Actualiseren verkeersveiligheidsplan 2026-2030

Rapport

Alphen aan den Rijn

Colofon

Titel:	Actualiseren verkeersveiligheidsplan 2026-2030
Subtitel:	Gemeente Alphen aan den Rijn
Opdrachtgever:	Gemeente Alphen aan den Rijn Denijs van Roijen
Opdrachtnemer:	DTV Marcel Willekens
Datum:	3-6-2026
Kenmerk:	250354/GDo
Status rapport	DEFINITIEF

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

1.1 Aanleiding 4

1.2 Doel van het verkeersveiligheidsplan 4

1.3 Afbakening en reikwijdte 5

1.4 Positionering van het plan 5

1.5 Leeswijzer 5

2 Managementsamenvatting 6

3 Inventarisatie en analyse 9

3.1 Bestaand verkeersveiligheidsplan 9

3.1.1 Maatregelen 9

3.1.2 Evaluatie door Rekenkamer 10

3.2 Objectieve verkeersdata 10

3.2.1 Verzamelen objectieve data 10

3.2.2 Ontwikkelingen ongevallencijfers 11

3.2.3 Gecombineerde databronnen 11

3.3 Subjectieve verkeersveiligheid 12

4 De visie en ambities van Alphen aan den Rijn 14

4.1 Onze koers: veilig van deur tot deur 14

4.2 Ambities 14

4.3 Van ambitie naar aanpak 15

5 Spoor 1: Aanpak van wegen en wegvakken 16

5.1 Introductie 16

5.2 Spoor 1: Speerpunten 17

5.3 Van speerpunten naar aanpak: risico-indicatoren en prioritering 17

5.4 Spoor 1: Maatregelen 18

6 Spoor 2: Aanpak van kruispunten en rotondes 22

6.1 Introductie 22

6.2 Spoor 2: Speerpunten 22

6.3 Spoor 2: Maatregelen 22

7 Spoor 3: Aanpak en beïnvloeding van verkeersgedrag 24

7.1 Introductie 24

7.2 Spoor 3: Speerpunten 24
7.3 Spoor 3: Maatregelen 25
8 Uitvoeringsprogramma 27
8.1 Korte termijn maatregelen (2026 – 2027) 27
8.2 Middellange termijn maatregelen (2028 – 2030) 32
9 Monitoring, bijsturing en heroverweging 33
9.1 Doel en uitgangspunten 33
9.2 Jaarlijkse monitoring 33
9.3 Tweejaarlijkse heroverweging van de aanpak 34
9.4 Doorontwikkeling van data en analysemethoden 34
9.5 Governance en organisatorische inbedding 35
9.6 Koppeling met programmering en uitvoering 35
9.7 Conclusie 35
BIJLAGE A Objectieve verkeersdata 36
BIJLAGE B Resultaten subjectieve verkeersveiligheidsanalyse 42
BIJLAGE C Risico-indicatoren 45
BIJLAGE D Spoor 1 Speerpunten 48
BIJLAGE E Toelichting op Speerpunt 3 54
BIJLAGE F Prioritering risicovolle wegvakken 56
BIJLAGE G Spoor 2 Speerpunten 57

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Alphen aan den Rijn stelt een nieuw verkeersveiligheidsplan op, omdat de looptijd van het huidige verkeersveiligheidsplan (2021–2026) afloopt. Gelijktijdig vragen nieuwe landelijke inzichten, zoals het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030), om een actualisatie naar een risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid[1]. De gemeente wil daarom, in samenwerking met betrokken stakeholders, komen tot een geactualiseerd uitvoeringskader voor verkeersveiligheid voor de periode 2026–2030, inclusief een bijbehorend uitvoeringsprogramma. Deze opdracht kent een aantal duidelijke uitgangspunten:

- Het nieuwe verkeersveiligheidsplan vormt het uitvoeringskader voor de periode 2026–2030, in lijn met landelijke beleidsontwikkelingen;
- Het plan wordt opgesteld volgens de principes van risicogestuurd werken, waarbij objectieve en subjectieve data leidend zijn voor prioritering;
- Het plan richt zich primair op verkeersveiligheid, maar legt waar relevant verbinding met andere thema's zoals sociale veiligheid en toegankelijkheid;
- Het plan bevat zowel een strategisch prioriteringskader als een concrete vertaling naar maatregelen en een uitvoeringsagenda;
- De totstandkoming is een co-productie tussen gemeente, adviesbureau DTV en stakeholders (zoals politie, VVN, Qbuzz en Fietsersbond).

1.2 Doel van het verkeersveiligheidsplan

Het verkeersveiligheidsplan 2026–2030 heeft als doel om te komen tot een samenhangend, uitvoerbaar en datagestuurd prioriteringskader dat bijdraagt aan een structurele verbetering van de verkeersveiligheid in de gemeente Alphen aan den Rijn.
Concreet betekent dit dat het plan:

- inzicht geeft in de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's, op basis van objectieve data (zoals ongevallen, snelheid en intensiteiten) en subjectieve signalen (zoals meldingen en belevingsonderzoek);
- deze risico's vertaalt naar heldere ambities en speerpunten;
- een navolgbare en onderbouwde prioritering aanbrengt in locaties, doelgroepen en thema's;
- en dit uitwerkt in concrete maatregelen en een uitvoeringsprogramma voor de komende jaren.

Daarbij ligt de nadruk op het realiseren van een risicogestuurde verbetering van de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers, met specifieke aandacht voor kwetsbare groepen zoals jongeren, ouderen en fietsers.

[1] Risicogestuurde aanpak houdt in dat verkeersveiligheidsplan niet (alleen) wordt gebaseerd op locaties waar al ongevallen hebben plaatsgevonden, maar vooral ongevallen probeert te voorkomen door risico's vooraf te herkennen en aan te pakken (dus proactief in plaats van reactief).

1.3 Afbakening en reikwijdte

Het verkeersveiligheidsplan richt zich op de verkeersveiligheid binnen de gemeentegrenzen van Alphen aan den Rijn en omvat:

- alle gemeentelijke wegen, fietspaden, voetpaden en schoolomgevingen;
- locaties waar verschillende modaliteiten samenkomen, zoals kruispunten en OV-haltes;
- maatregelen gericht op zowel infrastructuur als gedrag en handhaving.

Niet-gemeentelijke infrastructuur (zoals provinciale wegen) valt in principe buiten de scope, tenzij samenwerking noodzakelijk is vanwege een verkeersveiligheidsknelpunt met een duidelijk gemeentelijk belang.

1.4 Positionering van het plan

Het verkeersveiligheidsplan staat niet op zichzelf, maar is ontstaan uit een bredere gemeentelijke beleidscontext. Het plan:

- sluit aan op de (concept) Mobiliteitsvisie (die momenteel in ontwikkeling is), die richting geeft aan de inrichting en het gebruik van het mobiliteitssysteem;
- bouwt voort op het bestaande verkeersveiligheidsplan (2021-2026) en lopende programma's;
- en geeft invulling aan nationale ambities uit het SPV2030, met een nadruk op een proactieve en datagedreven aanpak.

Daarmee vormt dit verkeersveiligheidsplan het centrale kader voor alle gemeentelijke inspanningen op het gebied van verkeersveiligheid in de periode 2026-2030.

1.5 Leeswijzer

In Hoofdstuk 2 is een managementsamenvatting opgenomen. Hoofdstuk 3 beschrijft de inventarisatie en analyse van de actuele verkeersveiligheidssituatie. Hoofdstuk 4 beschrijft de gemeentelijke visie en ambities. In hoofdstuk 5 tot en met 7 worden deze vertaald naar drie sporen met concrete speerpunten. Hoofdstuk 8 beschrijft het uitvoeringsprogramma.

2 Managementsamenvatting

De gemeente Alphen aan den Rijn staat voor de opgave om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren in een context waarin het verkeerssysteem complexer wordt, verkeersdruk toeneemt en kwetsbare groepen zoals fietsers, jongeren en ouderen relatief vaak betrokken zijn bij ongevallen. Met dit verkeersveiligheidsplan wordt invulling gegeven aan een samenhangend en uitvoerbaar prioriteringskader voor de periode 2026–2030, in lijn met landelijke uitgangspunten zoals het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.
De kern van het plan is een risicogestuurde aanpak, waarbij niet alleen wordt gereageerd op ongevallen, maar juist proactief wordt ingezet op het voorkomen van risico's op basis van objectieve data en ervaringen van inwoners.

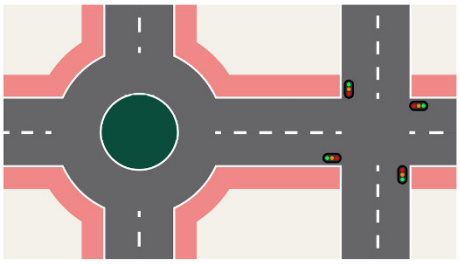
3 Sporen aanpak als fundament

Het verkeersveiligheidsplan is opgebouwd uit drie samenhangende sporen, die gezamenlijk alle relevante aspecten van het verkeerssysteem adresseren.



Spoor 1: Veilige inrichting van wegen en wegvakken

Hieronder vallen de volgende speerpunten:
Speerpunt 1: Eenduidige, herkenbare weginrichting
Speerpunt 2: Snelheid als centraal thema: juiste snelheid, juiste plek
Speerpunt 3: Fietsveiligheid: brede, snelle en sociaal veilige fietsroutes
Speerpunt 4: Veilige schoolroutes en schoolzones
Speerpunt 5: Verkeersonveilige wegvakken



Spoor 2: Veilige kruispunten en rotondes

Hieronder vallen de volgende speerpunten:
Speerpunt 6: Verkeersonveilige kruispunten en rotondes
Speerpunt 7: Standaardisering en kwaliteitskader kruispuntvormen



Spoor 3: Veilig gedrag en verkeerscultuur

Hieronder vallen de volgende speerpunten:
Speerpunt 8: Inclusieve verkeersveiligheid: van jong tot oud veilig op pad
Speerpunt 9: Focus op gedrag: proactieve en repressieve interventies

Van speerpunten naar uitvoering

De drie sporen zijn uitgewerkt in 9 speerpunten en een breed pakket aan concrete maatregelen, variërend van infrastructurele ingrepen tot gedragsprogramma's en handhaving. De uitvoering vindt gefaseerd plaats, met een nadruk op de korte termijn (2026–2027) en opschaling richting 2030. Belangrijk uitgangspunt is het principe "werk met werk maken", waarbij verkeersveiligheidsmaatregelen worden gekoppeld aan onderhoud en gebiedsontwikkeling in een samenspel tussen het sociale en het fysieke domein. Dit verhoogt de effectiviteit en doelmatigheid van investeringen.

Ambtelijke inbedding en draagvlak

Een succesvolle uitvoering vraagt om een stevige ambtelijke verankering binnen de gemeentelijke organisatie. Verkeersveiligheid is geen op zichzelf staand thema, maar raakt meerdere beleidsvelden, zoals mobiliteit, openbare ruimte, wonen, beheer, onderwijs, sociale veiligheid en gezondheid. Daarom wordt ingezet op:

- integrale samenwerking tussen beleids- en uitvoeringsafdelingen;
- structurele afstemming met externe partners (politie, regio, provincie, scholen);
- actieve betrokkenheid van bestuur en organisatie bij prioritering en keuzes;
- gerichte communicatie en participatie om maatschappelijk draagvlak te versterken.

Het plan fungeert daarbij als centrale leidraad voor alle verkeersveiligheidsactiviteiten binnen de gemeente.

Monitoring, bijsturing en heroverweging

Verkeersveiligheid is een dynamisch vraagstuk. Daarom is monitoring en evaluatie een essentieel onderdeel van dit plan. Naast jaarlijkse monitoring wordt voorgesteld om:

- eens per twee jaar een integrale heroverweging van de risicogestuurde aanpak uit te voeren;
- hierbij zowel de gehanteerde risico-indicatoren als prioritering kritisch te evalueren;
- nieuwe ontwikkelingen (zoals mobiliteitsgedrag, voertuigtypen en gebiedsontwikkeling) expliciet mee te nemen.

Dit zorgt ervoor dat het plan adaptief blijft en gericht kan worden bijgestuurd waar nodig.

Standaarden als basis voor groei

Een belangrijk onderdeel van het plan is de ontwikkeling van standaarden en kwaliteitskaders (bijvoorbeeld voor kruispunten, schoolzones en oversteekvoorzieningen). Deze standaarden:

- zorgen voor uniformiteit en herkenbaarheid in de openbare ruimte;
- ondersteunen een efficiënte uitvoering;
- vormen een fundament voor toekomstige plannen en investeringsbeslissingen.

Door standaarden beleidsmatig te verankeren, ontstaat een duurzame basis voor verdere verbetering van het verkeerssysteem.

Versterken van de datagedreven aanpak

Het plan is gebaseerd op een brede analyse van objectieve en subjectieve data. Tegelijkertijd is geconstateerd dat niet alle relevante gegevens beschikbaar zijn (bijvoorbeeld over inrichtingselementen of oversteekvoorzieningen). Daarom is het wenselijk om:

- de objectieve data verder aan te vullen en te verrijken;
- datasets beter te ontsluiten en te combineren;
- dataverzameling structureel te organiseren (bijvoorbeeld via monitoringprogramma's en nieuwe databronnen).

Een robuuste data-infrastructuur is een randvoorwaarde om de risicogestuurde aanpak verder te professionaliseren.

Koppeling met DALI en gebiedsontwikkeling

Een belangrijke succesfactor is de koppeling met Database Applicatie Leidraad Inrichting (DALI). DALI is een digitale applicatie die alle relevante informatie voor het inrichten van de openbare ruimte overzichtelijk samenbrengt. De in dit plan ontwikkelde principes, standaarden en uitgangspunten dienen hierin te worden opgenomen of ermee in lijn gebracht. Dit is van groot belang omdat:

- DALI richtinggevend is voor ontwerp en uitvoering in de openbare ruimte;
- ook projectontwikkelaars en andere externe partijen hiermee werken bij nieuwe ontwikkelingen;
- verkeersveiligheid zo vanaf het begin integraal wordt meegenomen in gebiedsontwikkelingen.
- Het is daarom noodzakelijk dat externe partijen actief worden geïnformeerd over:
    - de inhoud en ambities van het verkeersveiligheidsplan;
    - de consequenties voor ontwerp en inrichting;
    - de koppelkansen met hun projecten.

Op deze wijze wordt verkeersveiligheid verankerd in zowel gemeentelijke projecten als particuliere en regionale ontwikkelingen.

Conclusie

Met dit verkeersveiligheidsplan kiest de gemeente Alphen aan den Rijn voor een integrale, datagedreven en toekomstbestendige aanpak. Door te sturen op risico's, te investeren in infrastructuur én gedrag, en door sterke organisatorische en beleidsmatige verankering, wordt stapsgewijs toegewerkt naar een verkeerssysteem waarin iedereen zich veilig kan verplaatsen. Essentiële succesfactoren hierbij zijn:

- integrale ambtelijke inbedding en bestuurlijke sturing;
- structurele monitoring en tweejaarlijkse herijking;
- verdere ontwikkeling van data en analysemethoden;
- toepassing van standaarden als fundament;
- koppeling met DALI en ruimtelijke ontwikkelingen.

Daarmee vormt dit plan niet alleen een uitvoeringsagenda voor de komende jaren, maar ook een strategisch kader voor een blijvend veilige en toekomstbestendige openbare ruimte.

3 Inventarisatie en analyse

Om ambities en doelstellingen te kunnen formuleren is bestaande, beschikbare en relevante informatie geïnventariseerd en geanalyseerd. Dit hoofdstuk bevat per onderwerp een uiteenzetting van de analyseresultaten.

3.1 Bestaand verkeersveiligheidsplan

3.1.1 Maatregelen

Het bestaande plan – Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2021-2026 – bevat ambities en doelstellingen die gebaseerd zijn op het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030). Hieronder staan de belangrijkste maatregelen uit het bestaande plan beschreven.

1. **Het opstellen van een strategie om het stijgend aantal verkeersslachtoffers tegen te gaan, met bijzondere aandacht voor het grote aandeel jongeren, fietsers en bromfietsers in de ongevallenstatistieken.**
   Uitvoering: de strategie is opgesteld en dient in het nieuwe verkeersveiligheidsplan te worden gecontinueerd. Actiepunten uit de strategie zijn in het nieuwe plan geïmplementeerd.

2. **Het actualiseren van het wegcategoriseringsplan.**
   Uitvoering: in 2023 is het wegcategoriseringsplan geactualiseerd.

3. **Het opstellen van een concrete aanpak voor het knelpunt N209 – Heerewegh (in samenwerking met de provincie Zuid-Holland).**
   Uitvoering: concrete aanpak is opgesteld, de aansluiting N209 – Heerewegh wordt gereconstrueerd tot een 'turbokluifrotonde'. Realisatie van de rotonde vindt naar verwachting plaats in 2027.

4. Het opstellen van een uitvoeringsagenda voor de verkeersveiligheidsknelpunten voor de fiets (uitvoeringsagenda 'Programma Fiets').
   Uitvoering: in oktober 2023 heeft de gemeenteraad het 'Programma Fietshart' vastgesteld. Dit programma volgt het Programma Fiets 2019-2022 op en bevat een gemeentelijke visie op fietsen en een meerjarig uitvoeringsplan voor de korte, middellange en lange termijn. Onderdeel van het programma Fietshart is een fietsknelpuntenkaart. Deze is opgesteld en wordt actueel gehouden met behulp van onder andere Fietsersbond en VVN.

5. **Het opstellen van een educatieplan ten behoeve van het structureren en beleidsmatig borgen van campagnes, verkeerseducatie, de aanpak van schoollocaties en het contact met de scholen en het borgen van betrokkenheid vanuit de gemeente in die gevallen dat zij niet zelf als projectverantwoordelijke in verkeersveiligheidsprojecten optreedt.**

Uitvoering: In 2023 is het Verkeerseducatieplan Alphen aan den Rijn vastgesteld. De doorlooptijd van het plan is gelijk aan de doorlooptijd van het gemeentelijk verkeersveiligheidsplan.

