
Norm	
1. De maatregelen zijn aantoonbaar uitgevoerd	
2. De maatregelen zijn uitgevoerd zoals beoogd	
3. Er wordt een overzicht / voortgangsrapportage bijgehouden	

1. De maatregelen zijn aantoonbaar uitgevoerd

Uit de toegestuurde documenten en de interviews met de betrokken ambtenaren en de wethouder blijkt dat de maatregelen zoals in het Verkeersveiligheidsplan beschreven voor een groot deel zijn uitgevoerd. Hierbij is een scheiding te maken tussen maatregelen zoals op te stellen beleid, zoals het *Programma Fiets (2019), de Aanpak Grijze wegen (2023) en het Educatieplan (2023)* en de aanpak van daadwerkelijke fysieke knelpunten die hieruit voortvloeien.

De maatregelen zoals beschreven in het Verkeersveiligheidsplan zijn grotendeels uitgevoerd. Er is een Aanpak Grijze Wegen opgesteld om de verkeersknelpunten op de grijze wegen op te lossen. Ook is er reeds een start gemaakt met de uitvoering van maatregelen op straat. De fysieke uitvoering van projecten/maatregelen beslaat meerdere jaren; logischerwijs zijn daarom niet alle locaties uit deze aanpak al aangepakt (focus is werk-met-werk maken). Deze maatregelen zullen daarom ook in de komende jaren worden uitgevoerd. Ook zijn diverse knelpunten uit de knelpuntenlijst van het Programma Fiets aangepakt. Een strategie om de stijging van het aantal verkeersslachtoffers te beperken, met bijzondere aandacht voor jongeren, fietsers en bromfietsers, is niet uitgevoerd. Dit heeft te maken met een tekort aan ambtelijke capaciteit en middelen, blijkt uit de interviews. Deze strategie wordt opgenomen in het opvolgende verkeersveiligheidsplan.

Alles overwegende wordt deels voldaan aan de norm.

2. De maatregelen zijn uitgevoerd zoals beoogd

Uit de interviews met de betreffende ambtenaren en de wethouder blijkt dat de maatregelen voor een groot deel zijn uitgevoerd zoals van tevoren beoogd:

- De aanpak voor de grijze wegen heeft geresulteerd in een uitvoeringsplan, waar de komende jaren uitvoering aan gegeven gaat worden;
- Het ongevallenprotocol is opgesteld. Uit de interviews met de ambtenaren en de verkeersadviseur van de politie blijkt dat dit als waardevolle aanvulling wordt ervaren. Het protocol leidt tot nieuwe inzichten om de verkeersveiligheid te verbeteren;
- Het Programma Fiets bevat een lijst met fysieke knelpunten. Hier wordt (nu en de komende jaren) uitvoering aan gegeven;
- Vóór het opstellen van het Educatieplan (2023) was er ook sprake al van projecten met betrekking tot verkeerseducatie. Maar hier was destijds weinig zicht en sturing op. Het Educatieplan biedt inzicht en structuur in de verschillende wijzen waarop verkeerseducatie wordt aangeboden. Uit de interviews met de betrokken ambtenaren blijkt dat dit door de gemeente als waardevol wordt ervaren omdat hierdoor meer overzicht is in het

educatieaanbod richting de verschillende doelgroepen. Het effect van verkeerseducatie op verkeersveiligheid is echter niet meetbaar omdat educatie één van de factoren is die de verkeersveiligheid beïnvloedt. Het effect van enkel educatie is niet te onderscheiden;

- Voor het kruispunt N209 – Heerewegh zijn gesprekken met de provincie Zuid-Holland gaande. Het project bevindt zich momenteel in de ontwerpfase (uitvoering naar verwachting in 2027).

Van de maatregelen die zijn uitgevoerd, is de uitvoering zoals beoogd. Alles overwegende wordt daarom voldaan aan de norm.

3. Er wordt een overzicht / voortgangsrapportage bijgehouden

Uit de interviews is gebleken dat de gemeente een overzicht bijhoudt van de voortgang van de aanpak van de verschillende maatregelen *("Overzicht stand van zaken verkeersveiligheidsplan")*. Dit overzicht is onderdeel van de toegestuurde documenten. Het overzicht bevat de maatregelen zoals beschreven in het verkeersveiligheidsplan en tevens worden hierin de stand van zaken, voortgang en hieruit voortvloeiende acties bijgehouden. In deze lijst zijn geen (fysieke) projecten beschreven die voortkomen uit het *Programma Fiets of de Aanpak Grijze wegen*. Uitzondering hierop is de aanpak van kruispunt N209 – Heerewegh, aangezien deze als enige locatie specifieke maatregel in het plan is opgenomen.

Alles overwegende wordt deels voldaan aan de norm.

3.3 Verschil in verkeersongevallen na genomen maatregelen

Dit aspect gaat in op de toe- of afname van het aantal verkeersonveilige situaties na het nemen van verkeerskundige maatregelen.

Hieronder zijn de bijbehorende onderzoeksvragen en normen beschreven. Op de volgende pagina's is beschreven hoe tot deze beoordeling is gekomen.

Onderzoeksvragen	Antwoord
Zijn er minder verkeers-onveilige situaties ontstaan na de genomen maatregelen op die specifieke locaties?	Het is lastig om te stellen of het aantal ongevallen na de genomen maatregelen is gedaald, het aantal ongevalscijfers is dermate laag is dat hier geen verband gelegd kan worden. Wel kan worden gesteld dat door de maatregelen de verkeersveiligheid over het algemeen is toegenomen (door verlaging van het ongevalsrisico op de betreffende locaties).
Norm	
1. De verkeersveiligheid op de locaties is verbeterd	

1. De verkeersveiligheid op de locaties is verbeterd

Per locatie is informatie verzameld over de verkeersveiligheid vóór en ná de maatregel. Dit betreft de inrichting (risico's, conflictpunten tussen verkeersdeelnemers), het aantal geregistreerde ongevallen en de gereden snelheid (V85-waarde[3]).

Bij de 14 onderzochte locaties is het aantal ongevallen na het nemen van de maatregel meestal lager. Dit geldt ook voor de afloop/ernst van de ongevallen. Er zijn echter ook enkele locaties waar het aantal ongevallen is toegenomen. Daarbij moet worden opgemerkt dat het totaal aantal ongevallen laag is en dat de verschillen tussen de oude en de nieuwe situatie summier zijn (bijvoorbeeld 1 of 2 ongevallen verschil). Het is daardoor niet te stellen in hoeverre er überhaupt een trenddaling (of - stijging) van ongevallen is en in hoeverre dit een gevolg is van de maatregel, of dat dit incidentele ongevallen betreft. Om goed het effect van de betreffende maatregel te beoordelen, zou dit over meerdere jaren beschouwd moeten worden. Gezien de fysieke maatregelen recent zijn uitgevoerd en het aantal ongevallen laag is, is op basis van enkel de ongevallen niet te concluderen of de objectieve verkeersveiligheid is verbeterd als gevolg van de maatregel. Daarom is over elke maatregel een verkeerskundig oordeel gegeven. Hierbij is gekeken naar de genomen maatregel en op welke manier dit de verkeersveiligheid beïnvloedt (op basis

3 Deze waarde is de snelheid in km/h die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden. Deze waarde wordt landelijk door wegbeheerders en politie gebruikt om de snelheid van het verkeer aan te duiden.

van risico's en conflicten tussen verkeersdeelnemers). In het algemeen kan worden gesteld dat de genomen maatregelen bijdragen aan de verkeersveiligheid. Bij de ene maatregel is het effect hoger dan bij de andere maatregel.

Er kan op basis van objectieve data niet overtuigend worden geconcludeerd dat de verkeersveiligheid op de locaties is verbeterd. Daarom wordt deels voldaan aan de norm.

3.4 Verkeersveiligheidsbeleid passend voor de hele gemeente

Dit aspect gaat over of het verkeersveiligheidsbeleid adequaat en passend is voor de gehele gemeente. Hieronder zijn de bijbehorende onderzoeksvragen en normen beschreven. Op de volgende pagina's is beschreven hoe tot deze beoordeling is gekomen.

Vraag	Antwoord
In hoeverre is het verkeers-veiligheidsbeleid van de gemeente in opzet adequaat en passend voor de hele gemeente?	Het verkeersveiligheidsbeleid lijkt adequaat en passend voor de gehele gemeente. De gemeente heeft inzicht in de spreiding van verkeersonveilig-heid en risico's. Het verkeersveiligheidsbeleid is gemeentedekkend (wegencategorisering, Aanpak Grijze wegen, Programma Fiets). Er bestaat een beeld dat de meeste middelen besteed worden in de kern Alphen aan den Rijn, maar dit blijkt niet uit de beleidsmatige aanpak en de interviews. De aanpak van verkeersonveilige locaties is geprioriteerd op basis van een vaste systematiek (ongevallen, risico's, snelheden, klachten), maar omdat wordt gericht op werk-met-werk maken betekent dit niet dat de hoogst geprioriteerde (meest onveilige) locaties als eerst worden uitgevoerd. Op deze wijze wordt wel efficiënt omgegaan met de beperkte financiële middelen, maar worden niet per se de meeste noodzakelijke locaties als eerste aangepakt.

Norm
1. De gemeente heeft inzicht in de spreiding van verkeersonveiligheid in de gemeente
2. De aanpak van verkeersonveiligheid en de inzet van middelen daarvoor vindt verspreid over de gemeente plaats volgens een systematische aanpak
3. Het verkeersveiligheidsbeleid is gebaseerd op een onderbouwde visie
4. De doelen van het beleid zijn duidelijk geformuleerd en sluiten aan bij de problemen en risico's met betrekking tot verkeersveiligheid
5. Er is een duidelijk gemeentedekkend wegencategoriseringsplan
6. Er is een duidelijk gemeentedekkend fietsnetwerk gedefinieerd
7. Er zijn eenduidige inrichtingsprincipes gedefinieerd volgens geldende richtlijnen
8. De gemeente voert actief beleid op de aanpak van verkeersonveilige situaties
9. De gemeente heeft inzicht in verkeersveiligheidsrisico's
10. De gemeente besteed aandacht aan risicogroepen (ouderen, jongeren, fietsers, voetgangers)

1. De gemeente heeft inzicht in de spreiding van verkeersonveiligheid in de gemeente

Uit de interviews blijkt dat de gemeente middels een risicoanalyse (door de regio beschikbaar gesteld) en middels de ongevallenstatistiek van VIA inzicht heeft in de verkeersonveiligheid en de spreiding hiervan in de gehele gemeente. De betrokken medewerkers krijgen daarnaast ook regelmatig input van de gebiedsadviseurs over verkeersmeldingen die verspreid zijn over de gehele gemeente.

