

Rapport

RISICOGESTUURD UITVOERINGSPROGRAMMA VERKEERSVEILIGHEID

Gemeente Zuidplas

COLOFON

Titel: Risicogestuurd Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid
Subtitel: Gemeente Zuidplas

Opdrachtgever: Gemeente Zuidplas
Annet Oosterlaan

Opdrachtnemer: DTV Consultants B.V.
Pleun Smits en Lindy van Scharrenburg

Datum: 22 december 2021

Kenmerk: 210275/PSm

Status rapport: DEFINITIEF

1	INLEIDING	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel en aanpak van het onderzoek	4
1.3	Leeswijzer	4
2	BELEIDSKADER	6
2.1	Regionaal Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2022-2024	6
2.2	Beleid gemeente Zuidplas	7
2.3	Afwegingskader 30 km/u binnen de bebouwde kom	8
3	ONDERBOUWING UITVOERINGSPROGRAMMA	10
3.1	Selectering en Prioritering van opgaves	10
3.2	Resultaat	12
3.3	Financiële meekoppel kansen	12
4	UITVOERINGSPROGRAMMA	15
4.1	opgaven	15
4.2	Monitoring en evaluatie	18
	BIJLAGE 1 GROS LIJST OPGAVES	20

INLEIDING

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

In 2018 is een nieuwe aanpak ontwikkeld om de toenemende verkeersonveiligheid in Nederland aan te pakken: het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030; Veilig van deur tot deur (vanaf hier: SPV 2030). Het SPV 2030 is sinds 2020 het landelijke verkeersveiligheidsbeleid. Hierin hebben onder meer het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid, de provincies en de gemeenten hun gezamenlijke visie op een nieuwe aanpak van de verkeersveiligheid vastgelegd om een trendbreuk te bewerkstelligen.

Het perspectief in het SPV 2030 is veranderd van een jarenlange reactieve aanpak op basis van ongevallen naar een proactieve aanpak op basis van risico's. De nadruk ligt op het verzamelen en analyseren van informatie over risico's in het verkeer die er nu zijn of zich in de nabije toekomst kunnen voordoen. Door vooraf een inschatting te maken van een risico en deze risico-indicator meetbaar te maken, kan preventief actie worden ondernomen op basis van gerichte maatregelen. Deze nieuwe, proactieve werkwijze in het verkeersveiligheidsdomein wordt de risicogestuurde aanpak genoemd.

In juni 2021 is een nieuw Regionaal Uitvoeringsprogramma 2021-2024 opgesteld, bestaande uit een integrale strategie en aanpak waarbij de koppeling wordt gelegd tussen de 3 E's (Engineering, Education en Enforcement) en de thema's zoals opgenomen in het SPV 2030. Daarnaast wordt op dit moment ook het RVVP geactualiseerd. In verband met deze ontwikkelingen is er behoefte om het huidige actieplan verkeersveiligheid van de gemeente Zuidplas te actualiseren en het nieuwe regionale beleid te vertalen naar gemeentelijke projecten. Op deze manier sluit het actieplan verkeersveiligheid van de gemeente Zuidplas aan op het regionaal beleid. Gezamenlijk voor dezelfde ambitie: *'wij maken een punt van nul' verkeersslachtoffers.*

1.2 DOEL EN AANPAK VAN HET ONDERZOEK

Dit Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid beschrijft in hoofdlijnen welke strategie en aanpak de gemeente Zuidplas in de periode 2022-2024 en volgende jaren uitrolt voor een daling van het aantal verkeersslachtoffers. De gemeente zet hierbij in op een integrale risicogestuurde aanpak. Deze aanpak is erop gericht om ongevallen te voorkomen, door dáár maatregelen te treffen waar de risico's het grootst zijn en deze het meeste effect hebben. Op basis van dit uitgangspunt is een overzicht aan opgaves binnen de gemeente opgesteld met een planning voor de uitvoering. Het uitvoeringsprogramma richt zich vooral op Engineering (infrastructuur), omdat de andere twee E's regionaal worden gecoördineerd, onder meer door de handhavingsdriehoek en ROV Zuid-Holland.

1.3 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 is in beeld gebracht welk beleidskader ten grondslag ligt aan dit uitvoeringsprogramma. Hoofdstuk 3 beschrijft vervolgens op basis van welke stappen het programma is opgesteld, waarna in hoofdstuk 4 het definitieve uitvoeringsprogramma staat beschreven.