6. **Het integraal opnemen van de aanpak Grijze wegen.**
   Uitvoering: In oktober 2020 is de **Notitie Grijze wegen** opgesteld. Naar aanleiding hiervan is met een aantal wegen in de gemeente het afwegingskader GOW30 doorlopen en aansluitend daarop het wegcategoriseringsplan geactualiseerd (zie punt 2). De gemeente bereidt plannen voor om deze wegen van een inrichting te voorzien die past bij GOW30.

3.1.2 Evaluatie door Rekenkamer

De Rekenkamer gemeente Alphen aan den Rijn heeft als (hoofd)taak om periodiek en thematisch te onderzoeken of gemeentelijk beleid:

Doeltreffend is	→ bereikt het beleid het beoogde effect?
Doelmatig is	→ gebeurt dit tegen redelijke kosten en inspanning?
Rechtmatig is	→ wordt het beleid volgens de regels uitgevoerd?

In de eerste maanden van 2026 is de uitvoering van de acties uit het bestaande gemeentelijke verkeersveiligheidsplan geëvalueerd door de Rekenkamer. In een reactie[2] op de Nota van bevindingen laat het college weten dat de bevindingen van de Rekenkamer aansluiten bij de eigen beelden rondom de inzet op verkeersveiligheid en de effectiviteit van het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid. Het college deelt de eindconclusies en is trots op wat de gemeente op dit gebied heeft bereikt met de beschikbare middelen en capaciteit, door slim gebruik te maken van subsidies en koppelkansen met geplande werkzaamheden in de openbare ruimte. Tegelijkertijd ziet het college ook dat het hierdoor niet altijd lukt om de meest onveilige situaties snel op te lossen. Dit vraagt aandacht en zodoende worden de niet uitgevoerde maatregelen uit het bestaande verkeersveiligheidsplan overgenomen in het nieuw op te stellen gemeentelijke verkeersveiligheidsplan 2026-2030.

3.2 Objectieve verkeersdata

3.2.1 Verzamelen objectieve data

Om concrete infrastructurele maatregelen te kunnen formuleren, is het belangrijk dat er objectief (onafhankelijk) en volledig beeld wordt gevormd van de actuele verkeerssituatie in de gemeente. Daarom is ervoor gekozen, gebruik te maken van objectieve verkeersdata. Analyse op basis van objectieve data is een betrouwbare werkwijze aan de hand waarvan trends en patronen herkend worden en inzicht ontstaat in de locaties met de grootste risico's.
Voor het uitvoeren van een analyse op objectieve verkeersdata is gebruik gemaakt van de volgende beschikbare informatie en bronnen:

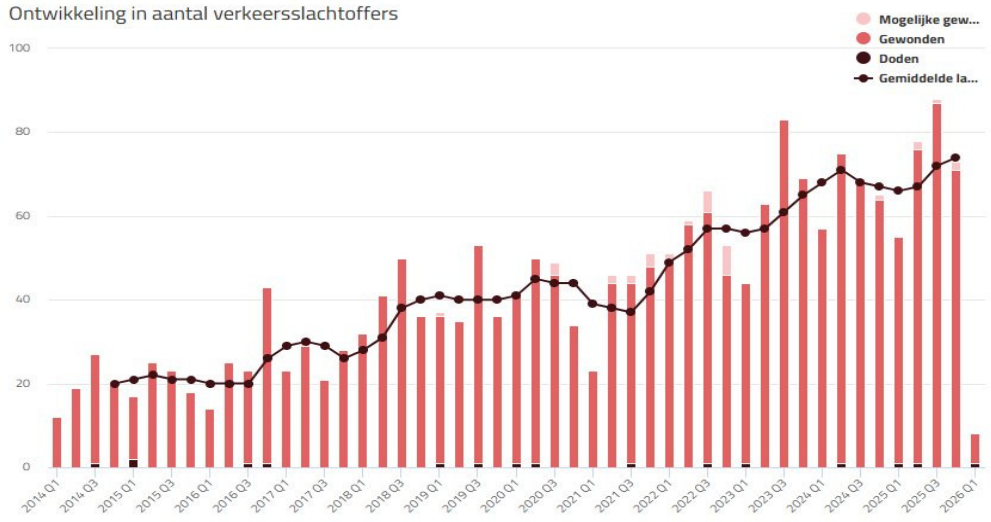
[2] Bestuurlijke reactie Nota van bevindingen onderzoek verkeersveiligheid 2021-2026 dd 12 april 2026.

- Wegcategorisering Alphen aan den Rijn
- Verkeersintensiteiten (Verkeersmodel gemeente)
- Snelheidsdata (VIA Software)
- Fietsongevallen en knelpunten (VIA Software en Fietsersbond)
- Breedtelabels[3] fietspaden (NDW Dataportaal)
- Type fietsvoorzieningen (NDW Dataportaal)
- Schoollocaties en schoolroutes[4] (DTV-tool Mijn kind veilig naar school)

NB: Bij dit onderzoek is alleen gebruik gemaakt van direct beschikbare data. Gebleken is dat niet alle gewenste informatie beschikbaar was, zoals de voorrangsregeling op kruispunten of de trottoirbreedtes. Deze onderwerpen zijn zodoende niet meegenomen in de analyse. Op basis van expert judgement zijn hier wel maatregelen over opgenomen.

3.2.2 Ontwikkelingen ongevallencijfers

Aanvullend op de hierboven genoemde data zijn de ongevallencijfers geïnventariseerd. De staafdiagram in figuur 1 laat zien dat sinds tien jaar het aantal ongevallen met verkeersslachtoffers stijgt.



Figuur 1: Ontwikkeling in aantal slachtoffers (2014-2026)

Deze zorgelijke ontwikkeling onderstreept het belang van een integrale verkeersveiligheidsaanpak, waarbij enerzijds de risicogestuurde aanpak leidend is, maar tegelijkertijd ook naar de locaties moet worden gekeken waar in de afgelopen jaren ongevallen hebben plaatsgevonden.

3.2.3 Gecombineerde databronnen

[3] Een breedtelabel is een kwalificatie van het fietspad, gebaseerd op de verhouding tussen aantal fietsers en de breedte van de fietsvoorziening (Fietsberaad-notitie 'Breedtelabels voor fietspaden, 2021).

[4] Schoolroutes komen tot stand in het programma Mijn Kind Veilig naar School. Dit programma genereert met behulp van een algoritme de meest logische schoolroutes, op basis van leerlingenaantallen per school (DUO) en aantallen kinderen per postcode-vier gebieden (CBS).

De beschikbare objectieve data zijn verzameld en gecombineerd in een GIS-omgeving. Door dit te doen, kunnen verbanden worden gelegd, die input vormen voor het formuleren van (nieuwe) speerpunten. In verband met de leesbaarheid zijn de kaarten in Bijlage A Objectieve verkeersdata opgenomen.
De volgende combinaties van databronnen zijn toegepast:

- **Wegcategorisering**. Overzicht van wegen waar de werkelijke verkeersintensiteit niet aansluit op de (theoretische) verkeersintensiteit die bij de betreffende wegcategorie hoort.
- **Snelheidsoverschrijdingen**. Overzicht van wegen waar de V85[5] van het gemotoriseerd verkeer $\geq$ 10 km/u boven de toegestane maximumsnelheid ligt.
- **Gemengd verkeer met maximum snelheid 50 km/uur**. Overzicht van GOW50-wegen met fietsstroken, suggestiestroken of gemengd verkeer.
- **Breedtelabels**. Overzicht van fietspaden waarvan de inrichting niet aansluit op de fietsintensiteit (breedtelabels C t/m F).
- **Gemengd verkeer en hoge snelheid**. Wegen waar sprake is van fietsstroken, suggestiestroken of gemengd verkeer én waar de V85 van het gemotoriseerd verkeer $\geq$ 10 km/u boven de toegestane maximumsnelheid ligt.
- **Schoolroutes en hoge snelheid**. Overzicht van wegen die onderdeel uitmaken van een schoolroute (fietsen/lopen) en waar de V85 van het gemotoriseerd verkeer $\geq$ 10 km/u boven de toegestane maximumsnelheid ligt.

3.3 Subjectieve verkeersveiligheid

Naast de objectieve verkeersveiligheidsanalyse is ook een analyse uitgevoerd op de subjectieve verkeersveiligheid. Dit is gedaan aan de hand van de volgende bronnen:

- Belevingspeilingen 2023 (gemeente Alphen aan den Rijn)
- Flitspeiling Fiets 2019 (ProPublic, HowAboutYou)
- Mobiliteitsvisie enquête (ProPublic)
- Geanonimiseerde meldingen (gemeente Alphen aan den Rijn)

In deze paragraaf zijn de voornaamste opvallendheden uit de analyse opgenomen. Voor een uitgebreide samenvatting wordt verwezen naar Bijlage B (Resultaten subjectieve verkeersveiligheidsanalyse).

1. **Inwoners ervaren overlast door (te) hoge snelheid**

Gemeentebreed is bij respondenten het thema 'snelheid van gemotoriseerd verkeer' de meest genoemde bron van overlast. Snelle fietsen, e-bikes en speedpedelecs worden incidenteel genoemd.

2. **Onderhoudsniveau van wegen, fietspaden en openbare verlichting is een aandachtspunt**

In alle bronnen staan vermeldingen die betrekking hebben op het onderhoudsniveau van elementen uit de openbare ruimte. Wortelopdruk, zichtbelemmering door groen, kwaliteit van verharding en het niveau van openbare verlichting worden daarbij het meest genoemd.

[5] De V85-snelheid (of 85e-percentielsnelheid) is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden. De V85 wordt vaak gebruikt om te evalueren of een snelheidslimiet realistisch en passend is bij de inrichting van de weg.

3. **Schoolomgevingen**

Een aantal schoolomgevingen wordt als verkeersonveilig beschouwd. Hierbij worden met name onderwerpen als oversteekbaarheid en snelheid genoemd, maar ook (ongewenst) gedrag van de schoolgaande kinderen en ouders zelf.

4. **Fietsen kan in Alphen aan den Rijn niet overal even veilig**

Inwoners geven aan dat zij als fietser veel kruispunten en rotondes als onveilig ervaren omdat de voorrangssituatie niet duidelijk of consequent is en dat fietsers uit twee richtingen (kunnen) komen. Fietspaden zijn niet altijd goed verlicht en behoeven (beter) onderhoud. Ze zijn bovendien in een aantal gevallen te smal.

5. **Inwoners voelen zich vaker onveilig op kruispunten en rotondes dan op andere plaatsen op de openbare weg**

De inconsequente voorrangssituatie op rotondes is een veel genoemd risico. Daarnaast wordt het tweerichtingsfietspad op en bij rotondes en kruispunten specifiek genoemd.

6. **Inwoners ervaren onveiligheid door het niet naleven van verkeersregels door anderen**

Het niet naleven van verkeersregels komt in alle bronnen terug. Hierbij worden met name gedragingen als (te) hardrijden en tegen de richting in rijden genoemd. Daarnaast wordt gebruikersgroep 'fatbikers' regelmatig genoemd.

7. **Een aantal locaties wordt bovengemiddeld vaak genoemd als verkeersonveilig**

In de peilingen enquête is er een aantal locaties dat vaak/vaker genoemd wordt in relatie tot verkeersonveiligheid:

Woonkern Alphen aan den Rijn
- Prins Bernhardlaan
- President Kennedylaan
- Willem de Zwijgerlaan
- Burgemeester Bruins Slotsingel
- Thorbeckestraat
- Oranje Nassausingel
- Aarkade
- Appel (fietsenstalling bij station)

Woonkern Boskoop
- Boezemlaan
- Dorpsstraat

Woonkern Hazerswoude-Rijndijk
- Rijndijk

Woonkern Koudekerk aan den Rijn
- Hoogewaard

Woonkern Zwammerdam
- Ziendeweg

Buiten de woonkernen
- Gouwe
- N11 (als route/verbinding), is een provinciale weg, gemeente is geen wegbeheerder

4 De visie en ambities van Alphen aan den Rijn

De resultaten van de objectieve en subjectieve data analyse leiden tot de nieuwe visie en bijbehorende ambities van de gemeente.

4.1 Onze koers: veilig van deur tot deur

De gemeente Alphen aan den Rijn heeft een duidelijke doelstelling: de gemeente streeft naar een verkeerssysteem waarin iedere inwoner, van jong tot oud, zich veilig en zeker kan verplaatsen in de openbare ruimte. Een verkeerssysteem dat voorspelbaar is, begrijpelijk is ingericht en uitnodigt tot gewenst gedrag. Alphen aan den Rijn bestaat uit diverse kernen, buitengebieden en stedelijke zones, ieder met eigen uitdagingen. De gemeente kiest voor een benadering die rekening houdt met deze verschillen. In woongebieden staan leefbaarheid en verblijven centraal; op hoofdroutes wordt ingezet op doorstroming en conflictarme kruispunten; in het buitengebied krijgt de combinatie van landbouwverkeer, fietsers en recreanten extra aandacht.

4.2 Ambities

De gemeente Alphen aan den Rijn is ambitieus en kiest de komende vijf jaar voor een proactieve, data-gestuurde en inclusieve aanpak, waarmee de gemeente structureel toewerkt naar minder verkeersslachtoffers en meer verkeersveiligheid voor iedereen.

De (concept)mobiliteitsvisie, de openstaande maatregelen uit het huidige verkeersveiligheidsplan en de objectieve en subjectieve data zijn hiervoor met elkaar verbonden, waardoor nieuwe inzichten in de gemeentelijke verkeersveiligheidsopgave ontstaan. Dit vertaald zich in de volgende Alphense ambities.

In 2030 heeft Alphen aan den Rijn:

- een herkenbaar, voorspelbaar en veilig wegennet, volledig in lijn met Duurzaam Veilig[6];
- **brede, veilige en goed verlichte hoofdfietsroutes**, geschikt voor zowel reguliere als snelle fietsen;
- veilige schoolroutes en schoolzones in elke kern;
- **een afname van het aantal ernstige ongevallen**, in het bijzonder onder fietsers en jongeren;
- **een integrale aanpak van snelheid**, zowel in infrastructuur als in gedrag;
- **een data gedreven programma** voor monitoring, evaluatie en continue verbetering;
- **een verkeerscultuur waarin veilig gedrag de norm is** en waarin inwoners zich gehoord en betrokken voelen.

[6] De Duurzaam Veilig-principes vormen een fundamenteel kader voor het ontwerpen en inrichten van een zo veilig mogelijk verkeerssysteem. Voor meer informatie, zie: SWOV.

4.3 Van ambitie naar aanpak

De ambities van de gemeente Alphen aan den Rijn geven richting aan een verkeerssysteem waarin veiligheid, voorspelbaarheid en inclusiviteit centraal staan. Om deze ambities daadwerkelijk te realiseren, is een vertaalslag nodig van ‘wat we willen bereiken’ naar ‘wat we concreet gaan doen’.

Tijdens een werksessie met de gemeente, adviesbureau DTV en betrokken stakeholders is deze vertaalslag gemaakt. Daarbij zijn de belangrijkste verkeersveiligheidsopgaven geclusterd en uitgewerkt in een overzichtelijke en samenhangende aanpak. Het resultaat is een indeling in drie complementaire sporen, die samen het fundament vormen van het verkeersveiligheidsplan. De drie sporen richten zich ieder op een essentieel onderdeel van het verkeerssysteem:

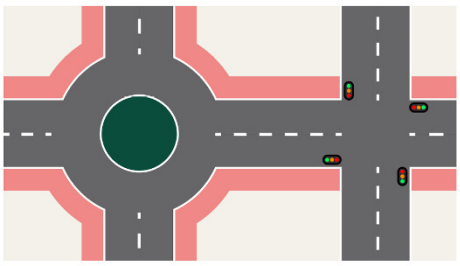
- de inrichting en kwaliteit van wegen, wegvakken en fietspaden;
- de veiligheid en werking van kruispunten en rotondes;
- het gedrag van weggebruikers.

Door deze driedeling ontstaat een integrale aanpak waarin infrastructuur, gebruik en gedrag onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Elk spoor bevat concrete speerpunten die richting geven aan de maatregelen en prioriteiten voor de komende jaren.



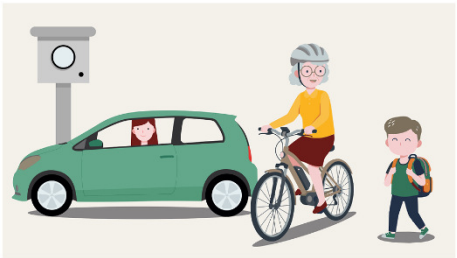
Spoor 1: Veilige inrichting van wegen en wegvakken

Hieronder vallen de volgende speerpunten:
Speerpunt 1: Eenduidige, herkenbare weginrichting
Speerpunt 2: Snelheid als centraal thema: juiste snelheid, juiste plek
Speerpunt 3: Fietsveiligheid: brede, snelle en sociaal veilige fietsroutes
Speerpunt 4: Veilige schoolroutes en schoolzones
Speerpunt 5: Verkeersonveilige wegvakken



Spoor 2: Veilige kruispunten en rotondes

Hieronder vallen de volgende speerpunten:
Speerpunt 6: Verkeersonveilige kruispunten en rotondes
Speerpunt 7: Standaardisering en kwaliteitskader kruispuntvormen



Spoor 3: Veilig gedrag en verkeerscultuur

Hieronder vallen de volgende speerpunten:
Speerpunt 8: Inclusieve verkeersveiligheid: van jong tot oud veilig op pad
Speerpunt 9: Focus op gedrag: proactieve en repressieve interventies

In de hoofdstukken 5 tot en met 7 worden de drie sporen afzonderlijk uitgewerkt. Per spoor wordt inzicht gegeven in de opgave, de belangrijkste risico’s en de bijbehorende speerpunten. Samen vormen deze de basis voor het uitvoeringsprogramma en de verdere uitwerking van maatregelen.