De fysieke maatregelen (die voortkomen uit de Aanpak Grijze wegen of het Programma Fiets) zijn over de gehele gemeente verdeeld. Hieruit blijkt dat de gemeente inzicht heeft over de spreiding van de verkeersveiligheid en hierop acteert.

Alles overwegende wordt voldaan aan de norm.

2. De aanpak van verkeersonveiligheid en de inzet van middelen daarvoor vindt verspreid over de gemeente plaats volgens een systematische aanpak

Uit de analyse van de documenten en de interviews blijkt dat de gemeente inzet op verkeersveiligheid in de gehele gemeente. Dat wil zeggen dat in de gehele gemeente maatregelen worden uitgevoerd die de verkeersveiligheid verbeteren.
De aanpak voor de grijze wegen en het programma voor fietsverkeer bevatten beide een eigen uitvoeringsprogramma met aan te pakken locaties verspreid over de gehele gemeente.
Bij de aanpak van verkeersonveilige locaties (vanuit de Aanpak Grijze wegen) wordt op een systematische wijze naar weginrichting, aantal ongevallen, snelheid en het aantal klachten gekeken. Daardoor worden de locaties met hoogste risico's hoger geprioriteerd. In de prioritering zoals opgenomen in de Aanpak Grijze wegen zijn de hoogst geprioriteerde locaties verspreid over verschillende kernen in de gemeente.

Bij het interview met de gebiedsadviseurs werd genoemd dat er mogelijk meer (media)aandacht gaat naar projecten in de kern Alphen aan den Rijn. Dit zou tot het beeld kunnen leiden dat in de kern Alphen aan den Rijn meer maatregelen worden uitgevoerd ten opzichte van de overige kernen in de gemeente. Uit de documentatie die wij hebben ontvangen blijkt dit niet; er worden zowel in de kern Alphen aan den Rijn als in de overige kernen maatregelen uitgevoerd t.b.v. het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Alles overwegende wordt voldaan aan de norm.

3. Het verkeersveiligheidsbeleid is gebaseerd op een onderbouwde visie

Het Verkeersveiligheidsplan omschrijft duidelijk hoe de gemeente lokaal invulling geeft aan de landelijke visie Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Het SPV beschrijft negen aspecten. Het Verkeersveiligheidsplan van de gemeente beschrijft per aspect hoe de gemeente hier vorm aan geeft (de "Alphense keuzes").

Daarnaast is uit de interviews gebleken dat het Verkeersveiligheidsplan is opgesteld op basis van ongevallentrends en signalen uit de omgeving (meldingen, gebiedsadviseurs, Fietsersbond, etc.)

Het Verkeersveiligheidsplan is daarmee een combinatie van vertaling van het landelijk beleid en uitwerking van de lokale verkeerssituatie. Het is daarmee gebaseerd op een onderbouwde visie.

Alles overwegende wordt voldaan aan de norm.

4. De doelen van het beleid zijn duidelijk geformuleerd en sluiten aan bij de problemen en risico's met betrekking tot verkeersveiligheid

In de aanleiding van het Verkeersveiligheidsplan staat omschreven dat het *Verkeersveiligheidsplan 2021 - 2026* verkeersveiligheidsaspecten bevat welke de komende jaren worden uitgewerkt. Hierbij is de uitwerking zowel verdiepend onderzoek als aanpak van knelpunten. Het plan geeft daarmee aan waar op het gebied van verkeersveiligheid de nadruk op wordt gelegd. Er worden een aantal speerpunten beschreven (Strategie verminderen verkeersslachtoffers, Aanpak Grijze wegen, Uitvoeringsagenda fietsknelpunten, Educatieplan en Aanpak knelpunt N209 – Heerewegh). Van deze speerpunten staat veelal het doel concreet beschreven. Van het Verkeersveiligheidsplan als geheel is geen duidelijke doelstelling beschreven.

Het Verkeersveiligheidsplan sluit aan bij de voornaamste problemen en risico's met betrekking tot verkeersveiligheid. Gegeven dat een concrete algehele doelstelling ten behoeve van het Verkeersveiligheidsplan ontbreekt (maar deze wel aanwezig is voor de hierin benoemde speerpunten), wordt deels voldaan aan de norm.

5. Er is een duidelijk gemeentedekkend wegencategoriseringsplan

Met de Aanpak Grijze wegen zijn per kern knelpunten ten aanzien van de oude categorisering beschreven. Dit heeft geleid tot een nieuwe wegencategorisering voor alle kernen.

Wegencategorisering voor de buitenwegen is niet op kaart aangeduid. Maar er is tekstueel wel aangegeven dat alle buitenwegen in gemeentelijk beheer gecategoriseerd zijn als erftoegangsweg. Deze zijn (daarom) niet in een kaart opgenomen.

In het plan is niet alleen autostructuur opgenomen, maar ook fiets, openbaar vervoer, calamiteiten, vrachtverkeer en landbouwroutes. Tevens is er een uitvoeringsprogramma om knelpunten ten aanzien van de nieuwe wegencategorisering aan te pakken.

Kortom, voor zowel binnen als buiten de bebouwde kom is er een gemeentedekkend categoriseringsplan.

Alles overwegende wordt voldaan aan de norm.

6. Er is een duidelijk gemeentedekkend fietsnetwerk gedefinieerd
In het Programma Fiets heeft de gemeente een dekkend fietsnetwerk opgenomen. Deze is te vinden via deze link.

Er wordt voldaan aan de norm.

7. Er zijn eenduidige inrichtingsprincipes gedefinieerd volgens geldende richtlijnen
Uit de interviews met de betreffende ambtenaren blijkt dat in het Gemeentelijk Handboek Openbare Ruimte op basis van wegfunctie de inrichtingsprincipes zijn beschreven. Deze principes zijn gebaseerd op de landelijke richtlijnen van het CROW[4]. Daarmee kan worden geconcludeerd dat er eenduidige inrichtingsprincipes zijn gedefinieerd. Daarmee wordt voldaan aan de norm.

8. De gemeente voert actief beleid op de aanpak van verkeersonveilige situaties
De gemeente acteert zowel proactief als reactief op onveilige verkeerssituaties, dat blijkt uit de analyse van de documenten, de interviews met verschillende ambtenaren, de wethouder en de verkeersadviseur van de politie. De gemeente heeft verkeersonveilige situaties inzichtelijk, maar focust op werk-met-werk maken. Dat houdt in dat verkeerskundige maatregelen zoveel mogelijk worden uitgevoerd bij geplande reconstructies of onderhoud.

Grote verkeerskundige knelpunten worden doorgaans niet op zich aangepakt omdat dit kostentechnisch niet haalbaar is. Hierdoor worden de grootste knelpunten niet als eerst aangepakt.

Kleinschalige maatregelen kan de gemeente wel buiten onderhoud uitvoeren. Dit is zowel proactief (op basis van het Verkeersveiligheidsplan) als reactief (op basis van meldingen, etc.). Er is beperkt budget om kleinschalige maatregelen te nemen.

Daarnaast werkt de gemeente met een ongevallenprotocol. Na een ongeval met ernstig letsel overlegt de gemeente samen met de politie over de oorzaak van het ongeval en over mogelijke maatregelen die de gemeente kan treffen om de verkeersveiligheid te verbeteren. In enkele gevallen heeft dit geleid tot een directe verbetering van de verkeersveiligheid. Voor voorliggend onderzoek zijn geen concrete locatie gebonden maatregelen te benoemen. Uit de interviews blijkt dat het doorgaans gaat om laaghangend fruit zoals het verplaatsen van zicht belemmerende bebording.

Samenvattend kan worden gesteld dat de gemeente actief beleid voert op de aanpak van verkeersonveilige situaties, maar dat de fysieke aanpak gebaseerd is op werk-met-werk maken. Hierdoor worden niet per se de verkeersonveilige situaties met het meeste risico als eerst aangepakt, maar wordt gestuurd op kostenefficiëntie.

Alles overwegende wordt er deels voldaan aan de norm.

4 Landelijk kennisinstituut voor de inrichting van de openbare ruimte.

9. De gemeente heeft inzicht in verkeersveiligheidsrisico's

Op basis van de toegestuurde documenten en de interviews met de betrokken ambtenaren kan worden gesteld dat de gemeente in voldoende mate inzicht heeft in verkeersveiligheidsrisico's. Deze risico's staan beschreven in het Verkeersveiligheidsplan, maar zijn ook inzichtelijk middels een risicoanalyse (beschikbaar gesteld door de regio). Daarnaast bieden de ongevallenanalyse van VIA en input vanuit de politie en omgeving inzicht in de verkeersveiligheidsrisico's in de gemeente. Tevens is tijdens de interviews gebleken dat de betrokken ambtenaren op de hoogte zijn van de gestelde risico's in het verkeersveiligheidsbeleid.

Alles overwegende wordt er voldaan aan de norm.

10. De gemeente besteedt aandacht aan risicogroepen (ouderen, jongeren, fietsers, voetgangers)

In het Verkeersveiligheidsplan staat als maatregel om een strategie uit te werken voor het tegengaan van het stijgend aantal verkeersslachtoffers, in het bijzonder voor kwetsbare doelgroepen (jongeren, fietsers, bromfietsers). Ouderen staan niet als specifieke doelgroep in deze strategie beschreven, terwijl dit wel een kwetsbare doelgroep is. Uit de interviews met de betrokken ambtenaren is gebleken dat deze strategie nog niet is uitgewerkt en dat het uitwerken van deze strategie wordt doorgeschoven naar het opvolgende verkeersveiligheidsplan dat in 2026 wordt opgesteld. De strategie is niet uitgewerkt vanwege een tekort aan ambtelijke capaciteit en middelen, zo blijkt de interviews.

Dit betekent echter niet dat er geen aandacht aan de risicogroepen wordt besteed. In het Programma Fiets is een knelpuntenlijst opgenomen, waar uitvoering aan wordt gegeven. Zo zijn op verschillende locaties reeds maatregelen getroffen. Daarnaast heeft de gemeente een Educatieplan opgesteld. Dit Educatieplan richt zich op alle leeftijden en doelgroepen, waaronder fietsers, jongeren en ouderen. De gemeente voert regie op de uitvoering van de educatie maatregelen. De daadwerkelijke activiteiten worden niet door de gemeente zelf maar door partnerorganisaties (zoals Veilig Verkeer Nederland) uitgevoerd.