BELEIDSKADER

2 BELEIDSKADER

2.1 REGIONAAL UITVOERINGSPROGRAMMA VERKEERSVEILIGHEID 2022-2024

Het [Regionaal Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid](#) beschrijft in hoofdlijnen welke strategie en aanpak de regio Midden-Holland in de periode 2022-2024 en volgende jaren uitrolt voor een daling van het aantal verkeersslachtoffers. De regio zet hierbij in op een integrale risicogestuurde aanpak, waarbij de koppeling wordt gelegd tussen de 3 E's (Engineering/Infrastructuur, Education/educatie en Enforcement/handhaving) en de thema's zoals opgenomen in het SPV 2030. Deze aanpak is erop gericht om ongevallen te voorkomen, door dáár maatregelen te treffen waar de risico's het grootst zijn en het meeste effect hebben.

Het Regionaal Uitvoeringsprogramma vormt de basis voor de gemeente Zuidplas (en andere wegbeheerders) om de integrale risicogestuurde aanpak op lokaal niveau gemotiveerd uit te werken. Daarbij wordt gestreefd naar een gezamenlijke richting voor de aanpak van de lokale verkeersveiligheid. Gezamenlijk werken aan dezelfde ambitie: *'wij maken een punt van nul verkeersslachtoffers'*.

Op basis van bestaande beleidstukken, ontwikkelingen en een werksessie met de leden van het RPV Midden-Holland en belangengroepen (VVN, ANWB, Fietsersbond) zijn onderstaande regionale speerpunten en risicogroepen opgesteld.

Binnen het thema **'Veilige regionale infrastructuur'** zet de regio in op de volgende speerpunten:

- Veilige fietsinfrastructuur
- Verkeersveilige woonwijken
- Uniforme verkeersveilige schoolomgeving
- Minimaliseren conflicten zwaar (landbouw) verkeer en zwakkere verkeersdeelnemers
- Reguleren van groot en zwaar vrachtverkeer in de kernen
- Veilige 60 km/uur wegen
- Op de voet volgen van landelijke ontwikkelingen (Motie 30 km/u binnen de bebouwde kom, ADAS-toepassing¹, LEV-kader²)

Het is hierbij van belang dat de infrastructuur intuïtief gedrag uitlokt. Dit houdt in dat de weggebruiker aan de hand van de inrichting kan waarnemen en begrijpen wat er van hem/haar wordt verwacht en dit uit kan en wil voeren (human factors).

Binnen het thema **'Verkeerseducatie en voorlichting'** zet de regio met behulp van gedragsbeïnvloeding op alle inwoners van alle leeftijden, maar waarbij wel onderscheid wordt gemaakt in de volgende leeftijdscategorieën

- Basisschoolleerlingen (0-12 jaar)
- Middelbare scholieren (12-16 jaar)
- Jong beginnende bromfietser (16 t/m 17 jaar)

¹ Advanced Driver Assistance Systems (ADAS), zijn geautomatiseerde rijhulpsystemen die bedoeld zijn om bestuurders te ondersteunen bij het uitvoeren van de rijtaak.

² Nationaal toelatingskader lichte elektrische voertuigen (LEV-kader)

- Jong beginnende bestuurder (18 t/m 24 jaar)
- Ervaren bestuurders (25 t/m 59 jaar)
- Ouderen (60 jaar en ouder)

Regio Midden-Holland stelt als doel dat de activiteiten gericht op gedragsbeïnvloeding (Education) steeds in samenhang worden gezien met handhaving (Enforcement) en infrastructuur en techniek (Engineering): integraliteit als de maatlat voor de keuze van het aanbod aan programma's en activiteiten.

De regio heeft de ambitie om binnen het thema '**Versterken van verkeershandhaving**' de volgende speerpunten na te streven:

- Handhavingsprioriteiten vastleggen in het Integraal Veiligheidsplan.
- De regio Midden-Holland wil de volgende overlegstructuren stimuleren en aanjagen:
 - Regionaal Uitvoeringsoverleg Midden-Holland (regionaal)
 - Handhavingsoverleg Handhaver - wegbeheerder (lokaal)

Om de genoemde doelen te bereiken wil de regio Midden-Holland haar wegbeheerders stimuleren om proactief en risicogestuurd aan de slag te gaan met verkeersveiligheid. Bij de verdeling van verkeersveiligheidssubsidies zal wegbeheerders gevraagd worden om de projecten te onderbouwen op hun bijdrage aan de verkeersveiligheid. Daarnaast stimuleert de regio voorstellen die inzetten op een combinatie van maatregelen tussen infrastructuur, handhaving en educatie. Ook stimuleert de regio Midden-Holland vooral maatregelen die gericht zijn op het verminderen van de verkeersveiligheidsrisico's voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

Tot slot wordt dit uitvoeringsprogramma aan het einde van de looptijd (in 2024) geëvalueerd. Zo kan bekeken worden of de maatregelen inderdaad zijn uitgevoerd, het budget voldoende was en hoe het inmiddels staat met de verkeersveiligheid. Die informatie is essentiële input voor een nieuw Uitvoeringsprogramma.