5 Spoor 1: Aanpak van wegen en wegvakken

5.1 Introductie

In spoor 1 staat de veilige en herkenbare inrichting van het gemeentelijke wegennet centraal. Het streven is een verkeerssysteem waarin functie, inrichting en gebruik met elkaar in balans zijn, zodat weggebruikers intuïtief begrijpen welk gedrag wordt verwacht. Daarbij wordt ingezet op een combinatie van proactieve, risicogestuurde analyse en een gerichte aanpak van locaties waar zich aantoonbaar verkeersveiligheidsproblemen voordoen.

Opgave en belangrijkste risico's

De opgave binnen spoor 1 ligt primair bij wegvakken waar sprake is van een verhoogd verkeersveiligheidsrisico. Analyse van objectieve en subjectieve data laat zien dat deze risico's zich met name voordoen in situaties waar:

- de weginrichting niet aansluit op de functie of het gebruik;
- snelheden hoger liggen dan gewenst of passend is;
- fietsvoorzieningen onvoldoende aansluiten op intensiteit en gebruik;
- schoolroutes en schoolomgevingen onvoldoende herkenbaar en veilig zijn;
- sprake is van een concentratie van ongevallen of meldingen van inwoners.

Deze combinatie van factoren leidt tot een wegennet dat niet overal voorspelbaar en vergevingsgezind is ingericht, met verhoogde risico's voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en jongeren. De opgave is daarom om deze risico's systematisch te identificeren, te prioriteren en gericht te reduceren.

Uitvoeringsrichting en ontwerpprincipes

Om de geschetste opgave te adresseren, wordt ingezet op een risicogestuurde en data-gedreven aanpak, waarin preventie centraal staat. De uitvoeringsrichting is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- consequente toepassing van de principes van Duurzaam Veilig;
- realiseren van een eenduidig en herkenbaar ingericht wegennet;
- afstemming tussen snelheid, functie en vormgeving van wegen;
- prioriteit voor kwetsbare verkeersdeelnemers, in het bijzonder fietsers en jongeren;
- combineren van data-gedreven (en daarmee proactieve) analyse met een reactieve aanpak van risicolocaties;
- koppeling van verkeersveiligheidsmaatregelen aan beheer, onderhoud en gebiedsontwikkeling.

Deze uitgangspunten vormen het kader waarbinnen keuzes worden gemaakt en maatregelen worden uitgewerkt.

5.2 Spoor 1: Speerpunten



Spoor 1: Veilige inrichting van wegen en wegvakken

Hieronder vallen de volgende speerpunten:
Speerpunt 1: Eenduidige, herkenbare weginrichting
Speerpunt 2: Snelheid als centraal thema: juiste snelheid, juiste plek
Speerpunt 3: Fietsveiligheid: brede, snelle en sociaal veilige fietsroutes
Speerpunt 4: Veilige schoolroutes en schoolzones
Speerpunt 5: Verkeersonveilige wegvakken

Speerpunt 1 – Eenduidige, herkenbare weginrichting
Een consistente toepassing van ontwerpprincipes draagt bij aan voorspelbaarheid en veilig gedrag. Wegen en fietsroutes worden ingericht conform Duurzaam Veilig, met logische snelheidsregimes en duidelijke vormgeving.
Speerpunt 2 – Snelheid als centraal thema: juiste snelheid, juiste plek
Snelheid is bepalend voor de ernst van ongevallen. Inrichting en gebruik worden op elkaar afgestemd, zodat de gereden snelheid aansluit bij de functie van de weg en de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers.
Speerpunt 3 – Fietsveiligheid: brede, snelle en sociaal veilige fietsroutes
Investeringen in brede, comfortabele en sociaal veilige fietsroutes maken fietsen veiliger en aantrekkelijker, met specifieke aandacht voor kwaliteit, verlichting en samenhang van het netwerk.
Speerpunt 4 – Veilige schoolroutes en schoolzones
Schoolroutes en -omgevingen worden herkenbaar, logisch en veilig ingericht, zodat kinderen en jongeren zich zelfstandig en veilig kunnen verplaatsen.
Speerpunt 5 – Verkeersonveilige wegvakken
Wegvakken met een verhoogd risico worden systematisch geïdentificeerd op basis van data en meldingen, en gericht aangepakt.

5.3 Van speerpunten naar aanpak: risico-indicatoren en prioritering

Om de speerpunten te vertalen naar een concreet uitvoeringsprogramma, wordt gewerkt met risico-indicatoren. Deze indicatoren maken inzichtelijk waar de grootste verkeersveiligheidsrisico's zich voordoen.
Per speerpunt zijn relevante indicatoren bepaald (zoals ongevallencijfers, snelheid, inrichting en gebruik), die gezamenlijk worden gebruikt om wegvakken te prioriteren. Door deze systematiek ontstaat een transparante en navolgbare prioritering van locaties waar maatregelen het meest urgent zijn. Het combineren van indicatoren maakt het mogelijk om meerdere risico's gelijktijdig te wegen en gericht te sturen op locaties met de grootste veiligheidswinst. Voor meer informatie over de uitwerking van de risico-indicatoren wordt verwezen naar Bijlage C – Risico-indicatoren.

5.4 Spoor 1: Maatregelen

De speerpunten worden vertaald naar een samenhangend pakket aan maatregelen, gericht op zowel inrichting als gebruik van het wegennet.

Duurzaam veilige aanpak van risicowegen

Deze maatregel richt zich op de aanpak van de wegvakken waar sprake is van een (zeer) hoog risico op ongevallen. De gemeente kiest ervoor om de drie wegvakken waar dit risico het hoogst is prioriteit te geven. Andere wegvakken volgen na oplevering van deze drie projecten. Het gaat om de wegvakken:

1. Zuidkade (kern Boskoop)
2. Heerewegh (kern Benthuizen)
3. Hoogewaard (kern Koudekerk aan den Rijn)

Actiepakket

- Projectinrichting met een inventarisatiefase en analyse van de huidige weginrichting
- Samenstellen pakket van maatregelen om de verkeersveiligheid op het wegvak te vergroten
- Realisatie van het project

Integraal werken: koppeling met het gemeentelijk beheer- en onderhoudsprogramma (werk met werk maken)

Netwerkanalyse en hercategorisering van wegen

Analyse van het wegennet om mismatches tussen functie, gebruik en inrichting te identificeren en waar nodig te corrigeren door hercategorisering en herinrichting.

Actiepakket

- Uitvoeren netwerkanalyse: analyse huidige wegcategorisering versus gebruik (intensiteiten, snelheid, functie)
- Opstellen hercategoriseringslijst: prioritering op basis van verkeersveiligheidsrisico's
- Toepassen afwegingskader GOW30: per weg toets op haalbaarheid (netwerk en omgeving)
- Afstemming: hulpdiensten, openbaar vervoer, regio
- Investeringsverkenning: indicatie kostenherinrichting per wegtype
- Actualisatie wegcategorisering: bestuurlijke vaststelling

Beheer en onderhoud van belijning en markering

Verbeteren van zichtbaarheid, herkenbaarheid en uniformiteit door structureel onderhoud en kwaliteitsborging van markering en bebording. Goede belijning en markering dragen bij aan verkeersveiligheid. Voor de uitvoerende afdeling van de gemeente ligt hier een onderhoudsopgave die zich richt op het op orde brengen van de markering en bebording langs alle wegen in de gemeente.

Actiepakket

- Nulmeting kwaliteit markeringen: inspectie zichtbaarheid, slijtage, ontbrekende markering
- Opstellen kwaliteitsnormen: minimale eisen (uniformiteit, duurzaamheid etc.)
- Meerjaren onderhoudsprogramma: prioritering op risicolocaties en intensiteit
- Actualisatie bebordingsplan: saneren overbodige borden, aanvullen ontbrekende borden
- Koppeling met beheer: integratie in regulier onderhoud (werk-met-werk)
- Monitoring en toetsing: periodieke controle (bijv. jaarlijks)

Proactieve en repressieve aanpak van snelheid

Inzet op snelheidsverlaging door inrichting, monitoring, bewustwording en handhaving, in samenwerking met politie en toezichthouders. Wegen waarvan uit analyse blijkt dat daar de gereden snelheid (veel) hoger is dan gewenst, worden opgenomen in een nog op te zetten gemeentelijk handhavingsprogramma.

Actiepakket

- Voorlichtingsacties en preventiecampagnes
- Bewustwordingsacties met behulp van smileys (dynamische snelheidsdisplays)
- Structurele en gerichte handhaving door gebruik te maken van snelheidsinformatie uit de dynamische snelheidsdisplays)
- Structurele en gerichte handhaving door fysieke inzet van BOA's en politie

Opwaarderen van hoofdfietsroutes

Verbeteren van breedte, kwaliteit en veiligheid van fietsinfrastructuur, met prioriteit voor drukke routes en schoolroutes. De gemeente stelt een project op dat zich volledig richt op het fietsnetwerk en de breedtelabels van de fietsvoorzieningen, passend in de lijn van het Programma Fietshart en de bijbehorende fietsknelpuntenkaart. Er wordt een overzicht samengesteld van alle fietspaden die deel uitmaken van het hoofdfietsnetwerk en een breedtelabel D of lager hebben. Van deze fietspaden wordt vastgesteld wat er nodig is om de kwaliteit naar minimaal breedtelabel C te krijgen.

Actiepakket

- Inventarisatie hoofdfietsnetwerk: vaststellen routes + huidige breedtelabels
- Knelpuntenanalyse: breedte, obstakels, verharding, menging
- Maatregelenpakket per route: verbreding, vrijliggende paden, conflictreductie
- Prioritering: schoolroutes, drukte, ongevallencijfers
- Programmering uitvoering: fasering 2026-2030, koppeling aan projecten
- Jaarlijkse monitoring: voortgang + effect op veiligheid

Inrichting van schoolzones

De gemeente zet in op het inrichten van schoolzones bij alle basisonderwijs- én voortgezet onderwijsinstellingen in de gemeente. VO-instellingen worden meegenomen, omdat ongevallencijfers laten zien dat jongeren in hoge mate betrokken zijn bij ongevallen. De schoolzones worden gefaseerd ingevoerd, waarbij de basisschoollocaties voorrang krijgen. Een inventarisatie van de locaties moet inzichtelijk maken wat de omvang van deze opgave is. De gemeente ondersteunt fysieke maatregelen met campagnes en stimuleringsacties om te zorgen dat kinderen en ouders bewust kiezen voor fietsen of lopen, gewenst gedrag vertonen in het verkeer en rekening met elkaar houden. Op deze manier kan de druk op schoolzones verminderen en krijgt iedereen de kans om veilig van en naar school te gaan.

Actiepakket

- Inventarisatie schoolomgeving: indien nodig clusteren om gefaseerde aanpak mogelijk te maken
- Standaard schoolzone ontwikkelen: markering, verkeersborden, andere inrichtingselementen
- Prioritering locaties: basisonderwijs eerst
- Ontwerp en inrichting: aandacht voor snelheidsremmers, herkenbaarheid
- Gedragsaanpak: ouders/verzorgers (halen/brengen), scholieren
- Gefaseerde uitvoering: jaarlijkse oplevering clusters

Aanpak van schoolroutes en oversteekvoorzieningen

In de komende jaren worden de routes waar verbetering van veiligheid en samenhang van routes wenselijk is, gefaseerd aangepakt. De focus ligt op hoofdfietsroutes en oversteekvoorzieningen voor voetgangers. Niet alleen oversteekvoorzieningen op schoolroutes, maar ook op locaties in de stad waar kwetsbare verkeersdeelnemers (zoals senioren) gebruik van maken, bijvoorbeeld bij zorgcomplexen, wijkcentra en OV-haltes.

Actiepakket

- Analyse schoolroutes (bestaand)
- Inventarisatie oversteken (NDW + veldwerk);
- Beoordelingskader oversteken (bijv. Zebrascan-criteria)
- Maatregelenlijst: nieuwe oversteken + verbetering van bestaande
- Prioritering kwetsbare doelgroepen: senioren, schoolgaande kinderen
- Programmering uitvoering: koppeling met fiets- en onderhoudsprojecten

Gedragsgerichte maatregelen voor fietsers

Bewustwordingscampagnes gericht op veilig gebruik van fietsinfrastructuur, in aanvulling op infrastructurele maatregelen. De gemeente voert een bewustwordingscampagne gericht op ongewenst verkeersgedrag van fietsers. Hierbij ligt de focus op snelheid op het fietspad, inhaalgedrag en gebruik van fietsverlichting. De campagne kan worden ondergebracht bij bestaande campagnes (zoals Aan in het Donker, Veilig Naar School etc.).

Actiepakket

- Doelgroepanalyse: scholieren, e-bike gebruikers, recreanten
- Campagneontwikkeling: thema's: snelheid, inhalen, verlichting
- Koppeling bestaande campagnes: Aan in het Donker, Veilig Naar School etc.
- Inzet gedragsinterventies: nudging, visuals op locatie, social media
- Samenwerking partners: scholen, Fietsersbond, politie
- Effectmeting: gedrag, meldingen, beleving

6 Spoor 2: Aanpak van kruispunten en rotondes

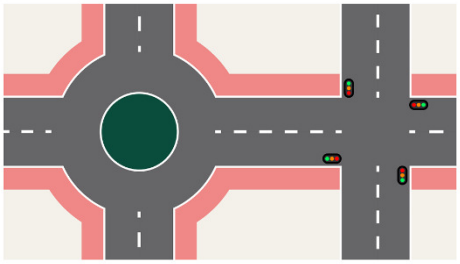
6.1 Introductie

In spoor 2 ligt de focus op kruispunten en rotondes: locaties waar verkeersstromen, modaliteiten en weggebruikers samenkomen en waar relatief vaak risico's ontstaan. Het doel is om deze locaties veiliger en voorspelbaarder in te richten.
Omdat er relatief weinig data beschikbaar is over deze locaties in de gemeente, is gekozen om in spoor 2 uit te gaan van een reactieve aanpak.

Opgave en belangrijkste risico's

De aanpak richt zich op zowel het verbeteren van de risicolocaties als op het ontwikkelen van standaarden voor een eenduidige inrichting van kruispunten en rotondes.
De belangrijkste risico's zijn onduidelijke voorrangssituaties (bijvoorbeeld bij rotondes waar fietsers in twee richtingen kruisen), onvoldoende zicht, hoge snelheden en complexe interacties tussen verkeersdeelnemers.

6.2 Spoor 2: Speerpunten



Spoor 2: Veilige kruispunten en rotondes

Hieronder vallen de volgende speerpunten:
Speerpunt 6: Verkeersonveilige kruispunten en rotondes
Speerpunt 7: Standaardisering en kwaliteitskader kruispuntvormen

Speerpunt 6: Verkeersonveilige kruispunten en rotondes

Ook bij kruispunten en rotondes geldt dat een consistente toepassing van ontwerpprincipes bijdraagt aan voorspelbaarheid en veilig gedrag. De gemeente gebruikt alle beschikbare data om kruispunten in samenhang te analyseren en zo alert te blijven op risico's en trends.

Speerpunt 7: Standaardisering en kwaliteitskader kruispuntvormen

De gemeente werkt aan een eenduidige inrichting van wegen, kruispunten en fietsroutes. Dit betekent op kruispunten herkenbare oversteekplaatsen, consequente voorrangsregelingen en infrastructuur die aansluit bij het daadwerkelijke gebruik.

6.3 Spoor 2: Maatregelen

De speerpunten worden vertaald naar maatregelen, gericht op zowel een eenduidige inrichting als gewenst gebruik van de gemeentelijke kruispunten en rotondes.

Aanpak van risicovolle kruispunten en rotondes

De gemeente pakt in de komende vijf jaar de tien meest risicovolle kruispunten en rotondes (op basis van BLIQ-rapportage) aan. Hierbij wordt een pragmatisch aanpak gehanteerd, waarbij met behulp van quick wins kleine, maar doeltreffende maatregelen worden getroffen om de verkeersveiligheid op die locaties te vergroten. De quick wins richten zich op conflictreductie, snelheidsreductie en het verbeteren van zicht(lijnen) en de voorrangsafhandeling. De Top-10 van meest onveilige kruispunten op basis van ongevallendata uit ViaStat (BLIQ) (momentopname maart 2026):

1. Dr. A.D. Sacharovlaan, Dr. J.M. den Uylsingel, Laan der Continenten (Alphen a/d Rijn)
2. Parelvissersweg, President Kennedylaan, Troubadourweg (Alphen aan den Rijn)
3. Australiëlaan, Aziëlaan, Noorderkeerkring (Alphen aan den Rijn)
4. N209, Rijndijk (Koudekerk aan den Rijn)
5. Castellumstraat, Laan der Continenten, Prins Bernhardlaan (Alphen aan den Rijn)
6. Prinses Beatrixlaan, Prinses Irenelaan (Alphen aan den Rijn)
7. Eikenlaan, Magazijnweg (Alphen aan den Rijn)
8. Burgemeester Bruins Slotsingel, Groenoord, Marsdiep (Alphen aan den Rijn)
9. Bentwoudlaan, Zegwaartseweg (Benthuizen)
10. De Gasfabriek, Hoflaan, Prins Bernhardlaan (Alphen aan den Rijn)

Actiepakket

- Top-10 selectie (BLIQ)
- Quick scan per locatie om verkeersonveiligheid in beeld te brengen
- Toepassing menukaart maatregelen: zichtverbetering, markering, snelheidsremming
- Uitvoering quick wins
- Koppeling met beheer: integratie in regulier onderhoud (werk-met-werk)
- Effectmeting (voor/na)

Standaardisering en kwaliteitskader kruispuntvormen

Om meer uniformiteit te krijgen in de inrichting van en de voorrangsafhandeling op kruispunten, investeert de gemeente in het inrichten van een kruispuntstandaard en bijbehorend kwaliteitskader. Hierin staan uitgangspunten, randvoorwaarden en andere (ruimtelijke) afspraken die de verkeersveiligheid op kruispunten borgen en aansluiten op de landelijke richtlijnen (CROW). De standaard en het kwaliteitskader worden beleidsmatig verankerd door ze op te nemen in het DALI (gemeentelijk handboek ‘Database Applicatie Leidraad Inrichting’).