Kortom, de gemeente besteedt aandacht aan risicogroepen, maar conform het Verkeersveiligheidsplan had dit meer moeten zijn. Daarom wordt er deels voldaan aan de norm.

3.5 Objectieve meetgegevens

Dit aspect gaat in op objectieve meetgegevens (op welke manier feitelijke informatie wordt gemeten). Hieronder zijn de bijbehorende onderzoeksvragen en normen beschreven. Op de volgende pagina's is beschreven hoe tot deze beoordeling is gekomen.

Vraag	Antwoord
Welke objectieve meetgegevens worden bijgehouden om de verkeersveiligheid te meten? Wordt op deze gegevens gestuurd?	De gemeente heeft inzicht in de verkeersveiligheid middels de ongevallenanalyse van VIA en de door de regio/provincie beschikbaar gestelde risicoanalyse. Daarnaast heeft het team verkeer structureel contact met de politie over verkeersveiligheid. Ook krijgt de gemeente inzicht in verkeersveiligheid door klachten en meldingen uit de omgeving en signalen die via de gebiedsadviseurs binnen komen. De gemeente stuurt op de beschikbare informatie, maar focust op werk-met-werk maken. Hierdoor worden de locaties met de meeste prioriteit niet automatisch als eerste aangepakt.
Norm	
1. De gemeente heeft inzicht in het aantal (ernstige) verkeersongevallen en in de locaties waar die ongevallen zich vaak voor doen	
2. De gemeente stuurt op de genoemde inzichten	

1. De gemeente heeft inzicht in het aantal (ernstige) verkeersongevallen en in de locaties waar die ongevallen zich vaak voor doen

De gemeente heeft inzicht in de geregistreerde ongevallen middels VIA. Deze tool biedt inzicht in onder andere de aard, ernst en spreiding van ongevallen. Daarnaast blijkt uit de interviews met de betrokken ambtenaren dat de gemeente inzicht heeft in verkeersveiligheidsrisico's middels een risicoanalyse welke door de regio is opgesteld.

Daarnaast heeft de gemeente afstemming met de politie over de verkeersveiligheid in de gemeente. Ook krijgt de gemeente inzicht in verkeersveiligheid op basis van klachten, meldingen uit de omgeving en via partnerorganisaties zoals de Fietsersbond. Meldingen worden bijgehouden in twee systemen (zaaksysteem Djuma en meldsysteem Signalen). Hierdoor wordt het aantal verkeersveiligheidsmeldingen gemonitord.

Kortom, de gemeente houdt op meerdere manieren objectieve meetgegevens bij. Hierdoor heeft de gemeente voldoende inzicht in de verkeersveiligheid.

Alles overwegende wordt er voldaan aan de norm.

2. De gemeente stuurt op de genoemde inzichten

Bij iedere melding maakt de gemeente een afweging of dit een acute situatie betreft. Indien nodig wordt hier direct op geacteerd, maar is dit meestal niet het geval. Bij grotere knelpunten worden deze meegenomen bij onderhoudsprojecten (werk-met-werk maken).

Meldingen vanuit de gebiedsadviseurs worden doorgezet naar het team verkeer. Uit het interview met de gebiedsadviseurs blijkt dat de samenwerking met het team verkeer goed is, maar dat er weinig ruimte is voor maatwerk. Het is voor de betrokken ambtenaren frustrerend dat vaak niets met de meldingen gedaan kan worden, omdat de beschikbare middelen beperkt zijn. Deze meldingen worden daarom pas opgepakt bij onderhoudsprojecten.

De gemeente stuurt op de genoemde inzichten, maar de directe aanpak van verkeersonveilige situaties is afhankelijk van financiële middelen, waardoor knelpunten veelal worden gekoppeld aan onderhoudsprojecten (werk-met-werk maken).

Alles overwegende wordt er deels voldaan aan de norm.

3.6 Financiële kaders

Dit aspect gaat in op financiële kaders. Hieronder zijn de bijbehorende onderzoeksvragen en normen beschreven. Op de volgende pagina's is beschreven hoe tot deze beoordeling is gekomen.

Vraag	Antwoord
Is het beleid binnen de financiële kaders (doelmatig) uitgevoerd? Zijn er extra aanvragen of overschrijdingen geweest in de afgelopen raadsperiode?	De financiële kaders voor verkeersveiligheidsbeleid zijn duidelijk vastgelegd. Het beleid is binnen de financiële kaders uitgevoerd. Uit de interviews is gebleken dat er geen sprake is van extra aanvragen en dat er tevens geen sprake is van financiële overschrijdingen.
Norm	
1. De financiële kaders voor verkeersveiligheidsbeleid zijn duidelijk vastgelegd	
2. De verkeersveiligheidsprojecten zijn binnen budget uitgevoerd	
3. Er zijn extra aanvragen ingediend voor verkeersveiligheid	
4. Er is sprake van overschrijdingen van de financiële kaders (aandacht voor aantal projecten en mate van overschrijding)	

1. De financiële kaders voor verkeersveiligheidsbeleid zijn duidelijk vastgelegd

In het raadsvoorstel met het onderwerp "Vaststellen Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2021 – 2026" (vastgesteld op 28 januari 2021) staan onder het kopje "Financiële consequenties" de volgende budgetten beschreven:

- €80.000,- voor verkeerseducatie;
- €30.000,- voor kleinschalige aanpassingen;
- €300.000,- voor verkeersaanpassingen binnen reconstructies.

Hiermee kan worden gesteld dat de financiële kaders voor verkeersveiligheidsbeleid duidelijk zijn vastgesteld.

Er wordt voldaan aan de norm.

2. De verkeersveiligheidsprojecten zijn binnen budget uitgevoerd
Bij herinrichtingsprojecten (ook bij niet-specifiek verkeersveiligheidsprojecten) is de scope en het budget vooraf vastgesteld. Hierin is op voorhand al nagedacht over aanpassingen ten behoeve van de verkeersveiligheid. Bij de interviews is gebleken dat de budgetten niet zijn overschreden.

Voor op zichzelf staande verkeerskundige maatregelen is apart budget beschikbaar. Het budget is kaderstellend voor de omvang van deze maatregelen. Daarom heeft hier geen overschrijding plaatsgevonden.

Er wordt voldaan aan de norm.

3. Er zijn extra aanvragen ingediend voor verkeersveiligheid
Uit het interview met de wethouder is gebleken dat de stap naar de gemeenteraad voor het aanvragen van extra budget altijd kan worden gemaakt. Echter, uit de interviews is gebleken dat er geen extra aanvragen zijn ingediend voor verkeersveiligheid.

Deze norm is beschrijvend. Er is daarom niet beoordeeld of deze voldoet.

4. Er is sprake van overschrijdingen van de financiële kaders (aandacht voor aantal projecten en mate van overschrijding)
Uit de interviews is gebleken dat er geen sprake is van overschrijdingen van de financiële kaders.

Deze norm is beschrijvend. Er is daarom niet beoordeeld of deze voldoet.

3.7 Verkeersveiligheidsrisico's

Dit aspect gaat in op verkeersveiligheidsrisico's. Hieronder zijn de bijbehorende onderzoeksvragen en normen beschreven. Op de volgende pagina's is beschreven hoe tot deze beoordeling is gekomen.

Vraag	Antwoord
Is het verkeersveiligheidsrisico gedaald op de locaties waar maatregelen zijn genomen?	Ja, op vrijwel alle locaties waar maatregelen zijn genomen, is het verkeersveiligheidsrisico gedaald.
Norm	
1. Het verkeersveiligheidsrisico op de locaties is gedaald	

1. Het verkeersveiligheidsrisico op de locaties is gedaald
Het risico op een ongeval wordt onder andere gevormd door:
- Verschil in snelheid;
- Verschil in richting;
- Verschil in massa;

Door deze verschillen te verkleinen, wordt het risico op een ongeval gereduceerd.

Uit de locatieanalyse blijkt het volgende: De getroffen maatregelen zijn verschillend van aard, maar hebben allemaal als doel één of meerdere van bovenstaande factoren te verkleinen. Het verlagen van de maximumsnelheid, of de aanleg van snelheid remmende maatregelen, verkleint het snelheidsverschil tussen gemotoriseerd verkeer en (kwetsbaar) fietsverkeer, mits dit gepaard gaat met een passende inrichting. De aanleg van fietsstroken, of het verbreden hiervan, geeft fietsers een eigen plek op de rijbaan. Dit reduceert het verschil in massa. Daarmee kan worden gesteld dat alle maatregelen bijdragen aan verkleinen van minimaal één factor. In het algemeen kan worden gesteld dat de genomen maatregelen de verkeersveiligheidsrisico's verlagen en daarmee bijdragen aan de verkeersveiligheid.

Alles overwegende wordt voldaan aan de norm.

3.8 Snelheden

Dit aspect gaat in op snelheden van het verkeer. Hieronder zijn de bijbehorende onderzoeksvragen en normen beschreven. Op de volgende pagina's is beschreven hoe tot deze beoordeling is gekomen.

Vraag	Antwoord
Zijn de snelheden van het verkeer gedaald op de locaties waar maatregelen zijn getroffen?	Het is op basis van objectieve data niet te stellen of de snelheid is gedaald als gevolg van de maatregel. Op basis van de locatieanalyse kan worden gesteld dat de meeste snelheid remmende maatregelen vermoedelijk wel het gewenste effect behalen.
Norm	
1. De snelheden van het verkeer zijn aantoonbaar gedaald op de locaties waar maatregelen zijn getroffen.	

1. De snelheden van het verkeer zijn aantoonbaar gedaald op de locaties waar maatregelen zijn getroffen

Uit de locatieanalyse kan niet worden herleid in hoeverre er sprake is van een snelheidsdaling (of - stijging). In het onderzoek is op de locaties geen significant snelheidsverschil waargenomen. Dit sluit niet direct uit dat er geen verschil is, maar dit heeft met name te maken met de beschikbare informatie. De snelheidsgegevens van vóór de maatregelen zijn slechts beperkt bekend. Daarom is het niet mogelijk een vergelijking te maken van de situatie vóór en ná de maatregel. Daarnaast is de beschikbare snelheid weergegeven per wegvak. Voor één locatie zijn er meerdere wegvakken, met dus meerdere snelheden. Deze snelheden variëren enigszins ten opzichte van elkaar. Daarom is niet exact te stellen of de snelheid op de locaties als gevolg van de maatregelen is gedaald.