2.2 BELEID GEMEENTE ZUIDPLAS

Jaarlijks vallen er meer dan 5.500 ernstige verkeersslachtoffers in Zuid-Holland. Verreweg de meeste ongelukken komen door menselijk gedrag. Bijvoorbeeld doordat te hard wordt gereden, op de smartphone wordt gekeken of door het niet voeren van goede fietsverlichting. Die ongelukken zijn te voorkomen. Daarom heeft de provincie Zuid Holland de campagne 'maak een punt van nul verkeersslachtoffers' opgezet. Ook de gemeente Zuidplas heeft verkeersveiligheid hoog op de agenda staan en is daarom ambassadeur van deze campagne. In het coalitieakkoord is opgenomen dat de gemeente Zuidplas zich de komende jaren inzet voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Hierbij hebben de volgende twee regionale speerpunten de hoogste prioriteit binnen de gemeente:

- Veilige fietsinfrastructuur;
- Uniforme verkeersveilige schoolomgeving.

Op 10 september 2019 is het Actieplan Verkeersveiligheid vastgesteld. Dit plan is mede de basis voor dit Risicogestuurd Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid. Met dit uitvoeringsprogramma geeft de gemeente Zuidplas invulling aan het verbeteren van de

verkeersveiligheid in Zuidplas. Alleen fysieke aanpassingen zijn niet toereikend. Verkeersdeelnemers moeten ook hun gedrag aanpassen aan verkeerssituaties. Veilig verkeer staat of valt met het gedrag van de verkeersdeelnemers.

2.3 AFWEGINGSKADER 30 KM/U BINNEN DE BEBOUWDE KOM

Op 27 oktober 2020 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen van de kamerleden Kröger en Stoffer:

- overwegende dat de schoolomgeving voor kinderen een veilige verkeersomgeving moet zijn;
- overwegende dat de SWOV ook 50 km/u-verkeer als een risico identificeert voor vervoer van kinderen naar school en/of de kinderopvang;
- verzoekt de regering, in overleg met gemeenten en SWOV een afwegingskader te ontwikkelen waarbij een maximumsnelheid van 30 km/u in de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd wordt met de mogelijkheid om op doorgaande wegen hiervan af te wijken als het veilig kan, en gezamenlijk hiervoor een plan op te stellen.

Om invulling te geven aan deze motie, heeft het ministerie van I&W in 2021 een afwegingskader 30 km/u laten opstellen. Het afwegingskader 30 km/u is een handreiking voor gemeenten, waarmee zij een afweging kunnen maken of de snelheidslimiet van een weg in de bebouwde kom naar 30 km/u kan.

Met dit afwegingskader wordt ook een nieuwe wegcategorie geïntroduceerd: de GOW30, een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h. Hoe een dergelijke weg er precies uit zou moeten zien, is op dit moment nog niet vastgelegd in richtlijnen. Naar verwachting wordt hierover begin 2022 meer duidelijk. Aangeraden wordt om de discussie op de voet te blijven volgen en de nog te ontwikkelen richtlijnen af te wachten.

3 ONDERBOUWING UITVOERINGSPROGRAMMA

Voor het opstellen van het uitvoeringsprogramma is allereerst een overzicht gemaakt van de verschillende opgaves uit de volgende (beleids)stukken/ bronnen:

1. De Vormtoets³;
2. De Prikker op de kaart (top 5 per dorp)⁴;
3. De BLIQ-rapportage⁵;
4. Overzicht meldingen verkeersveiligheid bij gemeente Zuidplas⁶;

In bijlage 1 is deze groslijst terug te vinden.

Om te kunnen bepalen welke opgaves als eerste dienen te worden aangepakt, is een selectiemethode en prioriteringsmethodiek ontwikkeld. Deze methodiek gaat uit van de volgende stappen:

1. Selectie op basis van Vormtoets;
2. Selectie op basis van Prikker op de kaart;
3. Extra weging wanneer de locatie in een schoolomgeving is gelegen;
4. Ranking op basis van eindbeoordeling

In paragraaf 3.1 worden de stappen nader toegelicht.

3.1 SELECTERING EN PRIORITERING VAN OPGAVES

Stap 1. Selectie op basis van vormtoets

Om een prioritering aan te brengen in het overzicht met alle opgaves, is er allereerst geselecteerd op locaties waar de infrastructuur niet op orde is (dat is gebaseerd op de resultaten van de vormtoets) en in de vormtoets zijn gedefinieerd als onveilig wegvak⁷.

De lijst met wegen in de vormtoets is als volgt ontstaan:

In de vormtoets is elke wegcategorie op dezelfde basiskenmerken beoordeeld. Om te bepalen op welke wegen de infrastructuur niet op orde is, wordt de volgende selectie toegepast in de lijst met opgaves:

³ De vormtoets betreft een inventarisatie naar de aanwezigheid van de noodzakelijke inrichtingskenmerken van een weg.