Actiepakket

- Inventarisatie huidige varianten
- Opstellen ontwerpprincipes: voorrang, zicht, snelheidsregime
- Uitwerking standaardtypen: voorrangskruispunten, rotondes en met verkeerslichten geregelde kruispunten
- Toetsing aan CROW-richtlijnen
- Vaststelling en opname in DALI
- Implementatie: toepassen in alle nieuwe projecten

7 Spoor 3: Aanpak en beïnvloeding van verkeersgedrag

7.1 Introductie

In spoor 3 staat gedrag centraal als belangrijke factor voor verkeersveiligheid.

Opgave en belangrijkste risico's

De focus ligt op de weggebruiker, van jong tot oud. Door in te zetten op verkeerseducatie leren kinderen van jongs af aan hoe zij zich veilig in en door het verkeer kunnen verplaatsen én welk gedrag dat daarbij gewenst is. Daarnaast is er extra aandacht voor de oudere weggebruiker. De gemeente wil dat hun inwoners zo lang mogelijk kunnen deelnemen aan het verkeer.

Beleidsrichting en ontwerpprincipes

De gemeente geeft aandacht aan veilige wandelroutes, specifiek bij zorglocaties, wijkcentra en van en naar OV-haltes. Ook wordt aan verschillende doelgroepen voorlichting gegeven en lanceert de gemeente campagnes om weggebruikers bewust te maken van eventueel ongewenst verkeersgedrag. Omdat niet elke weggebruiker zich laat beïnvloeden, zijn ook repressieve interventies nodig.

7.2 Spoor 3: Speerpunten



Spoor 3: Veilig gedrag en verkeerscultuur

Hieronder vallen de volgende speerpunten:
Speerpunt 8: Inclusieve verkeersveiligheid: van jong tot oud veilig op pad
Speerpunt 9: Focus op gedrag: proactieve en repressieve interventies

Speerpunt 8: Inclusieve verkeersveiligheid: van jong tot oud veilig op pad

Jongeren, ouderen, fietsers, voetgangers en gebruikers van nieuwe of snelle (elektrische) voertuigen verdienen extra bescherming. De gemeente zorgt voor veilige routes van en naar wijkvoorzieningen, scholen, zorglocaties en OV-haltes, en voor bewustwording en educatie op scholen en in de wijken. Nieuwe risico's – zoals snelle e-bikes, fatbikes en heterogeniteit op fietspaden – worden actief gemonitord en meegenomen in toekomstig beleid en ontwerp.

Speerpunt 9: Focus op gedrag: proactieve en repressieve interventies

Een veilige verkeersomgeving ontstaat door de combinatie van infrastructuur, educatie en handhaving. De gemeente stimuleert gewenst gedrag door educatie en campagnes, grijpt in bij ongewenst gedrag door gerichte handhaving en ondersteunt inwoners met trainingen en voorlichtingsprogramma's. Zo blijft verkeersveiligheid niet alleen een taak van de gemeente, maar een gedeelde verantwoordelijkheid van alle weggebruikers.

7.3 Spoor 3: Maatregelen

De speerpunten zijn vertaald naar concrete maatregelen gericht op gedrag en interventies.

Senioren in het verkeer

Er wordt een programma opgezet dat zich richt op senioren in het verkeer. Het programma bestaat uit (groeps-)activiteiten en een aanbod van trainingen en cursussen, met als doel senioren lang en veilig te laten deelnemen aan het verkeer, maar ze ook bewust te maken van hun kwetsbare positie. Denk hierbij aan projecten als Doortrappen, OV Opstapdagen en e-bike trainingen. De gemeente verspreidt het programma via de wijkregisseurs onder seniorencomplexen, wijkcentra en zorgcomplexen. Aanvullend kunnen themadagen worden georganiseerd om specifieke onderwerpen onder de aandacht te brengen.

Actiepakket

- Doelgroepenanalyse (locaties + omvang)
- Samenstellen cursusaanbod
- Samenwerking partners: zorginstellingen, welzijn, VVN
- Programmaplanning per jaar
- Werving en communicatie
- Evaluatie deelname en effect

Verkeerseducatieprogramma

De gemeente continueert het huidige Verkeerseducatieprogramma met daarin een aanbod aan verkeerslessen en projecten voor verschillende doelgroepen (voorschoolse kinderen, basisonderwijs, voortgezet onderwijs, speciaal onderwijs en middelbaar beroepsonderwijs, senioren en andere doelgroepen). Actualisatie van het programma vindt plaats in afstemming met de regio (Holland-Rijnland) en de provincie Zuid-Holland om zo optimaal gebruik te maken van beschikbare subsidies. Het programma loopt gedurende de gehele uitvoeringsperiode (2026-2030) en wordt jaarlijks gemonitord. Het is wenselijk om deze maatregel af te stemmen met Gedragsgerichte maatregelen voor fietsers.

Actiepakket

- Actualisatie van het lesaanbod per doelgroep
- Afstemming met regio/provincie (subsidies)
- Planning onderwijsjaar
- Uitvoering via scholen en partners (aanbieders programma's)
- Monitoring deelname
- Jaarlijkse bijstelling

Handhaving hotspots

In nauwe samenwerking met boa's en politie vindt gerichte handhaving plaats op ongewenst en hufterig verkeersgedrag, waarbij de focus ligt op snelheid en roodlichtnegatie. Een overzicht van locaties waar deze gedragingen veel en structureel voorkomen, komt tot stand door bijvoorbeeld snelheidsinformatie uit SID's en meldingen te verzamelen en monitoren.

Actiepakket

- Dataverzameling: SID's, verkeerslichten, meldingen, politiegegevens
- Hotspotlijst opstellen
- Prioritering gedragingen: snelheid, roodlichtnegatie
- Handhavingsplanning: boa's + politie inzet
- Communicatie naar inwoners (pakkans vergroten)
- Evaluatie en bijstelling

8 Uitvoeringsprogramma

In dit hoofdstuk is onderscheid gemaakt tussen korte termijn maatregelen (2026-2027) en maatregelen voor de middellange termijn (2028-2030). De korte termijn maatregelen zijn per spoor voorzien van een globale kostenraming, planning en mogelijkheden voor subsidie. De maatregelen voor de middellange termijn zijn voorzien van een globalere doorkijk.

8.1 Korte termijn maatregelen (2026 – 2027)

Duurzaam veilige aanpak van risicowegen (top 3)

Deze maatregel richt zich op de aanpak van de wegvakken waar sprake is van een (zeer) hoog risico op ongevallen. De gemeente kiest ervoor om de drie wegvakken waar dit risico het hoogst is prioriteit te geven. Andere wegvakken kunnen na oplevering van deze drie projecten volgen. Het gaat om de wegvakken:

1. Zuidkade (kern Boskoop)
2. Heerewegh (kern Benthuizen)
3. Hoogewaard (kern Koudekerk aan den Rijn)

Planning

2026-2027:	Verkenning en ontwerp
2027 en verder:	Uitvoering 1-2 wegvakken, start derde wegvak

Kostenindicatie

Verkenning en ontwerp:	€ 100.000 per wegvak
Herinrichting:	€ 500.000 – € 1,5 mln per wegvak (afhankelijk van aanpak)

Subsidiemogelijkheden

Regio Holland-Rijnland:	Verkeersveiligheidsprojectsubsidie (SPV)
Provincie Zuid-Holland:	Cofinanciering GOW30 / fietsveiligheid (via ROV ZH)
Rijk:	SPV Rijksregeling (indien grote veiligheidswinst)

Netwerkanalyse en herwaardering wegcategorieën

Er zijn meerdere wegen binnen de gemeente waar de weginrichting en het gebruik niet in overeenstemming zijn, bijvoorbeeld omdat de gereden snelheid te hoog is of omdat de

Planning

2026:	Analyse + stakeholderoverleg
2027:	Vaststelling nieuw categoriseringsplan

Kostenindicatie

Verkenning en uitwerking:	€ 50.000

Subsidiemogelijkheden

Regio Holland-Rijnland:	Via regionale SPV-bijdrage voor risicogestuurde aanpak

weginrichting niet aansluit bij de verwachtingen van de weggebruiker. Op deze wegen moet een herwaardering van de wegcategorisering plaatsvinden.

Beheer en onderhoud belijning en markering

Goede belijning en markering dragen bij aan verkeersveiligheid. Voor de uitvoerende afdeling van de gemeente ligt hier een onderhoudsopgave die zich richt op het op orde brengen van de markering en bebording langs alle wegen in de gemeente.

Planning

2026:	Nulmeting + vaststellen kwaliteitsnorm
2027 en verder:	Uitvoering (prioritaire) locaties

Kostenindicatie

Nulmeting:	€ 25.000
Onderhoud impuls:	€ 100.000 – € 300.000

Subsidiemogelijkheden

Regio Holland-Rijnland:	Kansrijk als onderdeel van verkeersveiligheidspakket (SPV-light)

Proactieve en repressieve aanpak snelheid

Er zijn wegen in de gemeente die zijn ingericht op doorstroming en waar geen sprake is van verblijfsfuncties. Die wegen moeten hun ontsluitende functie (doorstroomfunctie) kunnen behouden, uiteraard onder de voorwaarde dat dat op een verkeersveilige wijze gebeurt. Wegen waarvan tegelijkertijd blijkt dat daar de gereden snelheid (veel) hoger is dan gewenst, worden opgenomen in een nog op te zetten gemeentelijk handhavingsprogramma.

Planning

2026:	Opzetten programma + aanschaf SID's
2027 en verder:	Campagnes + handhaving

Kostenindicatie

SID's:	€ 3.000 – € 5.000 per stuk
Campagnes:	€ 25.000 – € 50.000 per jaar
Handhaving:	Capaciteit (structureel)

Subsidiemogelijkheden

Regio Holland-Rijnland:	Gedrags- en handhavingssubsidies

Opwaarderen hoofdfietsroutes (startfase)

Het opwaarderen van de hoofdfietsroutes draagt bij het verkeersveiliger maken van de fietsvoorzieningen in de gemeente, zowel voor forenzen en scholieren (schoolroutes) als voor de recreatieve fietser.

Planning

2026:	Inventarisatie + prioritering
2027:	Eerste projecten (quick wins)

Kostenindicatie

Inventarisatie:	€ 50.000
Eerste maatregelen:	€ 100.000 – € 500.000

Subsidiemogelijkheden

Holland-Rijnland:	Fietsprojecten
Provincie Zuid-Holland:	Fietsinfrastructuur (via ROV Zuid-Holland)
Rijk:	SPV (fietsveiligheid = speerpunt)

Campagne "Samen op het fietspad"

De gemeente voert een bewustwordingscampagne gericht op ongewenst verkeersgedrag van fietsers. Hierbij ligt de focus op snelheid op het fietspad, inhaalgedrag en gebruik van fietsverlichting.

Planning

Jaarlijks 2026-2030

Kostenindicatie

Ontwikkelen campagne:	€ 50.000

Subsidiemogelijkheden

Regio Holland-Rijnland:	Gedragsprogramma's (ROV Zuid-Holland)

Inrichting schoolzones (1e tranche)

De gemeente zet in op het inrichten van schoolzones bij alle basisonderwijs- én voortgezet onderwijsinstellingen in de gemeente. Een schoolzone bestaat uit markering op het wegdek, bebording (verkeersbord J21 met onderbord 'schoolzone') en snelheidsremmende voorzieningen die een lage(re) maximumsnelheid afdwingen.

Planning

2026-2027:	Inventarisatie + ontwikkeling van gemeentelijke standaard
2027-2028:	Uitvoering 30-50% scholen

Kostenindicatie

Markering en bebording:	€ 3.000 per schoolzone-entree (minimaal € 6.000 per school)

Subsidiemogelijkheden

Regio Holland-Rijnland:	Verkeersveiligheidsprojectsubsidie (SPV)

Veilig op pad (oversteekvoorzieningen) – fase 1

In de komende jaren worden oversteekvoorzienigen voor voetgangers gefaseerd aangepakt. Niet alleen op schoolroutes, maar ook op locaties in de stad waar kwetsbare verkeersdeelnemers (zoals senioren) gebruik van maken.

Planning

2026-2027:	Inventarisatie + toetsing
2027 en verder:	Uitvoering prioriteitlocaties

Kostenindicatie

Realisatiekosten:	€ 5.000 – € 50.000 per oversteek

Subsidiemogelijkheden

Provincie:	Voetganger/fietsveiligheid (via ROV Zuid-Holland)
Rijk:	SPV-regeling

Risicovolle kruispunten (quick wins top 10)

De gemeente gebruikt objectieve data én subjectieve signalen om jaarlijks een geactualiseerde lijst met prioritaire locaties op te stellen, zodat maatregelen plaatsvinden waar ze het hardst nodig zijn. Door deze informatie in samenhang te analyseren, blijft de gemeente alert op risico's en trends.

Planning

2026-2028:	Analyse + eerste 5 locaties
2028 en verder:	Resterende locaties

Kostenindicatie

Realisatiekosten:	€ 20.000 – € 100.000 per kruispunt

Subsidiemogelijkheden

Regio Holland-Rijnland:	Infrastructuurbijdrage
Rijk:	SPV-regeling

Ontwikkeling kruispuntenstandaard

Om meer uniformiteit te krijgen in de inrichting van en de voorrangsafhandeling op kruispunten, investeert de gemeente in het inrichten van een kruispuntstandaard en bijbehorend kwaliteitskader.

Planning

2027:	Ontwikkeling

Kostenindicatie

Ontwikkelingskosten:	€ 35.000 – € 50.000

Subsidiemogelijkheden

Geen

Senioren in het verkeer

Er wordt een programma opgezet dat zich richt op senioren in het verkeer. Het programma bestaat uit (groeps-)activiteiten en een aanbod van trainingen en cursussen, met als doel senioren lang en veilig te laten deelnemen aan het verkeer, maar ze ook bewust te maken van hun kwetsbare positie.

Planning

Jaarlijks 2026-2030:	Uitvoering programma

Kostenindicatie

Programmakosten:	€ 40.000 - € 80.000 per jaar (afhankelijk van programmainhoud)

Subsidiemogelijkheden

Provincie Zuid-Holland: Programma Doortrappen (via ROV Zuid-Holland)

Verkeerseducatieprogramma Alphen aan den Rijn

De gemeente continueert het Verkeerseducatieprogramma met daarin een aanbod aan verkeerslessen en projecten voor verschillende doelgroepen (voorschoolse kinderen, basisonderwijs, voortgezet onderwijs, speciaal onderwijs en middelbaar beroepsonderwijs, senioren en andere doelgroepen). Actualisatie van het programma vindt plaats in afstemming met de regio (Holland-Rijnland) en de provincie Zuid-Holland om zo optimaal gebruik te maken van beschikbare subsidies.

Planning

Jaarlijks 2026-2030:	Uitvoering programma

Kostenindicatie

Programmakosten:	€ 50.000 - € 120.000 per jaar (afhankelijk van programmainhoud)

Subsidiemogelijkheden

Provincie Zuid-Holland: School op SEEF, Totally Traffic (via ROV Zuid- Holland)

Handhaving hotspots

In nauwe samenwerking met boa's en politie vindt gerichte handhaving plaats op ongewenst en hufterig verkeersgedrag, waarbij de focus ligt op snelheid en roodlichtnegatie.

Planning

2026:	Opzetten hotspotlijst
2026-2030:	Uitvoering

Kostenindicatie

Capaciteit inzet:	valt onder verantwoording van politie

Subsidiemogelijkheden

Geen

8.2 Middellange termijn maatregelen (2028 – 2030)

De fase na 2027 richt zich op:

- Opschaling van de aanpak van risicowegen
- Programma risicokruispunten en rotondes
- Implementatie hercategorisering
- Opwaardering fietsroutes
- Voortzetting van diverse programma's
- Grotere investeringen

Toelichting

Opschaling van de aanpak van risicowegen

Uitrol naar Top 10-15 wegvakken
Kosten: € 3 – € 10 mln extra

Programma risicokruispunten en rotondes

Eventueel grotere reconstructies
Kosten: € 1 – € 5 mln

Implementatie hercategorisering

Herinrichting GOW30-wegen
Kosten: € 1 – € 3 mln

Opwaarderen hoofdfietsroutes (vervolgfase, doorontwikkeling fietsroutes)

Hoofdnetwerk op breedtelabel C of beter
Kosten: € 2 – € 6 mln

Volledige dekking schoolzones

Alle scholen ingericht
Kosten: € 300.000 – € 600.000

Structurele gedragsaanpak

Verankering in beleid en begroting
Jaarlijks € 200.000 – € 400.000

9 Monitoring, bijsturing en heroverweging

De uitvoering van het verkeersveiligheidsplan 2026–2030 vraagt om een structurele en cyclische aanpak van monitoring, evaluatie en bijsturing. Verkeersveiligheid is immers geen statisch vraagstuk: ontwikkelingen in mobiliteitsgedrag, voertuigtechnologie, ruimtelijke ontwikkeling en demografie zorgen ervoor dat risico's voortdurend veranderen. Om effectief en doelmatig te blijven sturen, is een adaptieve werkwijze noodzakelijk.

9.1 Doel en uitgangspunten

De monitoring- en evaluatiestructuur heeft als doel om:

- inzicht te bieden in de voortgang van de uitvoering van maatregelen;
- de effectiviteit van maatregelen te beoordelen;
- tijdig nieuwe risico's en trends te signaleren;
- en de risicogestuurde aanpak waar nodig te actualiseren en prioriteren.

Hierbij wordt aangesloten bij de uitgangspunten van het verkeersveiligheidsplan, waarin een datagedreven en risicogestuurde aanpak centraal staat.