Tijdens de locatiebezoeken is waargenomen dat de effectiviteit van snelheidsremmende maatregelen wisselend is. Snelheidsremmende maatregelen leiden in de meeste gevallen tot een snelheidsdaling (in ieder geval ter hoogte van de maatregel).

In verband met de beperkte informatie kan niet objectief worden gesteld of de snelheid op de locaties waar maatregelen zijn getroffen aantoonbaar is gedaald. Gezien de aard van de maatregelen en de constateringen tijdens de schouwen lijkt het dat de snelheid ter plekke van de maatregel is gedaald.

Alles overwegende wordt deels voldaan aan de norm.

3.9 Risicogestuurde aanpak

Dit aspect gaat in op de mate van risicogestuurde aanpak. Hieronder zijn de bijbehorende onderzoeksvragen en normen beschreven. Op de volgende pagina's is beschreven hoe tot deze beoordeling is gekomen.

Vraag	Antwoord
Is het beleid toegespitst op de aanpak van de grootste verkeersveiligheidsrisico's?	Bij het vaststellen van het Verkeersveiligheidsplan 2021 – 2026 heeft de gemeente prioriteit gegeven aan een aantal maatregelen. Echter, de uitvoering van fysieke maatregelen is gericht op werk-met-werk maken waardoor de grootste verkeersveiligheidsrisico's niet als eerste worden aangepakt.
Norm	
1. De gemeente hanteert een heldere prioritering en daarop gebaseerd uitvoeringsplan	
2. De gemeente neemt maatregelen die voldoende anticiperen op risico's voor de verkeersveiligheid (risicogestuurde maatregelen)	
3. De gemeente heeft inzicht in de veiligheidsrisico's en spitst beleid daar op toe	

1. De gemeente hanteert een heldere prioritering en daarop gebaseerd uitvoeringsplan

Bij het vaststellen van het *Verkeersveiligheidsplan 2021 – 2026* door de gemeenteraad is prioriteit gegeven aan de volgende maatregelen:

- Een strategie om het stijgend aantal verkeersslachtoffers tegen te gaan, met bijzondere aandacht voor het grote aandeel jongeren, fietsers en bromfietsers door lokaal invulling te geven aan het SPV2030;
- Uitvoeringsagenda verkeersveiligheidsknelpunten voor de fiets;
- Aanpak Grijze wegen.

Bovenstaande drie onderwerpen hebben prioriteit gekregen omdat hierbij de meeste winst te behalen is op het gebied van verkeersveiligheid, zoals blijkt uit het raadsvoorstel.

In de Aanpak Grijze wegen en het Programma Fiets is vervolgens een uitvoeringsprogramma opgenomen waarin maatregelen staan beschreven. De prioritering zoals opgenomen in de Aanpak Grijze wegen is gebaseerd op een systematische aanpak op basis van weginrichting, aantal ongevallen, snelheid en het aantal klachten. De prioritering is daarmee helder. De uitvoering hiervan is echter gebaseerd op werk-met-werk maken en is niet op basis van de maatregelen met de hoogste prioriteit.

Kortom, de gemeente hanteert een heldere prioritering, maar de uitvoering van deze maatregelen is gebaseerd op werk-met-werk maken en niet op basis van de hoogste verkeersveiligheidsrisico's.

Alles overwegende wordt deels voldaan aan de norm.

2. De gemeente neemt maatregelen die voldoende anticiperen op risico's voor de verkeersveiligheid (risicogestuurde maatregelen).

De maatregelen die de gemeente neemt zorgen voor het verlagen van ongevalsrisico's (verschil in snelheid, richting en massa). Echter, omdat werk-met-werk maken het uitgangspunt is, wordt niet het grootste veiligheidsrisico als eerste aangepakt.

Tevens heeft de gemeente in het Verkeersveiligheidsplan opgenomen om een strategie op te stellen om het stijgend aantal verkeersslachtoffers tegen te gaan, met bijzondere aandacht voor risicogroepen (jongeren, fietsers en bromfietsers). Hoewel deze strategie in het Verkeersveiligheidsplan was opgenomen, is deze tot op heden wegens gebrek aan ambtelijke capaciteit niet uitgevoerd, zo blijkt uit de interviews met de betrokken ambtenaren.

Hoewel de gemeente de risico's wel inzichtelijk heeft, worden onvoldoende maatregelen genomen die anticiperen op deze risico's.

Alles overwegende wordt daarom niet voldaan aan de norm.

3. De gemeente heeft inzicht in de veiligheidsrisico's en spitst beleid daar op toe

Op basis van de toegestuurde documenten en de interviews met de betrokken ambtenaren kan worden gesteld dat de gemeente in voldoende mate inzicht heeft in verkeersveiligheidsrisico's (input uit risico-analyse, VIA, politie en de omgeving). Deze risico's staan beschreven in het Verkeersveiligheidsplan.
In het Verkeerveiligheidsplan is aandacht voor risicogroepen, zoals fietsers, jongeren en ouderen. In het Verkeerveiligheidsplan zijn maatregelen opgenomen om de verkeersveiligheid van deze risicogroepen te verbeteren. Dit gaat om het opstellen van een Educatieplan, Aanpak Grijze wegen en een strategie om het stijgend aantal verkeersslachtoffers tegen te gaan. Deze laatste is tot op heden echter niet uitgevoerd. Hoewel het beleid toegespitst is op de verkeersveiligheidsrisico's, is de uitvoering hiervan minder op deze risico's toegespitst, aangezien de fysieke uitvoering is gebaseerd op werk-met-werk maken.

Als het gaat om het beleid, kan worden gesteld dat wel aan de norm wordt voldaan. Als het gaat om de fysieke uitvoering hiervan wordt niet aan de norm voldaan. Dat overwegende wordt er deels voldaan aan de norm.

Samenvatting spoor I

In onderstaand tekstkader is de samenvatting van de onderzoeksvragen en -normen van spoor I weergegeven.

Spoor I

- *Het aantal (ernstige) ongevallen laat de laatste jaren een stijgende trend zien;*
- *De gemeente heeft inzicht in ongevallen en risico's van verkeersonveiligheid in de gehele gemeente;*
- *De aanpak van verkeersonveiligheid vindt verspreid over de gemeente plaats en is gebaseerd op een onderbouwde visie en is gebaseerd op verkeersveiligheidsrisico's;*
  - *Een concrete doelstelling van het Verkeersveiligheidsplan lijkt echter niet*
  - *aanwezig;*
  - *Deze is wel aanwezig voor de verschillende speerpunten;*
- *De gemeente houdt een systematische werkwijze aan;*
  - *Er zijn duidelijke financiële kaders die niet worden overschreden;*
  - *De speerpunten uit het Verkeersveiligheidsplan zijn uitgewerkt in concrete maatregelen;*
  - *De focus ligt op werk-met-werk maken. Hierdoor wordt kostenefficiënt gewerkt, maar worden niet de knelpunten met de grootste risico's/onveiligheid het eerst aangepakt;*
- *De meeste maatregelen zoals opgenomen in het verkeersveiligheidsplan zijn uitgevoerd;*
  - *Hoewel de gemeente maatregelen op basis van verschillende (risico)factoren prioriteert, vindt de uitvoering plaats op basis van gepland onderhoud. Een deel van de projecten is al uitgevoerd, de rest wordt in de komende jaren uitgevoerd;*
- *Op basis van objectieve data (snelheid en aantal ongevallen) is een verbetering van de verkeersituaties (na fysieke maatregelen) nauwelijks meetbaar. Dit heeft niet te maken met de getroffen maatregelen, maar met de beschikbare informatie. Op basis van verkeerskundige uitgangspunten lijkt de verkeersveiligheid en het verkeersveiligheidsrisico op vrijwel alle locaties verbeterd;*
- *Niet alle maatregelen zijn uitgevoerd. Dit heeft met name te maken met een tekort aan ambtelijke capaciteit en een tekort aan financiële middelen.*

4 Spoor II – Informatievoorziening aan gemeenteraad

Dit hoofdstuk is gericht op de informatievoorziening aan de gemeenteraad. In dit hoofdstuk wordt gekeken in hoeverre de raad geïnformeerd wordt en op de hoogte is van verkeersveiligheidsbeleid en in hoeverre de gemeenteraad hiermee haar controlerende rol kan uitvoeren.
Op de volgende pagina's is ingegaan op de beantwoording van de onderzoeksvragen.

Onderzoeksvragen spoor II	
1	Zijn de beleidsdoelen op verkeersveiligheid voldoende sturend? Zijn de beleidsdoelen bekend bij de raad om de raad haar controlerende rol te kunnen laten vervullen op het gebied van verkeersveiligheid?
2	Is de informatievoorziening aan de raad voldoende om de kader stellende en controlerende rol op het gebied van verkeersveiligheid in te vullen?

4.1 Beleidsdoelen bekend bij de raad

Dit aspect gaat in op de mate waarin de beleidsdoelen op verkeersveiligheid voldoende sturend zijn en in hoeverre deze doelen bekend zijn bij de gemeenteraad. Hieronder zijn de bijbehorende onderzoeksvragen en normen beschreven. Op de volgende pagina's is beschreven hoe tot deze beoordeling is gekomen.