9.2 Jaarlijkse monitoring

De gemeente voert jaarlijks een monitoringsronde uit waarin zowel de voortgang als de inhoudelijke resultaten worden gevolgd. Deze jaarlijkse cyclus bestaat uit:

1. Actualisatie van objectieve en subjectieve data
    a. actualiseren van ongevallencijfers, snelheidsdata en intensiteiten;
    b. analyseren van meldingen, enquêtes en belevingsonderzoek;
    c. actualiseren van thematische datasets (bijvoorbeeld fietsinfrastructuur en schoolroutes).
2. Actualisatie van risicolocaties
    a. opstellen van een geactualiseerde lijst van risicovolle wegvakken en kruispunten;
    b. herijking van prioriteiten op basis van de meest recente inzichten;
    c. actualisatie van de Top15 wegvakken en Top10 kruispunten.
3. Voortgangsrapportage uitvoering
    a. inzicht in de voortgang van projecten en maatregelen per spoor;
    b. koppeling met planning, budget en subsidie-inzet;
    c. identificatie van eventuele knelpunten in uitvoering of organisatie.
4. Effectmeting van maatregelen
    a. waar mogelijk uitvoeren van voor- en nametingen (bijvoorbeeld snelheid, ongevallen, beleving);
    b. beoordeling van de bijdrage van maatregelen aan verkeersveiligheid;
    c. leren van succesvolle en minder succesvolle interventies.

De resultaten van deze jaarlijkse monitoring worden samengebracht in een interne voortgangsrapportage en benut voor bijsturing van de uitvoeringsagenda.

9.3 Tweejaarlijkse heroverweging van de aanpak

Aanvullend op de jaarlijkse monitoring wordt eens per twee jaar een integrale heroverweging van de risicogestuurde aanpak uitgevoerd. Deze herijking gaat verder dan reguliere monitoring en richt zich op de fundamenten van het verkeersveiligheidsplan.

Onderdelen hiervan zijn:

- evaluatie van de gehanteerde risico-indicatoren en weegmethodiek;
- beoordeling van de effectiviteit van de huidige prioriteringssystematiek;
- analyse van nieuwe ontwikkelingen (bijvoorbeeld opkomst van nieuwe voertuigtypen, veranderend fietsgebruik, gebiedsontwikkelingen);
- heroverweging van de strategische speerpunten en accenten binnen de drie sporen.

De uitkomsten kunnen leiden tot:

- het aanpassen of verfijnen van risico-indicatoren;
- het herschikken van prioriteiten en investeringen;
- het toevoegen van nieuwe maatregelen of programmalijnen.

Hiermee blijft het verkeersveiligheidsplan actueel, wendbaar en toekomstgericht.

9.4 Doorontwikkeling van data en analysemethoden

Een randvoorwaarde voor effectieve monitoring is de kwaliteit en volledigheid van data. In de huidige analyse is gebruikgemaakt van beschikbare databronnen, maar niet alle relevante informatie bleek aanwezig (bijvoorbeeld gegevens over specifieke inrichtingselementen). Daarom zet de gemeente in op:

- het aanvullen en verbeteren van objectieve data;
- het structureel verzamelen van nieuwe databronnen (bijvoorbeeld via SID's, NDW, enquêtes);
- het combineren en ontsluiten van data in een integrale werkomgeving (bijvoorbeeld GIS);
- het verder ontwikkelen van analysemethoden voor risico-inschatting.

Deze doorontwikkeling versterkt de basis voor een volwassen risicogestuurde aanpak.

9.5 Governance en organisatorische inbedding

Monitoring en bijsturing worden organisatorisch geborgd binnen de gemeentelijke organisatie. Dit betekent:

- duidelijke verantwoordelijkheden voor dataverzameling, analyse en rapportage;
- afstemming tussen beleidsafdelingen, beheer en uitvoering;
- structurele samenwerking met externe partners (politie, regio, provincie) voor data en duiding;
- bestuurlijke terugkoppeling over voortgang en resultaten.

Hiermee wordt verkeersveiligheidsmonitoring niet een losse activiteit, maar een integraal onderdeel van de beleidscyclus.

9.6 Koppeling met programmering en uitvoering

De uitkomsten van monitoring en evaluatie worden direct gekoppeld aan de gemeentelijke programmering van maatregelen. Dit betekent dat:

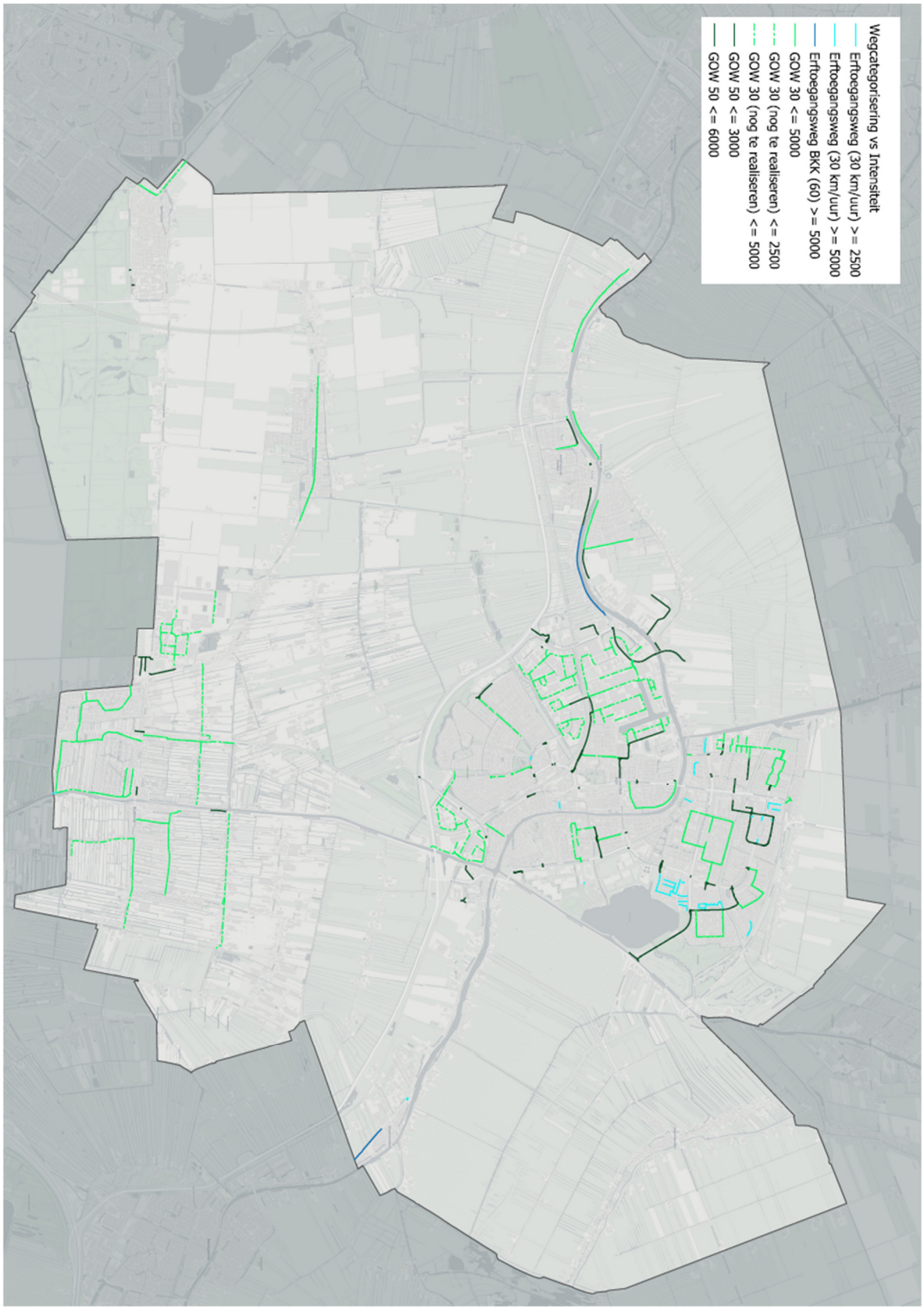
- prioriteiten jaarlijks worden vertaald naar het uitvoeringsprogramma;
- koppelkansen met beheer & onderhoud en gebiedsontwikkeling actief worden benut;
- middelen en capaciteit doelgericht worden ingezet op locaties met het grootste risico.

Op deze manier ontstaat een continue cyclus van **meten – analyseren – prioriteren – uitvoeren – evalueren**.

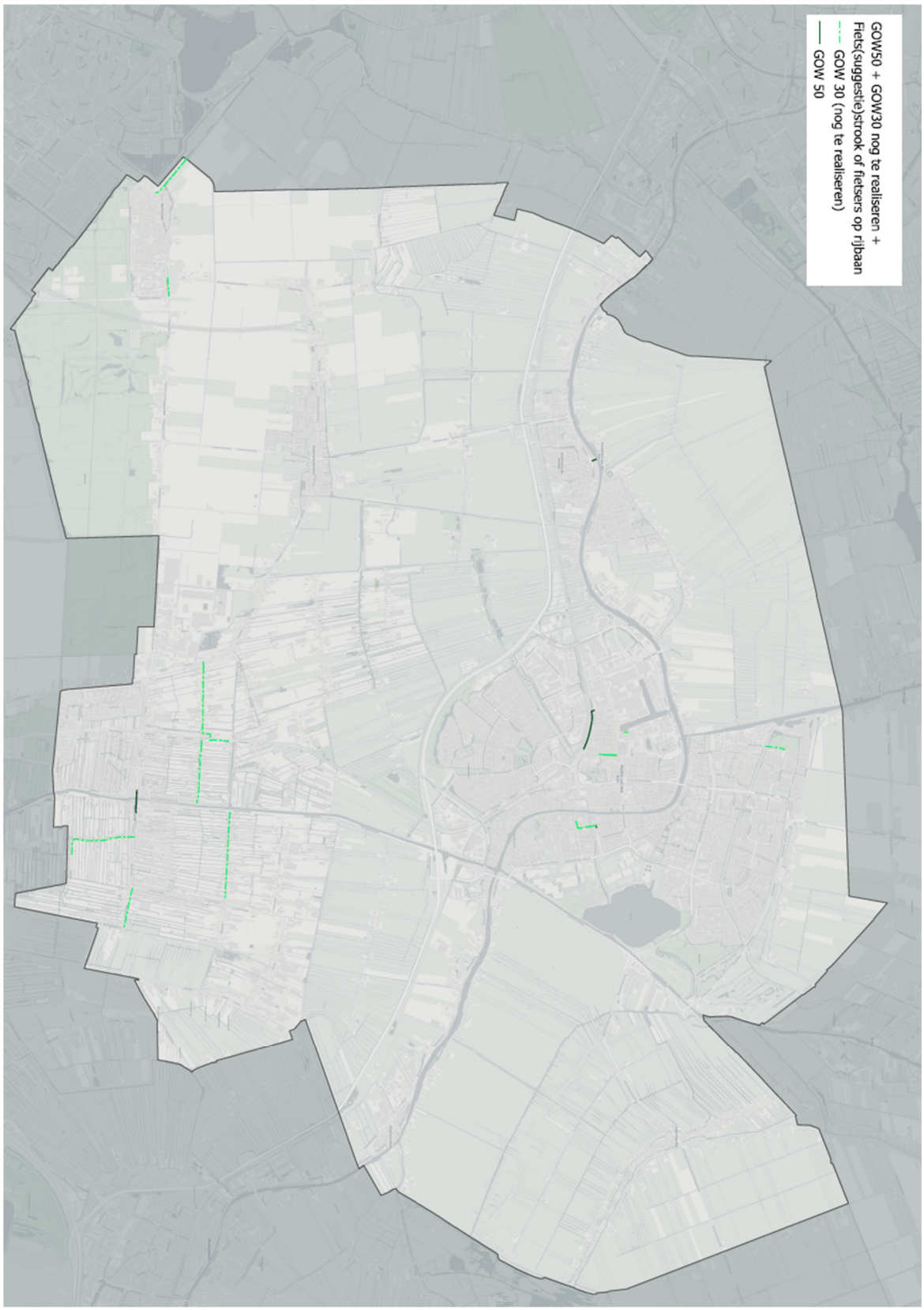
9.7 Conclusie

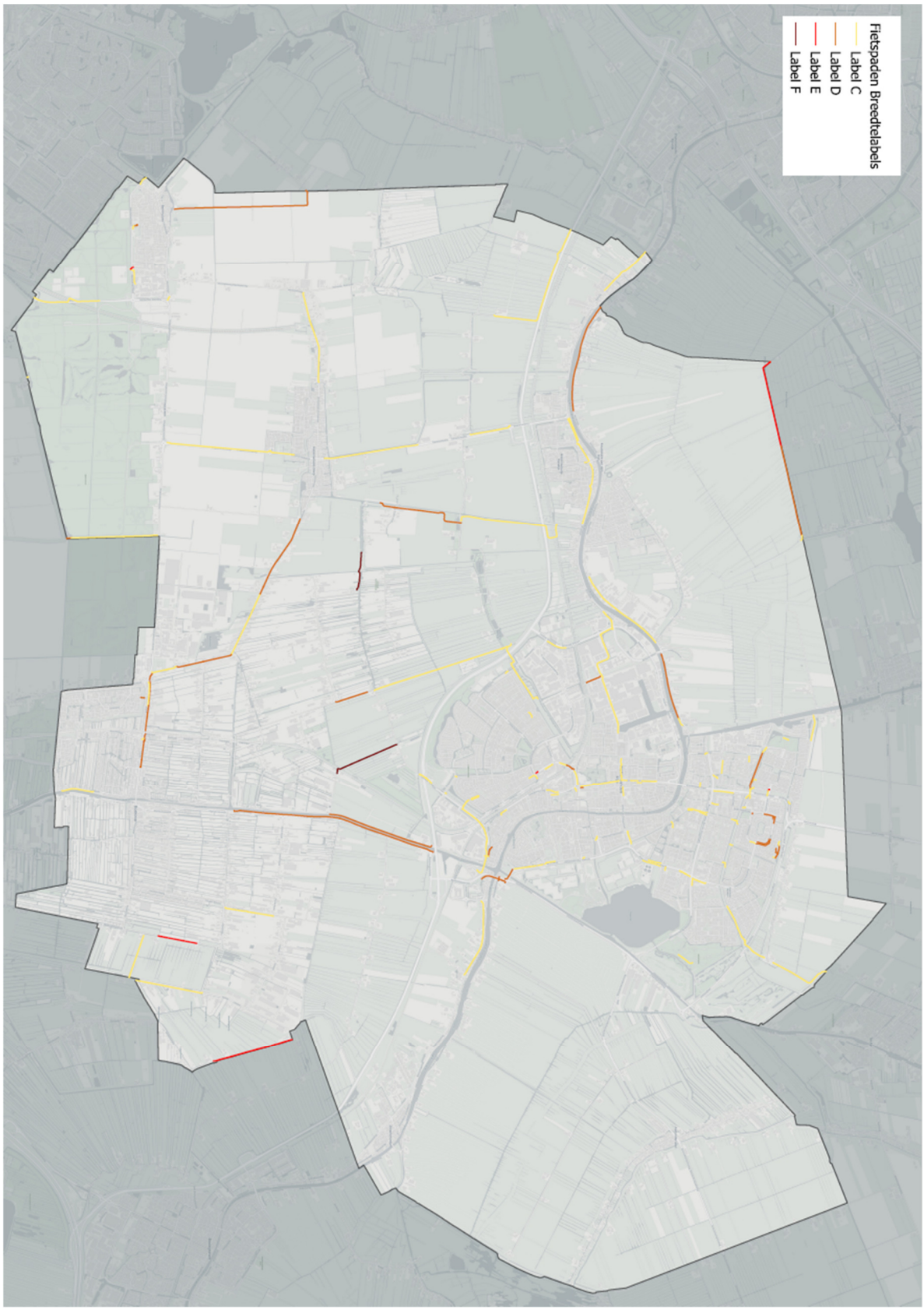
Met deze gestructureerde aanpak van monitoring, bijsturing en heroverweging borgt de gemeente Alphen aan den Rijn dat het verkeersveiligheidsplan adaptief, datagedreven en effectief blijft. Door jaarlijkse monitoring te combineren met tweejaarlijkse herijking en continue verbetering van data en methodiek, wordt stapsgewijs toegewerkt naar een verkeerssysteem waarin risico's aantoonbaar worden verminderd en verkeersveiligheid duurzaam wordt verbeterd.