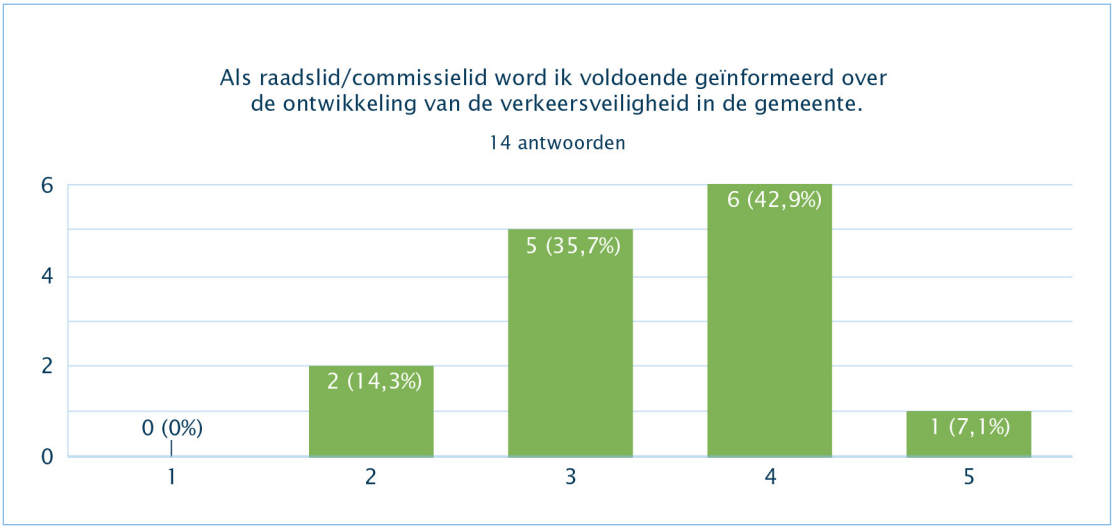
Vraag	Antwoord
Zijn de beleidsdoelen op verkeersveiligheid voldoende sturend?	De beleidsdoelen van het Verkeersveiligheidsplan zijn niet allemaal SMART geformuleerd. Daardoor is het lastiger om hier op te acteren en te sturen en uiteindelijk te kijken of de doelen gehaald zijn. De doelen van het Verkeersveiligheidsplan zijn dus minder SMART geformuleerd, maar de hieruit voortvloeiende speerpunten zijn concreter uitgewerkt en zijn hierdoor wel beter te sturen en te beoordelen.
Zijn de beleidsdoelen bekend bij de raad om de raad haar controlerende rol te kunnen laten vervullen op het gebied van verkeersveiligheid?	Het merendeel van de raad is op de hoogte van de beleidsdoelen. Ook geeft het merendeel van de raadsleden aan dat zij over voldoende informatie beschikken om een controlerende goed uit te kunnen voeren.
Norm	
1. De raadsleden worden geïnformeerd over de ontwikkeling van verkeersveiligheid en de acties en maatregelen uit het Verkeersveiligheidsplan 2021 – 2026	
2. De raadsleden zijn bekend met de doelen op gebied van verkeersveiligheid	
3. De raadsleden zijn bekend met de doelen, speerpunten en maatregelen zoals opgenomen in Verkeersveiligheidsplan 2021 – 2026	
4. De raadsleden zijn bekend met de doelen, speerpunten en maatregelen zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan (in wording)	
5. De beleidsdoelstellingen en speerpunten zijn SMART geformuleerd	
6. De speerpunten zijn uitwerkt in concrete maatregelen	

1. De raadsleden worden geïnformeerd over de ontwikkeling van verkeersveiligheid en de acties en maatregelen uit het Verkeersveiligheidsplan 2021 – 2026

Uit het interview met de betrokken ambtenaren en de wethouder blijkt dat de raad niet periodiek wordt geïnformeerd over de ontwikkeling van verkeersveiligheid in de gemeente. Uit de enquête die bij de

gemeenteraad is afgenomen blijkt dat de meeste respondenten over het algemeen vinden dat zij voldoende over dit onderwerp worden geïnformeerd (zie figuur 4.1). Ook blijkt uit de enquête dat de respondenten over het algemeen bekend zijn met de maatregelen die voortvloeien uit het Verkeersveiligheidsplan. Hoewel de informatievoorziening vanuit de ambtelijke organisatie naar de gemeenteraad op periodieke wijze minimaal is, lijkt het merendeel van de gemeenteraadsleden dit voldoende te vinden. Verkeersveiligheid is wel een onderwerp wat op ad hoc basis aan de orde komt in de gemeenteraad.

Figuur 4.1 Resultaat enquête: informatievoorziening gemeenteraad



Alles overwegende wordt deels voldaan aan de norm.

2. De raadsleden zijn bekend met de doelen op gebied van verkeersveiligheid

Uit de enquête blijkt dat het merendeel van de respondenten bekend is met de beleidsdoelen op het gebied van verkeersveiligheid zoals opgenomen in het Verkeersveiligheidsplan. Ook blijkt dat het merendeel van de raadsleden over voldoende informatie beschikt om de controlerende rol uit te kunnen oefenen.

Uit de interviews met de ambtelijke medewerkers is verder niet gebleken of de raadsleden wel of niet op de hoogte zijn van de doelen op het gebied van verkeersveiligheid.

Aangezien niet alle raadsleden hebben aangegeven bekend te zijn met de doelen, wordt deels voldaan aan de norm.

3. De raadsleden zijn bekend met de doelen, speerpunten en maatregelen zoals opgenomen in Verkeersveiligheidsplan 2021 – 2026

Uit de enquête blijkt dat het merendeel van de respondenten bekend is met de doelen, speerpunten en maatregelen zoals opgenomen in het Verkeersveiligheidsplan.

Aangezien niet alle raadsleden bekend zijn met de doelen, speerpunten en maatregelen, wordt deels voldaan aan de norm.

4. De raadsleden zijn bekend met de doelen, speerpunten en maatregelen zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan (in wording)

Het opvolgende verkeersveiligheidsplan dient nog te worden opgesteld. Zodoende zijn raads- en commissieleden niet bekend met de doelen, speerpunten en maatregelen.

Deze norm kan daarom niet worden getoetst.

5. De beleidsdoelstellingen en speerpunten zijn SMART geformuleerd

In de aanleiding van het Verkeersveiligheidsplan staat omschreven dat het Verkeersveiligheidsplan verkeersveiligheidsaspecten bevat welke de komende jaren worden uitgewerkt. Deze zijn gebaseerd op de landelijke speerpunten vanuit het SPV. Hieronder staat per indicator aangegeven of de beleidsdoelstellingen SMART geformuleerd zijn:

Specifiek: Het Verkeersveiligheidsplan is opgesteld op basis van de landelijke SPV visie, toegespitst op de lokale situatie in de gemeente Alphen aan den Rijn. In het plan is echter geen concrete duidelijke doelstelling beschreven. Het Verkeersveiligheidsplan qua lokale invulling en maatregelen specifiek, maar qua doelstelling niet.

Meetbaar: Voor het Verkeersveiligheidsplan is geen concreet doel gesteld, daarom is het lastig om te meten wanneer het doel bereikt is. Er worden een aantal vervolgprojecten beschreven (N209, Educatieplan en dergelijke). Van deze vervolgprojecten staat veelal wel het doel concreet beschreven. Daarmee zijn deze vervolgprojecten meetbaar.

Acceptabel: Het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers is een doel dat landelijk wordt geaccepteerd.

Realistisch: Het Verkeersveiligheidsplan bevat concrete maatregelen. Dit betreft met name beleidsmatige uitwerkingen en daaruit voortvloeiende fysieke maatregelen die haalbaar zijn.

Tijdsgebonden: Het Verkeersveiligheidsplan is gericht op de periode 2021 -2026 en heeft daarmee een duidelijke einddatum.

Alles overwegende wordt deels voldaan aan de norm.

6. De speerpunten zijn uitwerkt in concrete maatregelen

Hieronder staat per speerpunt in welke mate de maatregelen concreet zijn uitgewerkt:

- Strategie verminderen verkeersslachtoffers (jongeren, (brom)fiets)
    - Deze strategie is nog niet uitgewerkt, dus er zijn nog geen concrete maatregelen uitgewerkt. Dat deze strategie niet is uitgewerkt is beoordeeld in paragraaf 3.2. Het ontbreken van concrete maatregelen van dit speerpunt wordt daarom niet in deze norm meegenomen.

- Aanpak Grijze wegen
    - Per kern is een wegencategorisering opgesteld. De hieruit voortvloeiende knelpunten zijn als maatregel opgenomen in een prioriteringsschema;
    - Een aantal grijze wegen is op basis van deze methodiek reeds heringericht.

- Uitvoeringsagenda fietsknelpunten
    - Het aanpakken van fietsknelpunten is een lopend proces. Inmiddels zijn een aantal fietsknelpunten aangepakt (zoals het verwijderen van ‘rotondes’ op fietspaden, verbeteren fietsoversteken, e.d.);
    - Daarmee worden fietsknelpunten omgezet in concrete maatregelen.

- Educatieplan
    - Het educatieplan bevat allerlei educatieprojecten onderverdeeld per doelgroep. Dit maakt dat het educatieplan concrete maatregelen bevat.

- Aanpak knelpunt N209 – Heerewegh
    - Dit speerpunt betreft een specifieke locatie. Het opstarten van het project is een concrete maatregel;
    - Inmiddels lopen de gesprekken met de provincie en is het project in de ontwerpfase, zo blijkt uit de interviews;

- In de tussentijd zijn er enkele quick wins uitgevoerd (o.a. fietsverkeer is uit de voorrang gehaald).

Van de uitgevoerde speerpunten kan worden gesteld da deze zijn uitgewerkt in concrete maatregelen. De niet uitgewerkte strategie is bij de beoordeling van deze norm buiten beschouwing gelaten, aangezien dit reeds is beoordeeld in paragraaf 3.2. Daarmee wordt voldaan aan de norm.

4.2 Informatievoorziening aan de raad

Dit aspect gaat in op de informatievoorziening aan de gemeenteraad. Hieronder zijn de bijbehorende onderzoeksvragen en normen beschreven. Op de volgende pagina's is beschreven hoe tot deze beoordeling is gekomen.

Vraag	Antwoord
Is de informatievoorziening aan de raad voldoende om de kaderstellende en controlerende rol op het gebied van verkeersveiligheid in te vullen?	Uit de enquête blijkt dat de raads- en commissieleden over het algemeen voldoende informatie en inzicht hebben als het gaat om verkeersveiligheid. Toch zijn er ook respondenten die aangeven dat zij niet over voldoende informatie beschikken. Vanuit de betrokken ambtenaren en de wethouder is daarnaast aangegeven dat er niet actief/periodiek gecommuniceerd wordt over de ontwikkeling van de verkeersveiligheid. De informatievoorziening om de kader stellende en controlerende rol op het gebied van verkeersveiligheid uit te voeren lijkt voldoende, maar deze mening wordt niet unaniem door alle respondenten gedeeld.
Norm	
1. De raadsleden hebben voldoende inzicht in de verkeersveiligheid in de gemeente en de ontwikkeling daarvan	
2. De raadsleden hebben voldoende inzicht in de speerpunten en maatregelen uit het verkeersbeleid	

1. De raadsleden hebben voldoende inzicht in de verkeersveiligheid in de gemeente en de ontwikkeling daarvan

Uit de enquête onder de raads- en commissieleden blijkt dat het merendeel van de respondenten aangeeft dat ze voldoende worden geïnformeerd over de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de gemeente. Ook geeft het merendeel aan dat men voldoende informatie heeft om een controlerende rol op het gebied van verkeersveiligheid uit te kunnen voeren. Op de vraag of zij in brede zin voldoende inzicht hebben in verkeersveiligheid in de gemeente wordt wisselend geantwoord. Respondenten zijn het hiermee zowel eens als oneens.