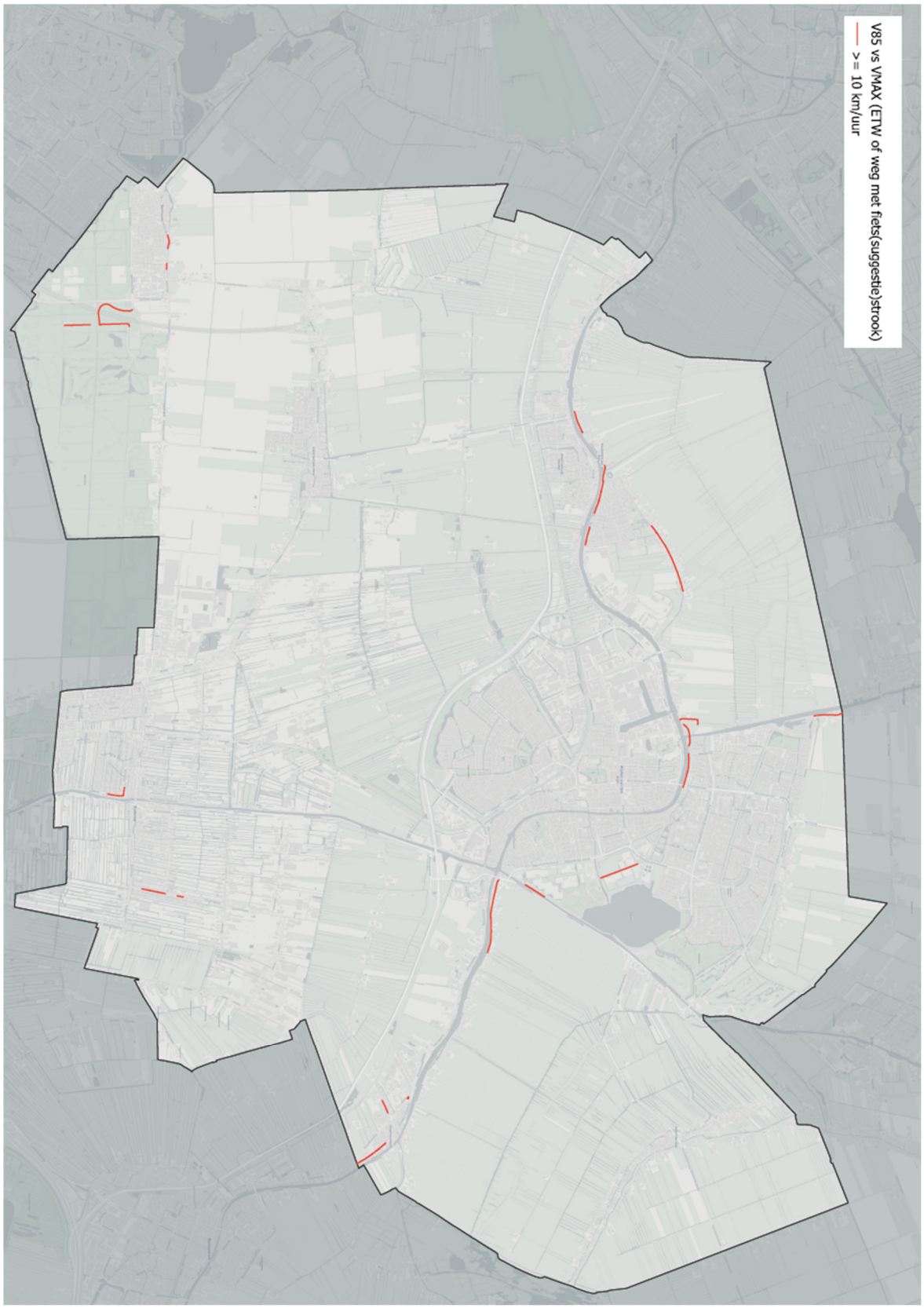
BIJLAGE A Objectieve verkeersdata

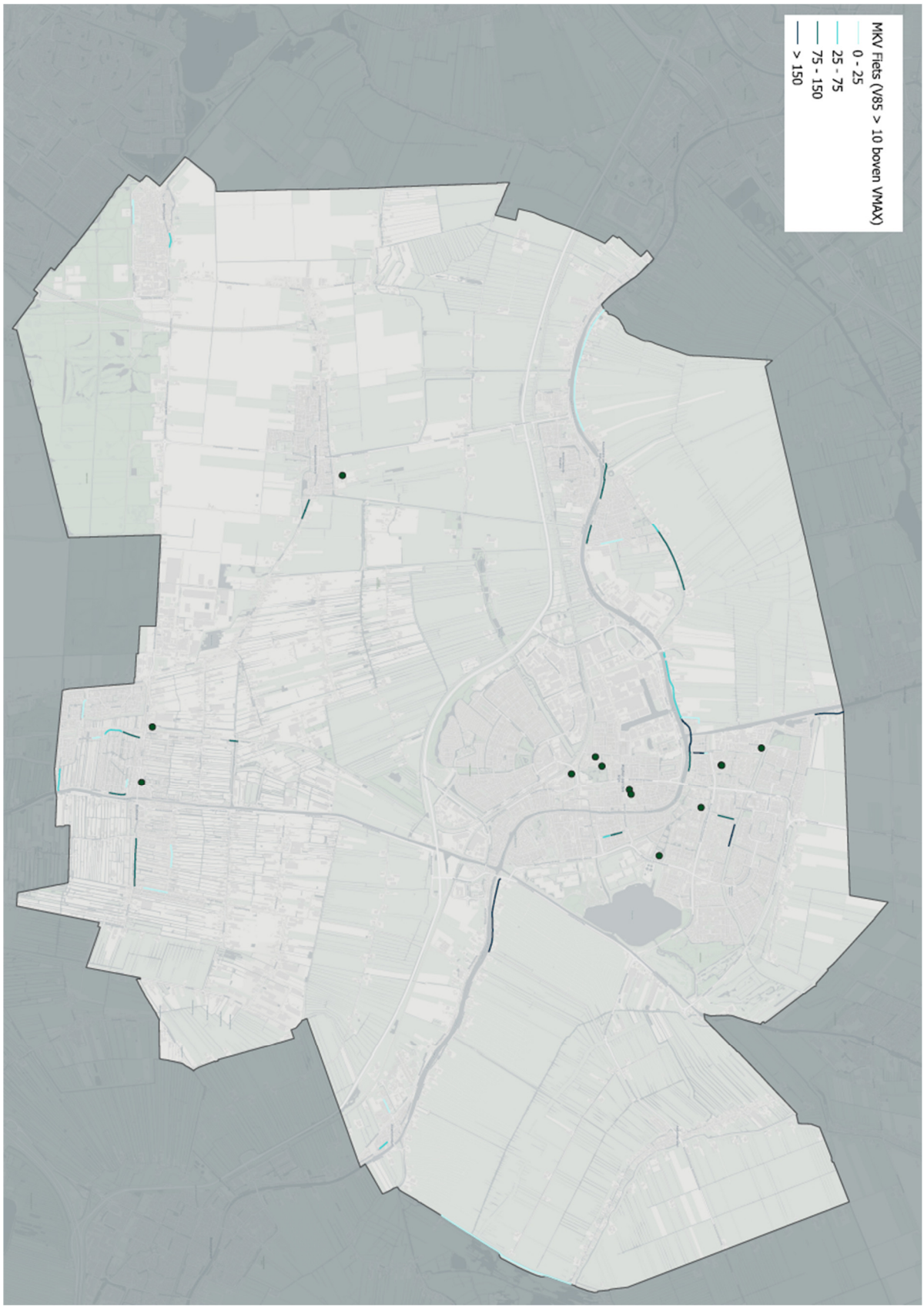



V85 vs VMAX
>= 10 km/uur


GOW50 + GOW30 nog te realiseren +
Fiets(suggestie)strook of fietsers op rijbaan
GOW 30 (nog te realiseren)
GOW 50


Fietspaden Breedtelabels
Label C
Label D
Label E
Label F


V85 vs VMAX (ETW of weg met fiets(suggestie)strook)
>= 10 km/uur


MKV Fiets (V85 > 10 boven VMAX)
0 - 25
25 - 75
75 - 150
> 150

BIJLAGE B Resultaten subjectieve verkeersveiligheidsanalyse

Belevingspeiling 2023

In de belevingspeiling wordt o.a. gevraagd naar ongewenste verkeerssituaties en -gedragingen. In de verschillende kernen speelt zich vergelijkbare verkeersproblematiek af. Hieronder volgt een beknopte uiteenzetting:

Meeste genoemde onderwerpen met betrekking tot ongewenste verkeerssituaties en -gedragingen

1. Te hard rijden
2. Te weinig parkeerplaatsen
3. Onveilige kruispunten en rotondes
4. Vervelend/gevaarlijk geparkeerde voertuigen
5. Onveilige fietspaden

Meest gewenste fietsstimulerende maatregelen

Ongeveer 33% van de 18 tot 49 jarigen (ca. 260 personen) geeft aan vaker gebruik te willen maken van de fiets. Ongeveer 40% daarvan (ca. 100) geven aan dat niet te doen omdat de afstand te groot is. Meest genoemde maatregelen waarmee de gemeente fietsen kan stimuleren:

1. Betere openbare verlichting
2. Glad(der) asfalt
3. Minder hobbels en boomwortels
4. Duidelijke voorrangsregels
5. Veiligere kruispunten en rotondes

Meest genoemde verkeersonveilige situaties

1. Voorrangsregels op en rond rotondes
2. Fietsers (uit beide richtingen) op rotondes
3. Slechte zichtlijnen door begroeiing en/of geparkeerde voertuigen
4. Te hard rijden in 30km-zones, waarbij schoolomgevingen, woonwijken en smalle dijken specifiek genoemd worden
5. Chaotische situaties in het centrum waar verschillende verkeersstromen kruisen

Meest genoemde verkeersonveilige locaties en wegvakken

1. Prins Bernhardlaan
2. President Kennedylaan
3. Willem de Zwijgerlaan
4. Burgemeester Bruins Slotsingel
5. Boezemlaan

Flitspeiling Fiets 2019

In de flitspeiling wordt o.a. gevraagd naar de beleving van fietspaden en fietsroutes in de gemeente. Hieronder volgt een beknopte uiteenzetting van de meest voorkomende onderwerpen, met het aantal respondenten dat het onderwerp noemt:

1. Verwarrende/gevaarlijke rotondes (102)
2. Last van boomwortels (57)
3. Centrum onduidelijk/gevaarlijk (48)
4. Losse/scheve tegels (44)
5. Slechte openbare verlichting (27)
6. Slecht onderhouden (27)
7. Veel/lang wachten bij verkeerslichten (25)
8. Onoverzichtelijk (19)

De respondenten doen daarbij de volgende aanbevelingen aan de gemeente:

1. Maak rotondes gelijk en duidelijker qua voorrangsregels (35)
2. Maak rotondes éénrijrichting (28)
3. Verbeteren fietsenstallingen/rekken (20)
4. Fietspaden beter onderhouden/meer snoeien/meer vegen (20)
5. Geef automobilisten vaker voorrang (16)
6. Handhaving op tegen de richting fietsen (16)
7. Geef fietsers vaker voorrang (14)
8. Beter verlichten van fietspaden (10)
9. Aanpakken fietsen zonder verlichting (8)
10. Verkeerslichten sneller op groen (6)

Mobiliteitsvisie enquête

Voor het opstellen van de nieuwe mobiliteitsvisie heeft Arcadis een online enquête afgenomen. Hieronder vind je de belangrijkste uitkomsten per vervoerswijze.

Fietsers

Veel inwoners (die nu al regelmatig fietsen) geven aan dat het fietsen in Alphen aan den Rijn over het algemeen goed mogelijk is, maar dat hun ervaring aanzienlijk zou verbeteren wanneer de fietsinfrastructuur veiliger, ruimer en consistenter wordt ingericht.

Vooral de kwaliteit van fietspaden (effen asfalt zonder wortelopdruk, bredere paden en betere openbare verlichting) speelt daarbij een grote rol. Ook geven veel fietsers aan dat onduidelijke of uiteenlopende voorrangsregels op rotondes en kruispunten tot gevaarlijke situaties leiden, vooral doordat fietsers op sommige plekken uit twee richtingen mogen komen. Hoewel sommigen juist benadrukken dat de fietsinfrastructuur al op orde is, wordt breed gedeeld dat betere afstemming van verkeersregels, meer veilige oversteekplaatsen en voldoende bewaakte stallingen het fietsen nog aantrekkelijker maken.

Automobilisten

Inwoners die veel met de auto reizen beschrijven vooral praktische belemmeringen om de fiets te gebruiken. De afstand tot werk speelt hierbij de grootste rol en deze automobilisten zien fietsen niet als realistisch alternatief, ook niet met een e-bike. Daarnaast benadrukt een grote groep dat zij de auto nodig hebben voor hun werk – bijvoorbeeld omdat zij gereedschap moeten vervoeren, een werkbus rijden of meerdere locaties bezoeken.

OV-gebruikers

Voor inwoners die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer is de fiets vooral relevant als voor- of natransport. Zij geven aan tal van problemen te ervaren rondom bussen die uitvallen, slechte aansluitingen op treinen en beperkte frequenties in dorpen en buitengebieden. De combinatie fiets-OV veel potentie, maar alleen wanneer stallingsvoorzieningen goed, veilig en betrouwbaar zijn en het OV zelf beter functioneert. Deze groep benadrukt dat een goede bewaakte fietsenstalling bij het station, goede OV-fietsen en logische loop- en fietsroutes rond stations essentieel zijn om de fiets vaker te gebruiken. Over het algemeen zien OV-gebruikers de fiets niet als vervanging van de bus of trein, maar als noodzakelijke schakel in een ketenreis.

Voetgangers

Een kleine, maar duidelijke groep geeft aan dat vrijwel alle voorzieningen binnen loopafstand liggen, waardoor zij weinig behoefte voelen om een alternatief vervoermiddel te gebruiken. Deze inwoners ervaren het lopen als praktisch, gezond en voldoende snel voor hun dagelijkse verplaatsingen. Veilige voetpaden en overzichtelijke kruispunten zijn wenselijk, omdat voetgangers soms hinder ondervinden van snelle fietsers en e-bikes.

Meldingen

Voor dit onderzoek zijn bij de gemeente binnengekomen meldingen met betrekking tot verkeersveiligheid geïnventariseerd. In een periode van 4 jaar (2021-2024) zijn via het meldingssysteem Djuma 39 meldingen ontvangen.
De volgende locaties worden daarbij het meest genoemd:

1. Rijndijk
2. Ziendeweg
3. Kruispunt Rijksstraatweg – Van Brederostraat
4. Boezemlaan
5. Scholeneiland Rijnwoude

BIJLAGE C Risico-indicatoren

De verzamelde objectieve en subjectieve data zijn vertaald naar risico-indicatoren. Die bevatten een bandbreedte, onderscheiden naar een laag, middel of hoog risico. Aan het risico is een score gekoppeld:

laag risico	= 0 punten
middelgroot risico	= 1 punt
hoog risico	= 2 punten

Op basis van de beschikbare data zijn de volgende risico-indicatoren gedefinieerd:

1. Ongevallencijfers met slachtoffers (2021 t/m 2025). Voor deze risico-indicator is gebruik gemaakt van ongevallendata uit VIA Software. Bij het verzamelen van deze data zijn alle ongevallen waar een fietser bij betrokken is eruit gehaald (separaat opgenomen als risico-indicator 4). Er is geen onderscheid gemaakt in de aard van het ongeval, het aantal betrokken voertuigen, het aantal slachtoffers of andere kenmerken.

   a. Wegvak met 0 ongevallen — 0 punten
   b. Wegvak met 1 á 2 ongevallen — 1 punt
   c. Wegvak met > 2 ongevallen — 2 punten

2. Ongevallencijfers met uitsluitend materiële schade (2021 t/m 2025). Voor deze risico-indicator is gebruik gemaakt van ongevallendata uit VIA Software. Bij het verzamelen van deze data is geen onderscheid gemaakt in de aard van het ongeval, het aantal betrokken voertuigen of andere kenmerken.

   a. Wegvak met $\leq$ 3 ongevallen — 0 punten
   b. Wegvak met 3 tot 6 ongevallen — 1 punt
   c. Wegvak met $\geq$ 6 ongevallen — 2 punten

3. Wegcategorisering en verkeersintensiteiten. Voor deze risico-indicator is gebruik gemaakt van het wegcategoriseringsplan Alphen aan den Rijn. Bij de categorieën GOW70 en GOW50 is het op basis van de aangeleverde data niet mogelijk om onderscheid te maken tussen wegvakken met 2 x 1 rijstrook en wegvakken met 2 x 2 rijstroken.

   a. GOW70 ongeacht intensiteit — 0 punten
   b. GOW50 < 10.000 mvt/etmaal — 0 punten
   c. GOW50 10.000 - 15.000 mvt/etmaal — 1 punt
   d. GOW50 > 15.000 mvt/etmaal — 2 punten
   e. GOW30 < 6.000 mvt/etmaal — 0 punten
   f. GOW30 6.000 - 8.000 mvt/etmaal — 1 punt
   g. GOW30 > 8.000 mvt/etmaal — 2 punten
   h. ETW30 < 3.000 mvt/etmaal — 0 punten

i. ETW30 3.000 – 6.000 mvt/etmaal 1 punt
j. ETW30 > 6.000 mvt/etmaal 2 punten
k. ETW60 < 3.000 mvt/etmaal 0 punten
l. ETW60 3.000 – 5.000 mvt/etmaal 1 punt
m. ETW60 > 5.000 mvt/etmaal 2 punten

4. Snelheidsdata. Voor deze risico-indicator is gebruik gemaakt van snelheidsdata uit het Nationaal Dataportaal Wegkenmerken (NDW).

a. V85 = Vmax. of lager 0 punten
b. V85 = 0 – 15% km/h boven Vmax. 1 punt
c. V85 > 15% boven Vmax. 2 punten

5. Fietsongevallencijfers (2021 t/m 2025). Voor deze risico-indicator is gebruik gemaakt van ongevallendata uit VIA Software. Bij het verzamelen van deze data is gefilterd op alle ongevallen waar een fietser bij betrokken was. Dit kunnen ongevallen zijn waar een ander voertuig bij betrokken was, maar ook eenzijdige ongevallen.

a. Fietspad/wegvak met 0 ongevallen 0 punten
b. Fietspad/wegvak met 1 á 2 ongevallen 1 punt
c. Fietspad/wegvak met >2 ongevallen 2 punten

6. Breedtelabels fietspaden. Voor deze risico-indicator is gebruik gemaakt van de breedtelabels die aan alle fietsvoorzieningen zijn toegekend. Voor meer informatie over de rekenmethode wordt verwezen naar de Fietsberaad-notitie 'Breedtelabels voor fietspaden'.

a. Breedtelabel A / B / C 0 punten
b. Breedtelabel D of lager 2 punten

7. Type fietsvoorzieningen. Voor deze risico-indicator is gebruik gemaakt van data uit het Nationaal Dataportaal Wegkenmerken (NDW).

a. GOW70 met vrijliggend fietspad 0 punten
b. GOW70 met aanliggend/fietsstroken 2 punten
c. GOW50 met vrijliggend fietspad 0 punten
d. GOW50 met aanliggend fietspad 1 punt
e. GOW50 met fietsstroken/gemengd 2 punten
f. GOW30 met vrijliggend/fietsstroken 0 punten
g. GOW30 met gemengd 2 punten
h. ETW60 met vrijliggend/aanliggend 0 punten
i. ETW60 met fietsstroken/gemengd 2 punten