Naast informatievoorziening vanuit de gemeente, worden raadsleden ook vanuit de maatschappij (inwoners, ondernemers of andere belanghebbenden) voorzien van informatie over verkeerssituaties.

Kortom, de raadsleden beschikken over het algemeen over voldoende inzicht over de ontwikkeling van verkeersveiligheid, maar minder over de verkeersveiligheid in brede zin.

Alles overwegende wordt deels voldaan aan de norm.

2. De raadsleden hebben voldoende inzicht in de speerpunten en maatregelen uit het verkeersbeleid

Uit de enquête onder de raads- en commissieleden blijkt dat het merendeel van de respondenten aangeeft dat ze voldoende inzicht hebben in de maatregelen die voortvloeien uit het verkeersbeleid. Toch zijn er ook een aantal respondenten die aangeven dat zij hier niet voldoende inzicht in hebben. Uit de open vragen/antwoorden is hier niet nader ingegaan door de respondenten. Ook is in de open vragen/antwoorden niet aangegeven dat het gebrek aan voldoende inzicht leidt tot problemen om de controlerende rol uit te voeren.

Er wordt niet actief/periodiek naar de raad gecommuniceerd over de ontwikkeling van de verkeersveiligheid.

Dit overwegende wordt deels voldaan aan de norm.

Samenvatting spoor II

In onderstaand tekstkader is de samenvatting van de onderzoeksvragen en -normen van spoor II weergegeven.

Spoor II

- *De raadsleden worden beperkt geïnformeerd over de ontwikkeling van verkeersveiligheid. Er vindt geen periodieke communicatie plaats over verkeersveiligheid;*
- *Desondanks is het merendeel van de raads- en commissieleden van mening dat zij voldoende over het onderwerp verkeersveiligheid worden geïnformeerd;*
- *Ook geeft het merendeel van de raads- en commissieleden aan dat zij voldoende op de hoogte zijn van de beleidsdoelen en speerpunten zoals opgenomen in het Verkeersveiligheidsplan;*
- *De beleidsdoelstellingen van het Verkeersveiligheidsplan zijn niet volledig SMART geformuleerd;*
- *De daarin opgenomen speerpunten zijn daarentegen wel concreet uitgewerkt.*

5 Spoor III – Ervaren doeltreffendheid

Dit hoofdstuk richt zich met name op gevoelsmatige verkeersveiligheid en hoe de gemeente acteert op signalen over verkeersonveilige situaties vanuit de omgeving (bewoners, bedrijven e.d.).
Op de volgende pagina's is ingegaan op de beantwoording van de onderzoeksvragen.

Onderzoeksvragen spoor III	
1	Hoe waarderen inwoners, bedrijven en organisaties de verkeersveiligheid in de gemeente in de afgelopen raadsperiode?
2	Wordt er geacteerd op signalen en klachten over verkeersonveilige situaties?
3	Zijn er in de afgelopen raadsperiode raadsvragen gesteld en moties ingediend met betrekking tot verkeersveiligheid?
4	Is in raadsvragen en moties sprake van onderwerpen die qua aanpak of maatregelen die niet voorzien zijn in het vigerende beleid?

5.1 Waardering verkeersveiligheid door omgeving

Dit aspect gaat in op de waardering van verkeersveiligheid door de omgeving. Hieronder zijn de bijbehorende onderzoeksvragen en normen beschreven. Op de volgende pagina's is beschreven hoe tot deze beoordeling is gekomen.

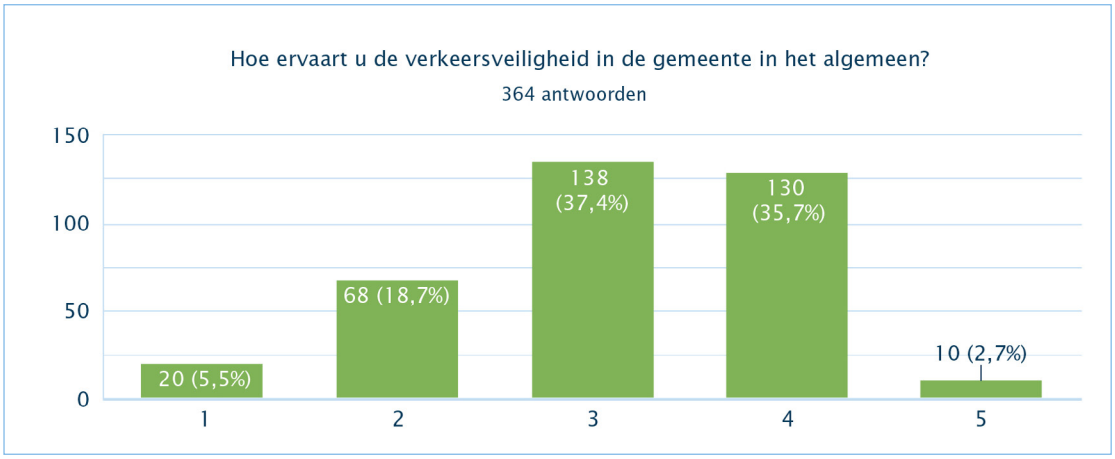
Vraag	Antwoord
Hoe waarderen inwoners, bedrijven en organisaties de verkeersveiligheid in de gemeente in de afgelopen raadsperiode?	Over het algemeen kan worden gesteld dat de respondenten van de enquête de verkeersveiligheid als voldoende beoordelen. Men geeft wel aan dat de verkeersveiligheid een negatieve ontwikkeling laat zien.
Norm	
1. De ervaren verkeersveiligheid wordt door inwoners, bedrijven en organisaties als voldoende beoordeeld	
2. De ervaren verkeersveiligheid laat een positieve ontwikkeling zien	

1. De ervaren verkeersveiligheid wordt door inwoners, bedrijven en organisaties als voldoende beoordeeld

Uit de enquête richting de omgeving blijkt dat inwoners, bedrijven en organisaties de algemene verkeersveiligheid meer veilig dan onveilig ervaren (zie figuur 5.1). De verkeersveiligheid voor voetgangers en automobilisten wordt doorgaans meer veilig ervaren. De verkeersveiligheid voor (brom)fietsers wordt meer als onveilig ervaren.

Over het algemeen kan worden gesteld dat de verkeersveiligheid als voldoende wordt beoordeeld. Voor (brom)fietsers geldt dit in mindere mate en wordt de verkeersveiligheid eerder als onvoldoende beoordeeld.

Figuur 5.1 Resultaat enquête: Ervaring verkeersveiligheid



Alles overwegende wordt deels voldaan aan de norm.

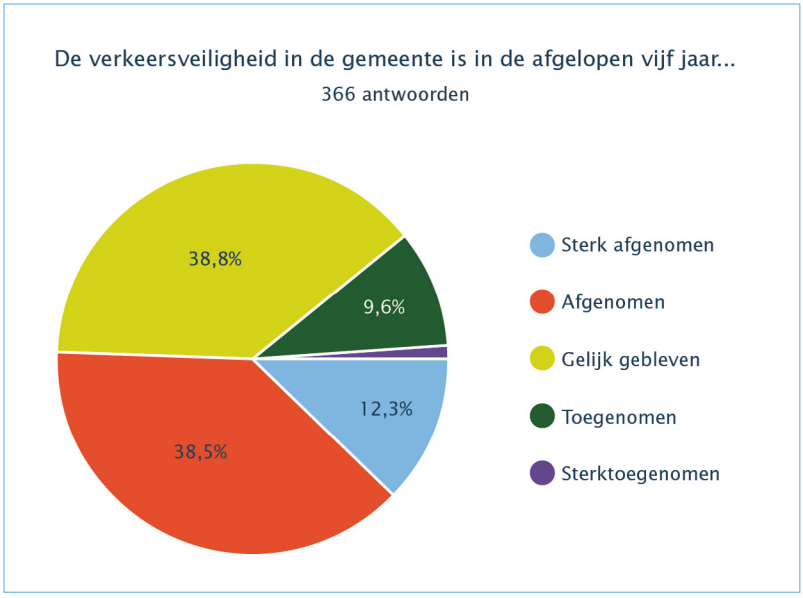
2. De ervaren verkeersveiligheid laat een positieve ontwikkeling zien

Uit de enquête richting de omgeving blijkt dat inwoners, bedrijven en organisaties geen positieve ontwikkeling ervaren als het aankomt op verkeersveiligheid. Ongeveer de helft van de respondenten geeft aan dat de verkeersveiligheid (sterk) is afgenomen (zie figuur 5.2). Circa 10% geeft aan dat de verkeersveiligheid is toegenomen. De overige respondenten geven aan dat de verkeersveiligheid gelijk is gebleven.

Wanneer er een verbetering wordt ervaren door de respondenten, komt dit met name door het veiliger inrichten van wegen en kruispunten.

Wanneer een verslechtering wordt ervaren door de respondenten, komt dit door een combinatie van drukker wordend verkeer en te snel rijdend verkeer. Ook worden nieuwe vervoersmiddelen als reden genoemd voor de toenemende onveiligheid. In (iets) mindere mate wordt de inrichting van wegen en kruispunten en afleiding in het verkeer genoemd als oorzaak voor de negatieve ontwikkeling van de verkeersveiligheid.

Figuur 5.2 Resultaat enquête: Ervaren ontwikkeling verkeersveiligheid



Alles overwegende wordt niet voldaan aan de norm.

5.2 Signalen en klachten verkeerssituaties

Dit aspect gaat in op de mate waarin de gemeente acteert op signalen en klachten over verkeerssituaties. Hieronder zijn de bijbehorende onderzoeksvragen en normen beschreven. Op de volgende pagina's is beschreven hoe tot deze beoordeling is gekomen.

Vraag	Antwoord
Wordt er geacteerd op signalen en klachten over verkeersonveilige situaties?	Er wordt geacteerd op signalen en klachten over verkeersonveilige situaties. De mate van actie is afhankelijk van de directe noodzaak. Door beperkte capaciteit en financiële middelen kan niet op alle meldingen worden geacteerd zoals gewenst en kunnen niet alle ervaren knelpunten worden opgelost.

Norm
1. De gemeente acteert aantoonbaar op signalen en klachten over verkeersonveilige situaties
2. Er vindt een overzichtelijke registratie van klachten en meldingen plaats
3. De indiener van een klacht of melding krijgt (tijdig) reactie
4. Er vindt een interne afweging plaats met betrekking tot de ontvangen opmerkingen en klachten over verkeersonveilige situaties
5. Er worden acties genomen naar aanleiding van klachten en meldingen

1. De gemeente acteert aantoonbaar op signalen en klachten over verkeersonveilige situaties

Uit de interviews met de betrokken ambtenaren is gebleken dat, door de beperkte ambtelijke capaciteit, het team prioriteiten moet stellen met betrekking tot de uit te voeren werkzaamheden.
Het afhandelen van signalen en klachten over verkeersonveilige situaties komt hierdoor niet op de eerste plaats. Iedere melding wordt beoordeeld. Indien er acuut een verkeersonveilige situatie speelt, wordt er zo snel mogelijk op geacteerd. Voor signalen zonder directe noodzaak, wordt gewerkt met een veegbrief. Melders krijgen dan een standaardreactie waarin wordt vermeld dat de situatie wordt meegenomen bij bijvoorbeeld toekomstige onderhoudswerkzaamheden.

Uit de interviews met de gebiedsadviseurs blijkt dat de samenwerking met het team verkeer goed is, maar dat met veel signalen of klachten die via de gebiedsadviseurs binnenkomen, weinig wordt gedaan. Dit komt veelal door beperkte financiële middelen en beperkte ambtelijke capaciteit.
Volgens de gebiedsadviseurs ontbreekt er ruimte voor maatwerk.

Uit de enquête die onder inwoners, bedrijven en organisaties is verspreid blijkt dat wanneer er meldingen gedaan zijn over verkeersveiligheid, er wisselend wel of niet op wordt geacteerd. Dit lijkt ongeveer gelijk verdeeld.

Alles overwegende wordt deels voldaan aan de norm.

2. Er vindt een overzichtelijke registratie van klachten en meldingen plaats

Volgens de betrokken ambtenaren zijn er twee systemen waarin meldingen, signalen en klachten geregistreerd kunnen worden. Dit betreft meldsysteem Signalen en zaaksysteem Djuma. Het meldsysteem is bedoeld voor het melden van schades, afval, verkeersonveilige situaties en dergelijke. In het zaaksysteem staan zaken en documenten geregistreerd. Indien er geen melding wordt gemaakt, maar bijvoorbeeld een brief wordt gestuurd, dan komt deze terecht in het zaaksysteem. Uit de interviews met de betrokken ambtenaren blijkt dat niet iedere medewerker gemakkelijk de juiste informatie uit de systemen kan halen. Daardoor is het lastiger om een goed totaalbeeld van een situatie te krijgen.

Alles overwegende wordt voldaan aan de norm.

3. De indiener van een klacht of melding krijgt (tijdig) reactie

Uit de interviews met de betrokken ambtenaren is gebleken dat de reactietermijn van 10 dagen met regelmaat wordt overschreden. Exacte cijfers zijn niet te geven. Het niet halen van de reactietermijn is met name een gevolg van een tekort aan ambtelijke capaciteit.

Uit de enquête die onder inwoners, bedrijven en organisaties is verspreid blijkt dat de helft van de melders wel binnen 10 dagen reactie krijgt. De andere helft geeft aan dat het langer duurt dan 10 dagen of dat zij geen reactie krijgen.

Er kan worden gesteld dat de reactietermijn structureel regelmatig wordt overschreden. Dat overwegende wordt niet voldaan aan de norm.

4. Er vindt een interne afweging plaats met betrekking tot de ontvangen opmerkingen en klachten over verkeersonveilige situaties

Uit de interviews met de betrokken medewerkers blijkt dat iedere melding intern wordt beoordeeld door het team Verkeer. Indien nodig wordt de melding ook in teamverband besproken. Indien er directe noodzaak is, wordt hiernaar gehandeld. Indien er geen directe noodzaak is wordt er gereageerd middels een veegbrief (standaard reactie op een melding).

Dit overwegende wordt voldaan aan de norm.

5. Er worden acties genomen naar aanleiding van klachten en meldingen

Uit de interviews met de betrokken ambtenaren blijkt dat afhankelijk van de aard van de klachten en meldingen actie wordt ondernomen. Wanneer er geen directe noodzaak is, wordt de melding afgedaan met een standaardreactie (veegbrief). Meldingen kunnen echter ook intern worden besproken, waarna mogelijk maatregelen worden genomen. De mate van actie is dus afhankelijk van de aard van de melding.

Uit de interviews met de betrokken ambtenaren blijkt dat er door beperkte capaciteit en financiële middelen geen ruimte is voor maatwerk en daardoor veelal geen acties worden ondernomen naar aanleiding van klachten en meldingen.

Uit de enquête blijkt dat bij ongeveer de helft van de respondenten die wel eens melding heeft gedaan met betrekking tot verkeersveiligheid, er geen maatregelen worden doorgevoerd door de gemeente. De andere helft geeft aan dat er wel (beperkte) maatregelen worden doorgevoerd.

Alles overwegende wordt deels voldaan aan de norm.

5.3 Raadsvragen en moties

Dit aspect gaat over raadsvragen en moties met betrekking tot verkeersveiligheid. Hieronder zijn de bijbehorende onderzoeksvragen en normen beschreven. Op de volgende pagina's is beschreven hoe tot deze beoordeling is gekomen.

Vraag	Antwoord
Zijn er in de afgelopen raadsperiode raadsvragen gesteld en moties ingediend met betrekking tot verkeersveiligheid?	Ja. In de afgelopen raadsperiode zijn meerdere raadsvragen gesteld en moties ingediend met betrekking tot verkeersveiligheid.
Norm	
1. Er zijn in de afgelopen raadsperiode raadsvragen gesteld en moties ingediend met betrekking tot verkeersveiligheid. Daarbij aandacht voor aantal en aard van de ingediende raadsvragen en moties	

1. Er zijn in de afgelopen raadsperiode raadsvragen gesteld en moties ingediend met betrekking tot verkeersveiligheid. Daarbij aandacht voor aantal en aard van de ingediende raadsvragen en moties

Van de periode 2021 – juli 2025 (aanvang voorliggend onderzoek) zijn alle verkeer gerelateerde Artikel 40 vragen en moties geïnventariseerd. Een deel van de raadsvragen had directe betrekking op verkeersveiligheid. Deze vragen hadden met name betrekking op kruispunten, snelheid of sluipverkeer. Het kruispunt Boezemlaan – Aardbeienpad (Boskoop) komt vaker terug.

In dezelfde periode zijn er drie moties ingediend die betrekking hadden op verkeersveiligheid. Deze gingen over het inzetten van een Safetysafe[5], een zebrapad en de veiligheid rondom schoolomgevingen. De motie betreffende het zebrapad is niet in stemming gebracht. De andere moties zijn aangenomen.

Uit het interview met de wethouder blijkt dat verkeerskundige vraagstukken niet snel terugkomen in Artikel 40 vragen of moties.

Deze norm is beschrijvend. Er is daarom niet beoordeeld of deze voldoet.

5.4 Mate van opname in vigerend beleid

Dit aspect gaat op de vraag in hoeverre de raadsvragen en moties voorzien zijn in het vigerende beleid. Hieronder zijn de bijbehorende onderzoeksvragen en normen beschreven. Op de volgende pagina's is beschreven hoe tot deze beoordeling is gekomen.

Vraag	Antwoord
Is in raadsvragen en moties sprake van onderwerpen die qua aanpak of maatregelen niet voorzien zijn in het vigerende beleid?	Er is in de raadsvragen en moties sprake van onderwerpen die wel in het beleid zijn opgenomen. Daarnaast zijn er ook onderwerpen aangedragen die niet voorzien zijn in het vigerende beleid.
Norm	
1. Er is sprake van raadsvragen en moties met betrekking tot verkeersveiligheid, waarvan de aanpak niet is voorzien in het vigerende beleid	

1. Er is sprake van raadsvragen en moties met betrekking tot verkeersveiligheid, waarvan de aanpak niet is voorzien in het vigerende beleid

De onderwerpen waar raadsvragen over zijn gesteld, zijn locatie specifiek en zijn daardoor niet direct beschreven in het vigerende beleid (het vigerende beleid is op hoofdlijnen en bevat geen specifieke locaties). Indirect zijn deze wel onderdeel van het beleid, omdat deze wel binnen de thema's vallen. Dit geldt ook voor de ingediende moties.

De meeste raadsvragen en moties gaan over onderwerpen die in de uitwerking van het verkeersveiligheidsbeleid staan (bijvoorbeeld knelpunten fiets), maar er komen ook zaken naar voren (verzoek SafetySafe) die niet in het beleid zijn opgenomen. Hier wordt wel aandacht aan gegeven.

Deze norm is beschrijvend. Er is daarom niet beoordeeld of deze voldoet.

5 SafetySafe (2025), "Een slimme snelheidsmeterspaarpot die goed rijgedrag beloont". Beschikbaar op: https://safetysafe.nl/, geraadpleegd op 26-11-2025

Samenvatting spoor III

In onderstaand tekstkader is de samenvatting van de onderzoeksvragen en -normen van spoor III weergegeven.