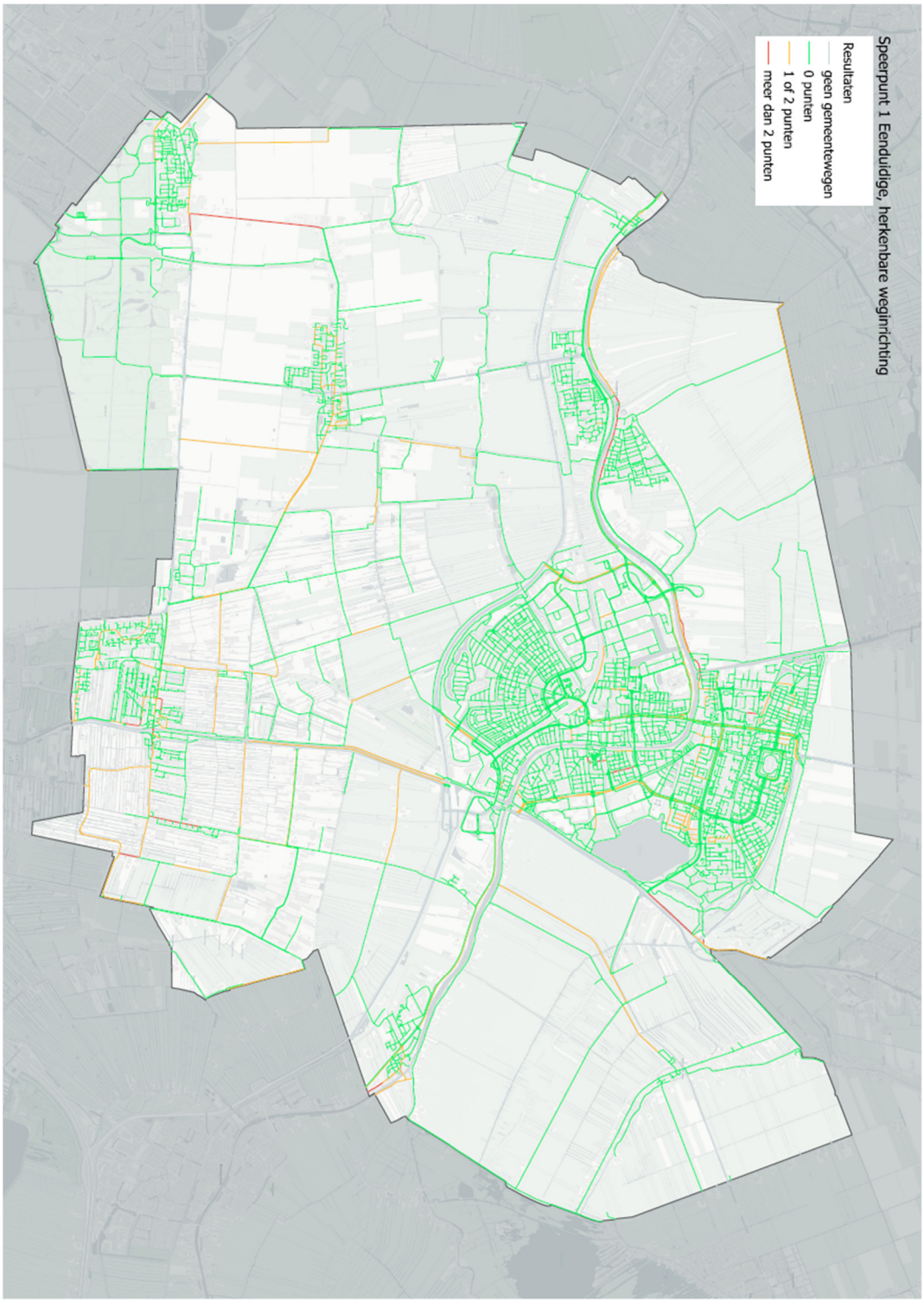
8. Schoolroutes. Voor deze risico-indicator is gebruik gemaakt vande data uit het programma **Mijn kind veilig naar school**.

   a. MKVNS aantal verplaatsingen < 50 0 punten
   b. MKVNS aantal verplaatsingen 50 tot 100 1 punt
   c. MKVNS aantal verplaatsingen > 100 2 punten

9. Meldingen over een weg of wegvak (2021-2025). Voor deze risico-indicator is gebruik gemaakt van het gemeentelijke meldingensysteem Djuma. Per individu is maximaal één melding over hetzelfde wegvak meegenomen.
   a. Geen meldingen 0 punten
   b. 1 melding of meer 1 punt

10. Openbaar vervoer. Voor deze risico-indicator is gebruik gemaakt van OV-netwerk data die beschikbaar is gesteld door Qbuzz.
   a. GOW50 is onderdeel van OV-route 0 punten
   b. GOW30 is onderdeel van OV-route 1 punt
   c. ETW30 is onderdeel van OV-route 2 punten

BIJLAGE D Spoor 1 Speerpunten



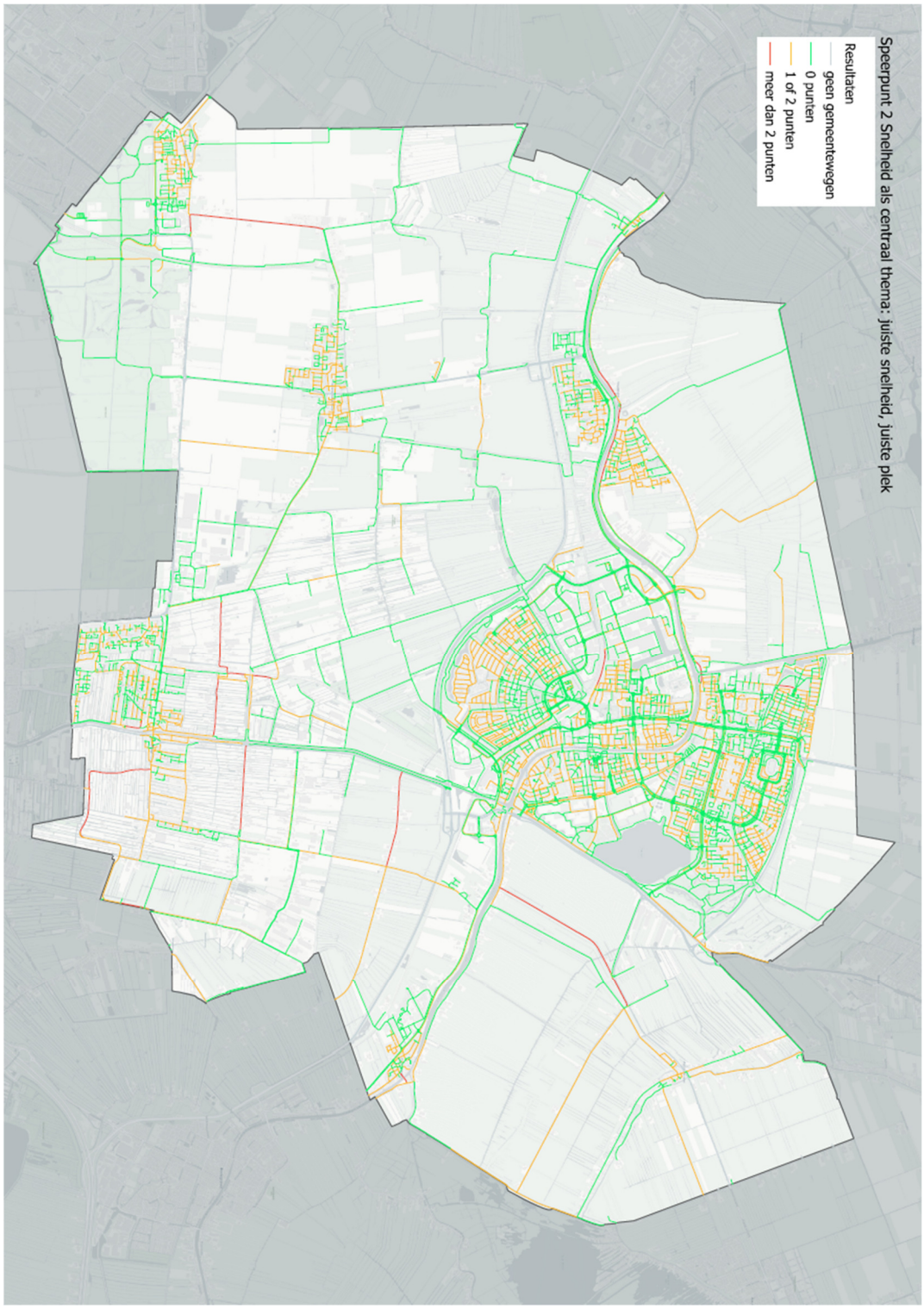
Toegepaste risico-indicatoren bij speerpunt 1:

3: Wegcategorisering en verkeersintensiteiten

6: Breedtelabels fietspaden

7: Type fietsvoorzieningen

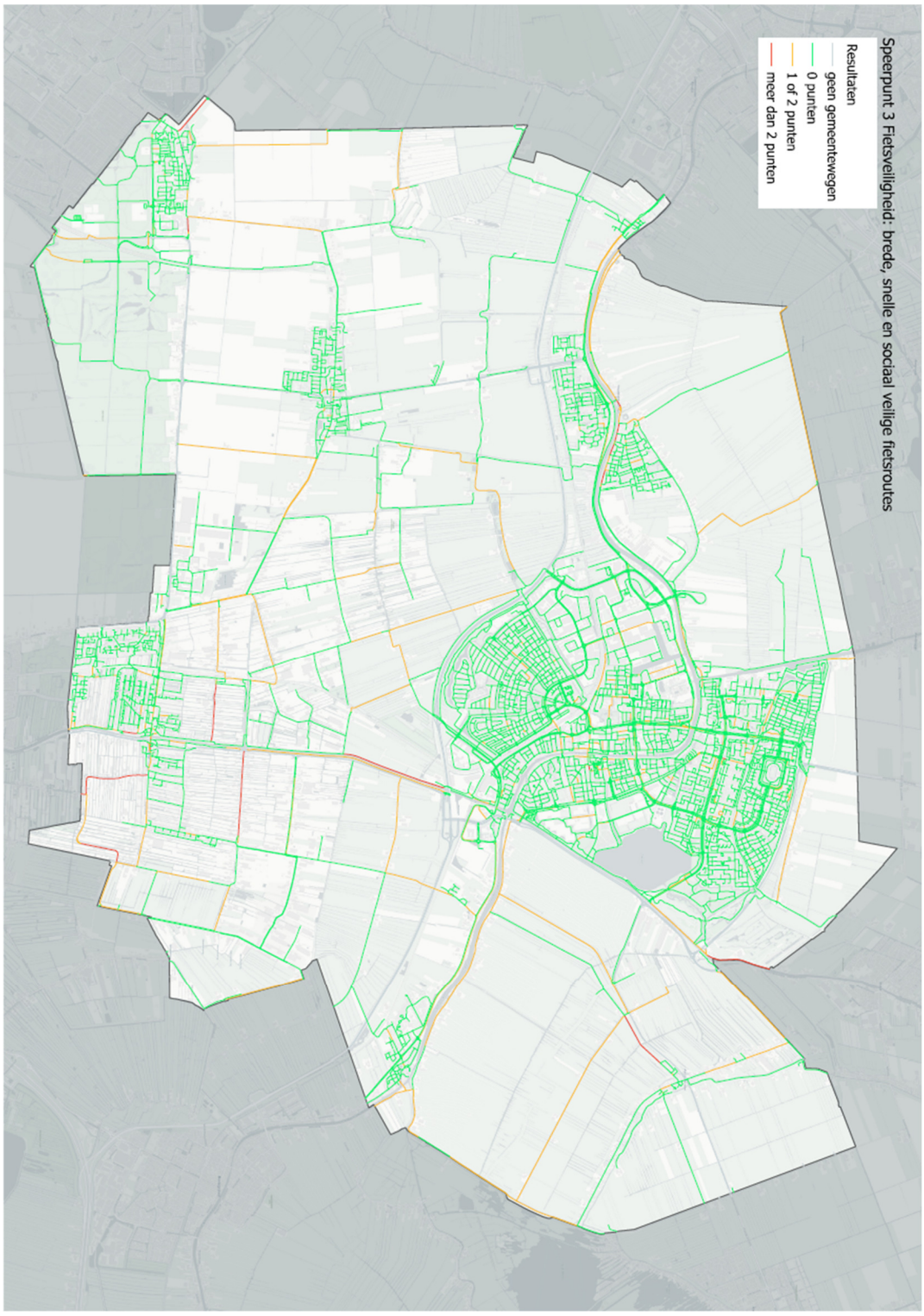
10: Openbaar vervoer



Toegepaste risico-indicatoren bij speerpunt 2:

4: Snelheidsdata

7: Type fietsvoorzieningen

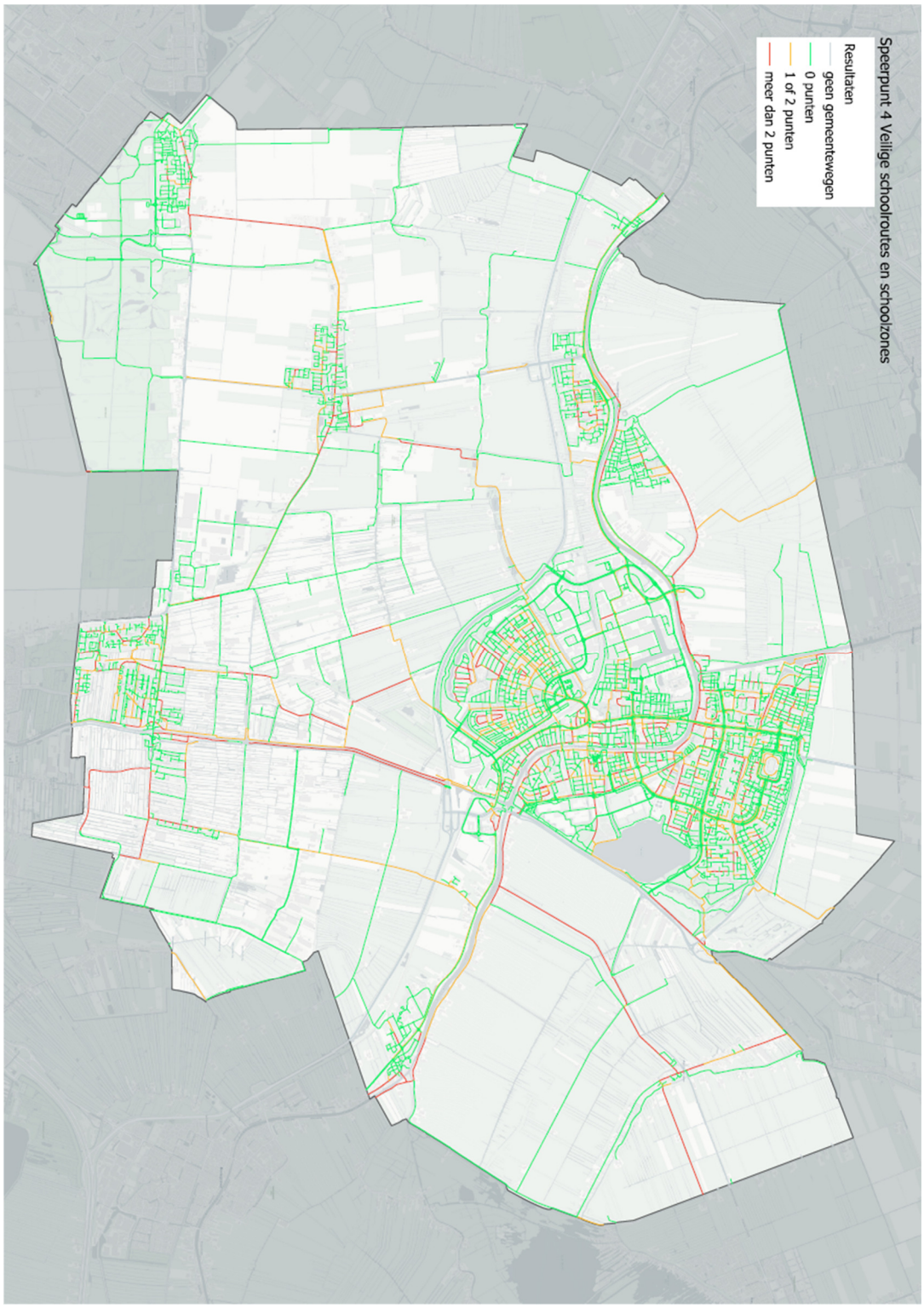


Toegepaste risico-indicatoren bij speerpunt 3:

5: Fietsongevallencijfers

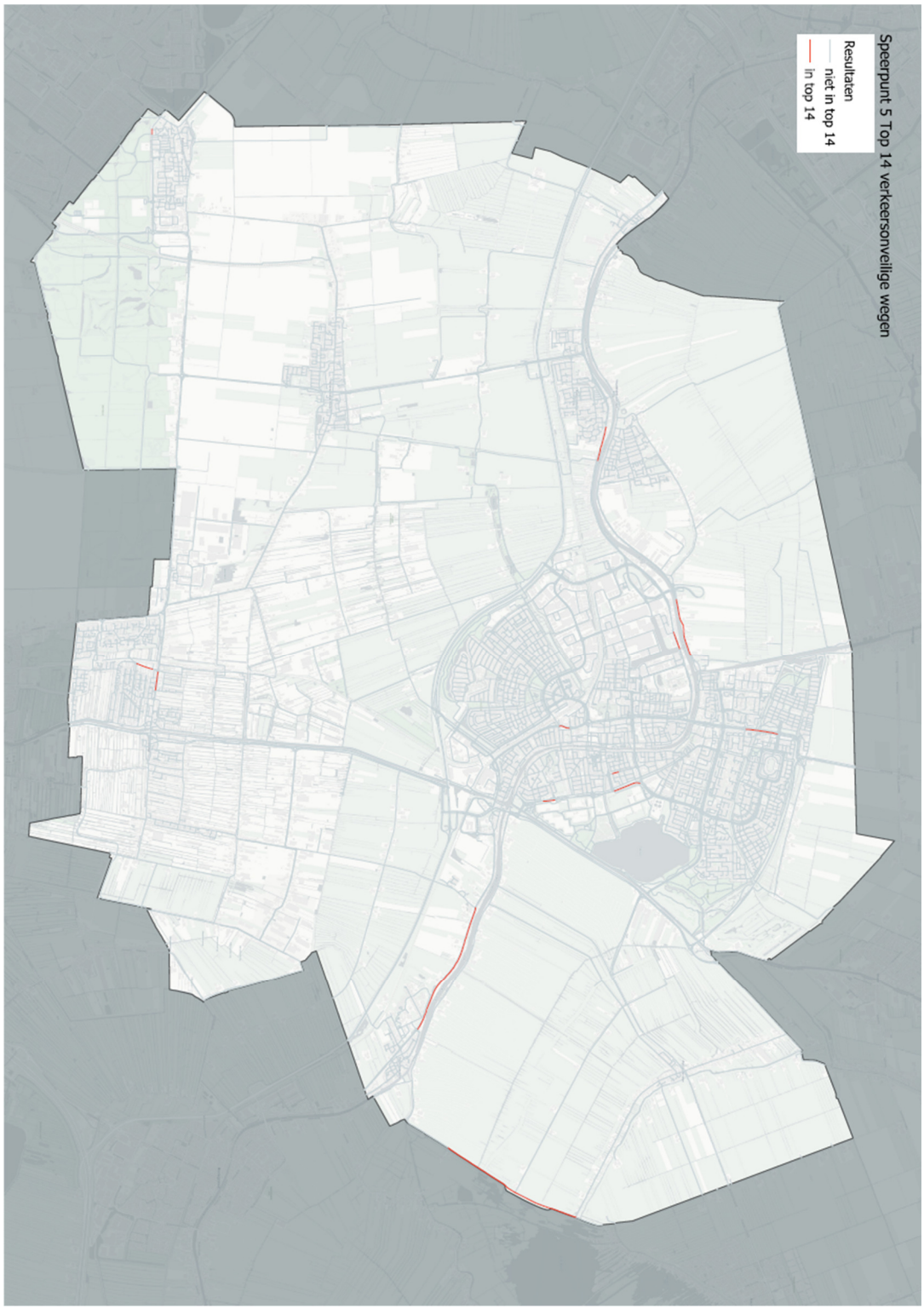
6: Breedtelabels fietspaden

7: Type fietsvoorzieningen



Toegepaste risico-indicatoren bij speerpunt 4:

3: Wegcategorisering en verkeersintensiteiten
4: Snelheidsdata
6: Breedtelabels fietspaden
7: Type fietsvoorzieningen
8: Schoolroutes

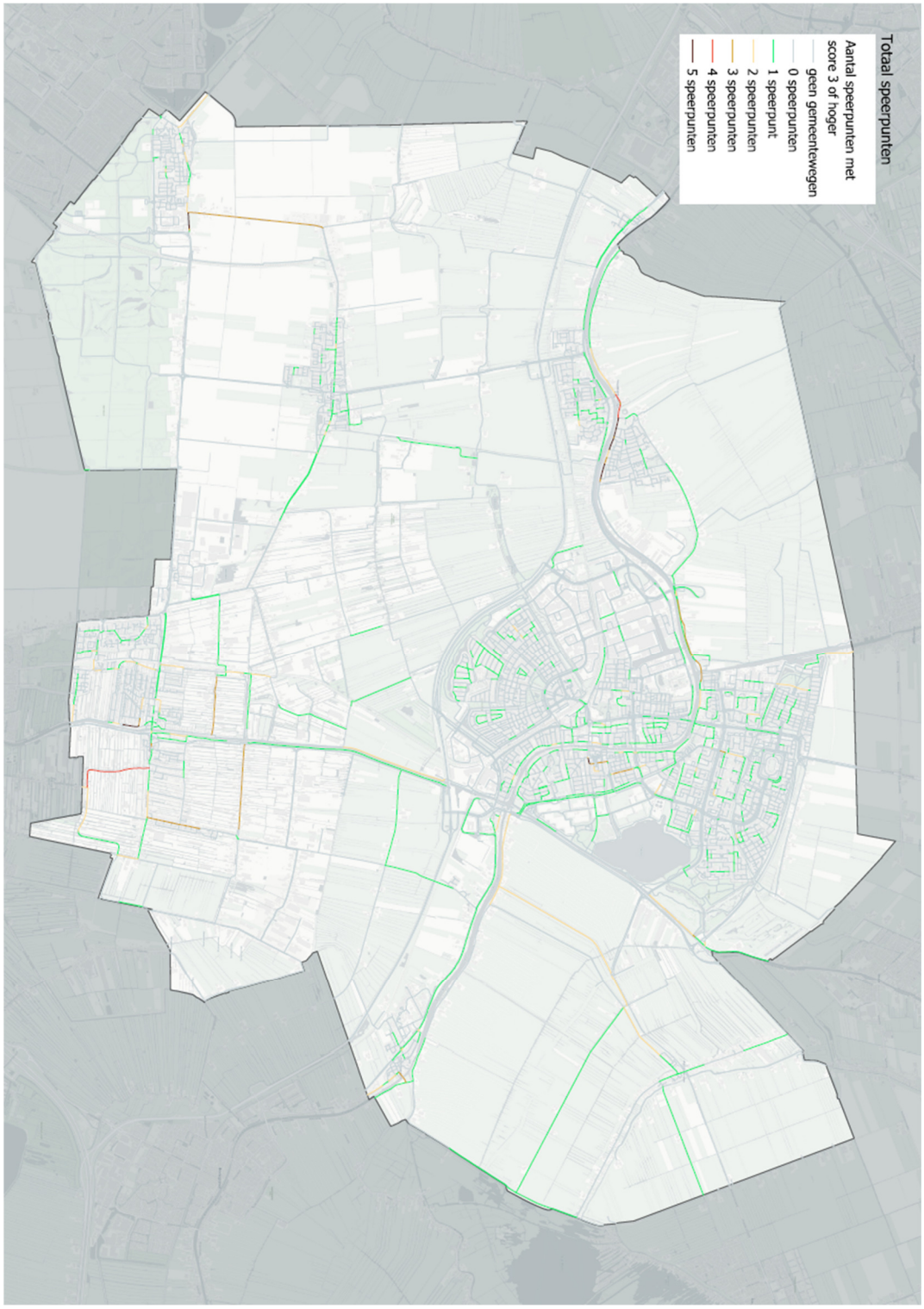


Toegepaste risico-indicatoren bij speerpunt 5:

1: Ongevallencijfers met slachtoffers

2: Ongevallencijfers met uitsluitend materiële schade

9: Meldingen over een weg(vak)


Totaal speerpunten
Aantal speerpunten met score 3 of hoger
geen gemeentewegen
0 speerpunten
1 speerpunt
2 speerpunten
3 speerpunten
4 speerpunten
5 speerpunten

BIJLAGE E Toelichting op Speerpunt 3

In de contact van Speerpunt 3 is de term “veilige en duidelijke tweerichtingsfietspaden” opgenomen. Hiermee wordt bedoeld dat de gemeente Alphen aan den Rijn een samenhangend pakket van ontwerp-, inrichtings- en beheermaatregelen opstelt, dat erop gericht is om zowel de verkeersveiligheid als de begrijpelijkheid van het gebruik van deze fietspaden te optimaliseren.

Wat maakt een tweerichtingsfietspad ‘veilig’?

Tweerichtingsfietspaden brengen specifieke risico’s met zich mee, omdat fietsers elkaar in twee richtingen passeren en automobilisten dit niet altijd verwachten. Veiligheid betekent in dit kader:

Voldoende breedte en ruimte

- Het fietspad is breed genoeg om comfortabel en veilig in twee richtingen te fietsen (conform CROW-richtlijnen);
- Er is ruimte om in te halen zonder gevaarlijke manoeuvres;
- Obstakelvrije zones langs het fietspad om het risico op eenzijdige ongevallen te beperken.

Veilige kruispunten en rotondes

- Kruispunten en rotondes zijn eenduidig en overzichtelijk ingericht: goede zichtlijnen, beperkte snelheden van gemotoriseerd verkeer;
- Fietsers hebben (bij voorkeur) duidelijke, herkenbare voorrangssituaties;
- Waar nodig worden extra maatregelen toegepast, zoals plateaus, uitbuigingen en middeneilanden om gefaseerd te kunnen oversteken.

Snelheidsregime en scheiding

- Fietspaden langs (drukke) gebiedsontsluitingswegen zijn fysiek gescheiden van het autoverkeer (bijvoorbeeld door groenstroken);
- Op plekken met menging van verkeerssoorten (zoals erftoegangswegen en wegen met fietsstroken) is de snelheid van het autoverkeer laag.

Sociale veiligheid

- Goede verlichting, open inrichting en zichtbaarheid dragen bij aan een veilig gevoel, vooral in de avond.

Wat maakt een tweerichtingsfietspad ‘duidelijk’?

Duidelijkheid heeft betrekking op de herkenbaarheid en voorspelbaarheid van het fietspad voor alle weggebruikers (fietsers, automobilisten én voetgangers).

Eenduidig ontwerp en herkenbaarheid

- Het fietspad is visueel duidelijk herkenbaar als tweerichtingsfietspad (bijvoorbeeld door markering en kleurgebruik zoals rood asfalt);
- Verkeersborden en pijlen geven de rijrichtingen aan.
- Het ontwerp sluit aan op landelijke richtlijnen (CROW), zodat weggebruikers weten wat ze kunnen verwachten.

Logische en consistente ligging

- Tweerichtingsfietspaden worden bij voorkeur aan één zijde van de weg aangelegd waar dat logisch is (bijvoorbeeld langs een doorgaande route);
- Onnodige wisselingen van zijde of type fietsinfrastructuur worden zoveel als mogelijk vermeden;
- Aansluitingen op kruispunten en zijwegen zijn consistent vormgegeven.

Duidelijke interactie met ander verkeer

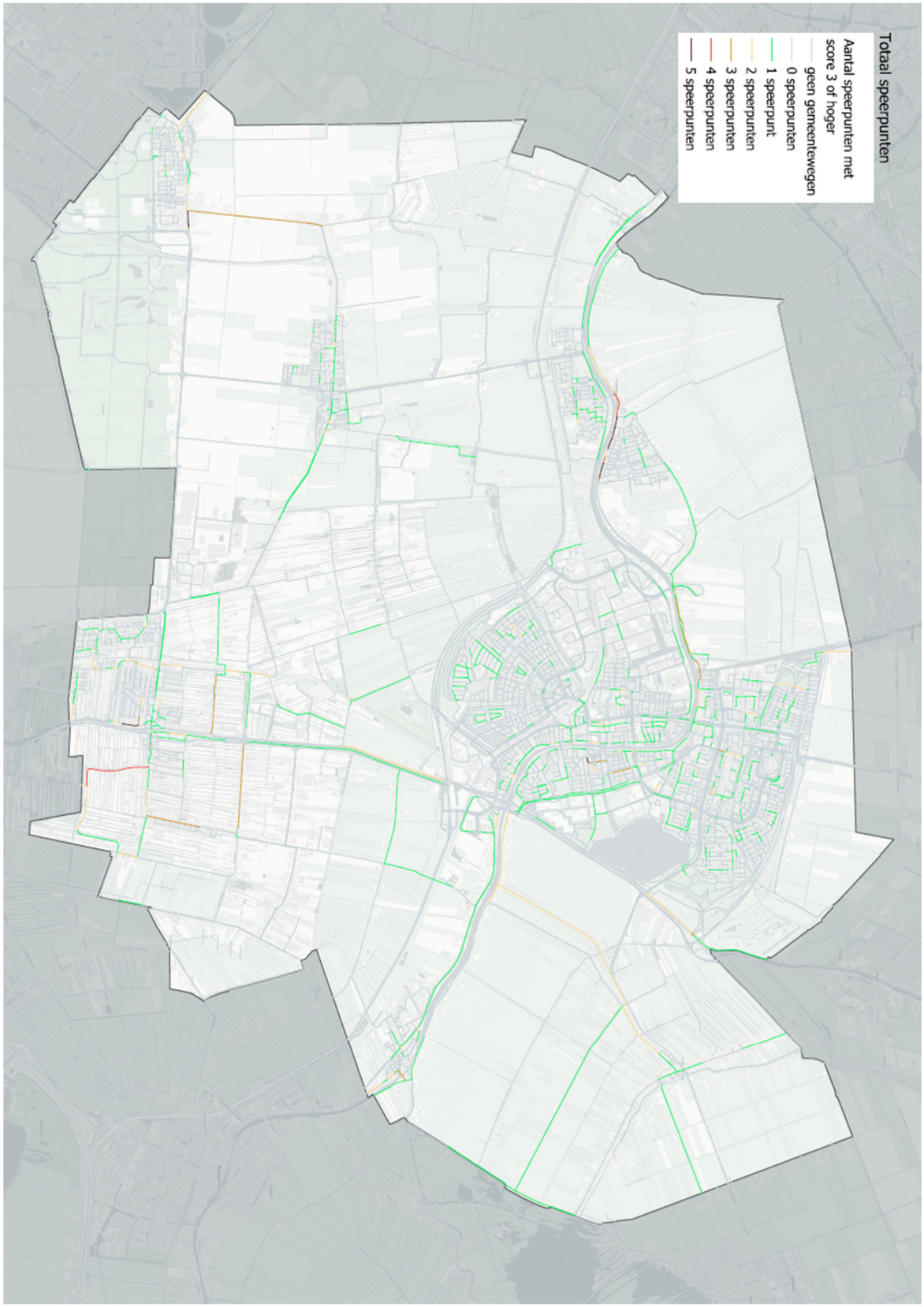
- Gemotoriseerd verkeer wordt door markering, bebording en inrichting tijdig gewezen op tweerichtingsverkeer op het fietspad;
- Extra attentie bij uitritten en zijwegen, waar automobilisten vaak alleen naar één kant kijken;
- Logische en eenduidig vormgegeven oversteeklocaties voor fietsers en voetgangers.

Beheer en onderhoud

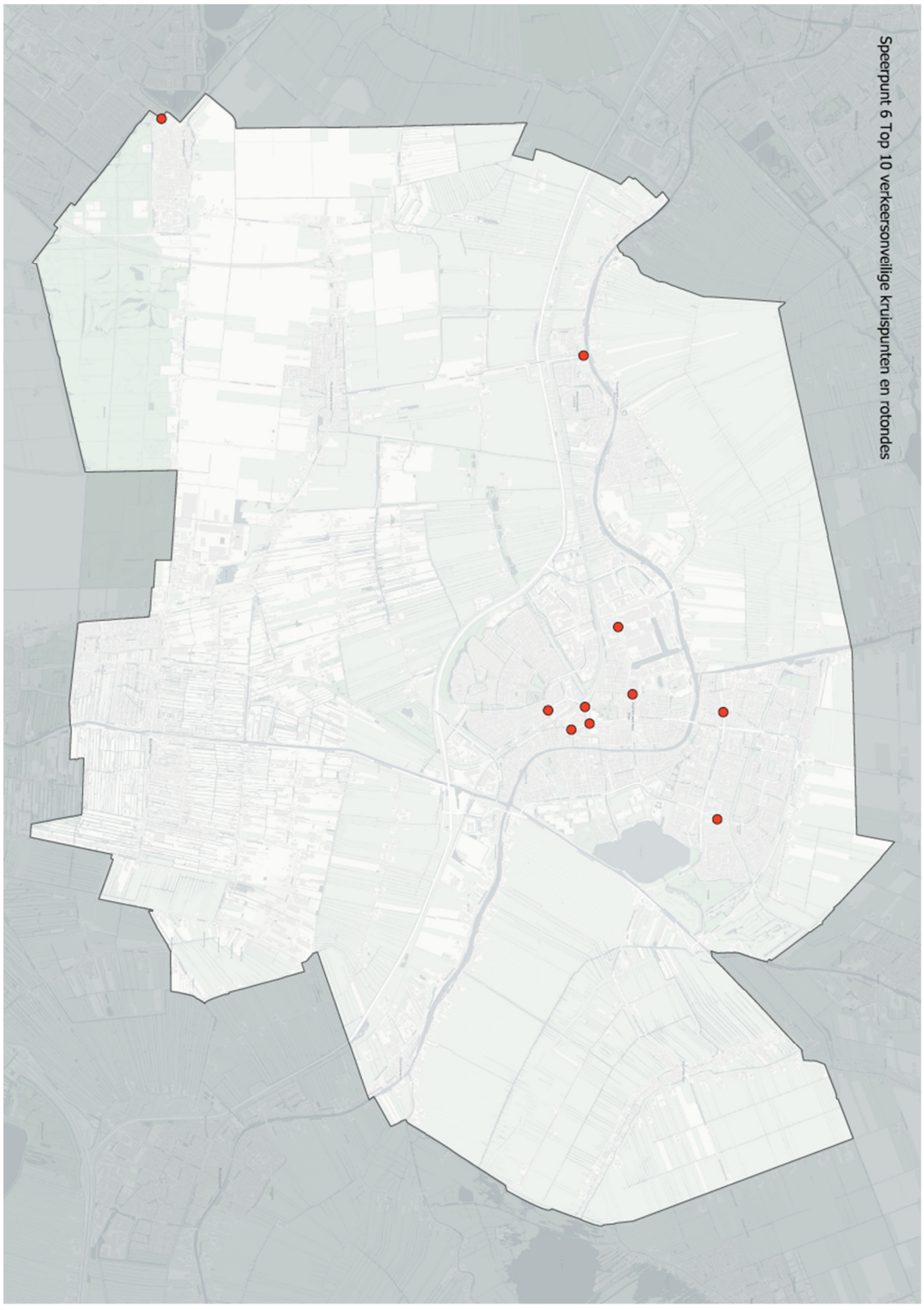
Net als bij belijning speelt ook hier het beheer een belangrijke rol:

- Markeringen en belijning blijven zichtbaar en slijten niet zodanig dat onduidelijkheid over de verkeers- of voorrangssituatie ontstaat;
- Verharding is van goede kwaliteit (geen gaten, wortelopdruk, gladheid);
- (Openbaar) groen en obstakels belemmeren het zicht niet.

BIJLAGE F Prioritering risicovolle wegvakken



BIJLAGE G Spoor 2 Speerpunten



Alphen aan den Rijn

Gemeente Alphen aan den Rijn
Stadhuisplein 1
Postbus 13
2400 AA Alphen aan den Rijn
Telefoon 14 0172
gemeente@alphenaandenrijn.nl
www.alphenaandenrijn.nl