Spoor III

- *De verkeersveiligheid wordt door de omgeving over het algemeen als voldoende beoordeeld;*
- *Voetgangers en automobilisten ervaren zich veiliger, (brom)fietsers voelen zich eerder onveilig;*
- *Ondanks dat het algemene beeld schetst dat de verkeersveiligheid als voldoende wordt beoordeeld, is de ontwikkeling van de ervaren verkeersveiligheid overtuigend negatief;*
- *Deze ervaren negatieve ontwikkeling wordt met name veroorzaakt door drukker wordend verkeer en nieuwe vervoersmiddelen. Ook de onveilige inrichting van wegen en kruispunten en afleiding in het verkeer wordt (in mindere mate) als reden genoemd;*
- *Meldingen, klachten of signalen die de gemeente uit de omgeving krijgt over verkeersveiligheid worden overzichtelijk geregistreerd, maar de reactietermijn wordt structureel niet altijd gehaald. Dit is veelal een gevolg van tekort ambtelijke capaciteit;*
  - *Veelal worden melders beantwoordt middels een standaard reactie (veegbrief);*
- *Meldingen worden intern afgewogen en zo nodig wordt er actie ondernomen;*
- *Er wordt echter niet altijd gevolg gegeven aan meldingen. Sommige medewerkers vinden dat ruimte voor maatwerk ontbreekt. Dit kan te maken hebben met beleid, maar ook met beperkte financiële middelen;*
- *In de afgelopen raadsperiode zijn verschillende raadsvragen gesteld en moties ingediend rondom het thema verkeersveiligheid. Er zijn zowel onderwerpen die wel direct in het beleid zijn opgenomen als onderwerpen die niet direct in het beleid zijn opgenomen.*

Bijlage I Normenkader

Tabel 1. Onderzoeksopzet en onderzoeksvragen Verkeersveiligheid Alphen aan den Rijn			
Sporen		**Methode**	**Norm** *(cursief gedrukte aspecten zijn geen normen, maar dienen tbv beschrijving)*
Spoor I. *Onderzoeksvragen gericht op de doeltreffendheid van de sturing op de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid*			
1	Hoeveel verkeersongevallen hebben zich in de onderzochte periode voorgedaan? Is daarmee sprake van een stijging of een daling?	▪ Ongevallenanalyse met Viastat ▪ Interviews hulpdiensten	▪ Aantal verkeersongevallen per jaar, in de periode 2021 - 2025 ▪ Aantal verkeersslachtoffers per jaar, in de periode 2021 – 2025 met onderscheid ▪ tussen afloop en type vervoerswijze ▪ Aantal verkeersongevallen en slachtoffers in risicogroepen (ouderen, jongeren, fietsers, voetgangers) per jaar, periode 2021 - 2025 ▪ Vergelijking bovenstaande met periode 2016 - 2020
2	In hoeverre zijn de maatregelen in het verkeersveiligheidsplan en eventuele aanvullende maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd?	▪ Analyse (beleids)documenten ▪ Interviews deskundigen	▪ De maatregelen zijn aantoonbaar uitgevoerd ▪ De maatregelen zijn uitgevoerd zoals beoogd ▪ Er wordt een overzicht / voortgangsrapportage bijgehouden
3	Zijn er minder verkeersonveilige situaties ontstaan na de genomen maatregelen op die specifieke locaties?	▪ Interviews deskundigen ▪ Interviews hulpdiensten ▪ Vragenlijst bewoners, bedrijven, organisaties ▪ Locatieonderzoek, observaties /verkeersveiligheidsaudit	▪ De verkeersveiligheid op de locaties is verbeterd. Oordeel op basis van: ▪ Aantal verkeersongevallen ▪ Verloop van het aantal ongevallen in de afgelopen jaren ▪ Ernst van de ongevallen (dodelijk, letsel) risicogroepen (ouderen, jongeren, fietsers, voetgangers) ▪ Verkeerskundig oordeel / verkeersveiligheidsauditor
4	In hoeverre is het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente in opzet adequaat en passend voor de hele gemeente?	▪ Ongevallenanalyse met Viastat ▪ Analyse (beleids)documenten ▪ Interviews deskundigen ▪ Verkeerskundige analyse en schouw gemeente	▪ De gemeente heeft inzicht in de spreiding van verkeersonveiligheid in de gemeente ▪ De aanpak van verkeersonveiligheid en de inzet van middelen daarvoor vindt ▪ verspreid over de gemeente plaats volgens een systematische aanpak ▪ Het verkeersveiligheidsbeleid is gebaseerd op een onderbouwde visie ▪ De doelen van het beleid zijn duidelijk geformuleerd en sluiten aan bij de problemen en risico's met betrekking tot verkeersveiligheid ▪ Er is een duidelijk gemeente dekkend wegencategoriseringsplan ▪ Er is een duidelijk gemeente dekkend fietsnetwerk gedefinieerd ▪ Er zijn eenduidige inrichtingsprincipes gedefinieerd volgens geldende richtlijnen ▪ De gemeente voert actief beleid op de aanpak van verkeersonveilige situaties ▪ De gemeente heeft inzicht in verkeersveiligheidsrisico's ▪ De gemeente besteed aandacht aan risicogroepen (ouderen, jongeren, fietsers, voetgangers)
5	Welke objectieve meetgegevens worden bijgehouden om de verkeersveiligheid te meten? Wordt op deze gegevens gestuurd?	▪ Interviews deskundigen ▪ Interviews hulpdiensten ▪ Analyse databronnen, ongevallenprotocol	▪ De gemeente heeft inzicht in het aantal (ernstige) verkeersongevallen en in de locaties waar die ongevallen zich vaak voor doen ▪ De gemeente stuurt op de genoemde inzichten

6	Is het beleid binnen de financiële kaders (doelmatig) uitgevoerd? Zijn er extra aanvragen of overschrijdingen geweest in de afgelopen raadsperiode?	▪ Interviews deskundigen / projectleiders	▪ De financiële kaders voor verkeersveiligheids-beleid zijn duidelijk vastgelegd ▪ De verkeersveiligheidsprojecten zijn binnen budget uitgevoerd ▪ Er zijn extra aanvragen ingediend voor verkeersveiligheid ▪ Er is sprake van overschrijdingen van de financiële kaders (aandacht voor aantal projecten en mate van overschrijding)

7	Is het verkeersveiligheidsrisico gedaald op de locaties waar maatregelen zijn genomen?	▪ Interviews deskundigen
		▪ Interviews hulpdiensten
		▪ Locatieonderzoek / verkeersveiligheidsaudit
			▪ Het verkeersveiligheidsrisico op de locaties is gedaald, oordeel o.b.v.
			  ▪ Resultaten verkeersveiligheidsaudit
			  ▪ Verkeerskundig oordeel locatieonderzoek
			  ▪ Oordeel / bevindingen geïnterviewden

8	Zijn de snelheden van het verkeer gedaald op de locaties waar maatregelen zijn getroffen?	▪ Analyse verkeersdata	▪ De snelheden van het verkeer zijn aantoonbaar gedaald op de locaties waar maatregelen zijn getroffen.
9	Is het beleid toegespitst op de aanpak van de grootste verkeersveiligheidsrisico's?	▪ Interviews deskundigen ▪ Analyse verkeersongevallen ▪ Analyse verkeersnetwerken	▪ De gemeente hanteert een heldere prioritering en daarop gebaseerd uitvoeringsplan ▪ De gemeente neemt maatregelen die voldoende anticiperen op risico's voor de verkeersveiligheid (risicogestuurde maatregelen). ▪ De gemeente heeft inzicht in de veiligheids-risico's en spitst beleid daar op toe

Tabel 1. Onderzoeksopzet en onderzoeksvragen Verkeersveiligheid Alphen aan den Rijn

Sporen		Methode	Norm
Spoor II. *Onderzoeksvragen gericht op de informatievoorziening aan de raad*			
1	Zijn de beleidsdoelen op verkeers-veiligheid voldoende sturend? Zijn de beleidsdoelen bekend bij de raad om de raad haar controlerende rol te kunnen laten vervullen op het gebied van verkeersveiligheid?	▪ Consultatie raadsleden. ▪ Analyse beleidsdocumenten: smart formuleringen beleidsdoele ▪ Interviews beleidsmedewerkers / projectleiders / teamleiders	▪ De raadsleden worden geïnformeerd over de ontwikkeling van verkeersveiligheid en de acties en maatregelen uit het Verkeersveiligheidsplan 2021 – 2026 ▪ De raadsleden zijn bekend met de doelen op gebied van verkeersveiligheid ▪ De raadsleden zijn bekend met de doelen, speerpunten en maatregelen zoals opgenomen in Verkeersveiligheidsplan 2021 – 2026 ▪ De raadsleden zijn bekend met de doelen, speerpunten en maatregelen zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan (in wording) ▪ De beleidsdoelstellingen en speerpunten zijn smart geformuleerd ▪ De speerpunten zijn uitwerkt in concrete maatregelen
2	Is de informatievoorziening aan de raad voldoende om de kaderstellende en controlerende rol op het gebied van verkeersveiligheid in te vullen?	▪ Consultatie raadsleden	▪ De raadsleden hebben voldoende inzicht in de verkeersveiligheid in de gemeente en de ontwikkeling daarvan ▪ De raadsleden hebben voldoende inzicht hebben in de speerpunten en maatregelen uit het verkeersbeleid
Spoor III. *Onderzoeksvragen gericht op ervaren doeltreffendheid van de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid*			
1	Hoe waarderen inwoners, bedrijven en organisaties de verkeersveiligheid in de gemeente in de afgelopen raadsperiode?	▪ Online vragenlijst voor inwoners, bedrijven en organisaties. ▪ Contacten met dorpsbelangen (etc), bedrijvenverenigingen, (belangen)organisaties	▪ De ervaren verkeersveiligheid wordt door inwoners, bedrijven en organisaties als voldoende beoordeeld ▪ De ervaren verkeersveiligheid laat een positieve ontwikkeling zien
2	Wordt er geacteerd op signalen en klachten over verkeersonveilige situaties?	▪ Interviews deskundigen ▪ Analyse systematiek afhande-ling klachten en meldingen mbt verkeersveiligheid: van ontvangst melding tot en met afhandeling	▪ De gemeente acteert aantoonbaar op signalen en klachten over verkeersonveilige situaties ▪ Er vindt een overzichtelijke registratie van klachten en meldingen plaats ▪ De indiener van een klacht of melding krijgt (tijdig) reactie ▪ Er vindt een interne afweging plaats met betrekking tot de ontvangen opmerkingen en klachten over verkeersonveilige situaties ▪ Er worden acties genomen naar aanleiding van klachten en meldingen
3	Zijn er in de afgelopen raads-periode raadsvragen gesteld en moties ingediend met betrekking tot verkeersveiligheid?	▪ Interviews deskundigen ▪ Inventarisatie en analyse raadsvragen en moties	▪ Er zijn in de afgelopen raadsperiode raadsvragen gesteld en moties ingediend met betrekking tot verkeersveiligheid ▪ Daarbij aandacht voor aantal en aard van de ingediende raadsvragen en moties
4	Is in raadsvragen en moties sprake van onderwerpen die qua aanpak of maatregelen die niet voorzien zijn in het vigerende beleid?	▪ Interviews deskundigen ▪ Inventarisatie en analyse raadsvragen en moties	▪ Er is sprake van raadsvragen en moties met betrekking tot verkeersveiligheid, waarvan de aanpak niet is voorzien in het vigerende beleid

Contact met Gemeente Alphen aan den Rijn

Bezoekadres
Stadhuisplein 1 2405 SH Alphen aan den Rijn

Postadres
Postbus 13 2400 AA Alphen aan den Rijn

Telefoon
+31(0) 172 465 352

Website
https://www.alphenaandenrijn.nl/Bestuur_en_organisatie/Gemeenteraad/Raadscommissies/Rekenkamer

E-mail
rekenkamer@alphenaandenrijn.nl