⁴ De Prikker op de Kaart is een geografisch georiënteerde enquête naar de subjectieve verkeersonveiligheid binnen de gemeente.

⁵ De BLIQ-rapportage is een beleidsrapportage voor heel Nederland op basis van de STAR-database en bevat de meeste essentiële objectieve veiligheidscijfers, waaronder informatie over ongevallen en snelheid.

⁶ Een overzicht vanuit de meerjarige meldingen betreffende verkeersonveiligheid die binnenkomen bij de gemeente.

⁷ In de vormtoets is een 'onveilig wegvak' gedefinieerd als het aantal ongevallen per kilometer groter of gelijk is aan 2, of er ongevallen met letsel hebben plaatsgevonden of er sprake is van subjectieve verkeersonveiligheid op basis van de heatmap uit de Prikker op de Kaart.

- Wegen die niet voldoen aan de basiskenmerken van duurzaam veilig^{8,9};
- Wegen welke voldoen aan de basiskenmerken maar die een te smal fietspad hebben;
- Wegen welke voldoen aan de minimale eisen maar die een te smal fietspad hebben.

Het resultaat is een overzicht van locaties die aanpak moeten worden, omdat dit de plekken zijn waar de inrichting van de weg niet voldoet aan de basiskenmerken of de fietsvoorziening niet voldoet en er bovendien ook sprake is van verkeersonveiligheid.

Vervolgens is er een prioritering gemaakt op de wegen/wegvakken die door de selectie zijn gekomen, zodat de belangrijkste wegen het eerst aangepakt kunnen worden. Voor de prioritering zijn 3 prioriteitsniveaus aangehouden, waarbij prioriteit 1 de hoogste prioriteit is:

- Prioriteitsniveau 1: wegen die onderdeel zijn van het fietsnetwerk of waar het subjectief onveilig is voor fietsers (op basis van de prikker op de kaart)
- Prioriteitsniveau 2: wegen waar een hoog snelheidsrisico is (dit is op basis van de BLIQ rapportage achterhaald).
- Prioriteitsniveau 3: overige wegen waar de inrichting van de weg niet voldoet aan de basiskenmerken of de fietsvoorziening niet voldoet en er bovendien ook sprake is van verkeersonveiligheid.

Stap 2. Selectie op basis van Prikker op de kaart

De resultaten uit de eerste selectiestap is de dataset aan wegen die de basis vormt voor een verdere doorselectie om te komen tot een uitvoeringsprogramma. De doorselectie vindt plaats op subjectieve verkeersonveiligheid. Wegen welke voorkomen in de top 5 per dorp van de Prikker op de Kaart worden meegenomen in de verdere selectie.

Stap 3. Extra weging wanneer wegvak in een schoolomgeving is gelegen

Eén van de speerpunten binnen de regio Midden-Holland is “Veilige schoolomgeving”. Ook de gemeente Zuidplas maakt zich hier hard voor en geeft hier prioriteit aan. Voor de wegen welke uit de twee selectiestappen de dataset vormen, is daarom gekeken of deze binnen een straal van 100 meter van een school zijn gelegen. Indien dit het geval is krijgt de locaties een extra weging van 1, welke mee wordt genomen in de eindbeoordeling. Een schoolomgeving weegt dus zwaarder mee in de ranking.

Stap 4. Ranking knelpunten

Op basis van voorgaande stappen is een selectie gemaakt van wegen met het grootste verkeersveiligheidsrisico. Om in deze selectie een prioritering aan te brengen, is per locatie gekeken naar het aantal verkeersveiligheidsindicatoren waarbij de locaties naar voren komt. Hierbij is gekeken naar de volgende verkeersveiligheidsindicatoren:

- Vormtoets;
- Prikker op de kaart (top 5 per dorp);
- BLIQ rapportage;
- Meldingen gemeente;

⁸ De toepassing/invulling van de basiskenmerken van Duurzaam Veilig verschillen per wegcategorie en zijn opgenomen in CROW publicatie 315.

⁹ Basiskenmerken Duurzaam Veilig zijn richtlijnen voor de inrichting van de verkeersomgeving, met als doel het plaatsvinden van het aantal ernstige ongevallen én de afloop daarvan te beperken.

- Hardrijden (een V85¹⁰ groter of gelijk aan 10% van de maximum toegestane snelheid¹¹)
- Schoolomgeving (binnen een straal van 100 meter van een school gelegen)

Op hoe meer verkeersveiligheidsindicatoren een locatie scoort, hoe hoger de prioriteit. In de vormtoets is een prioritering in locaties aangebracht, waarbij 1 de hoogste prioriteit heeft en 3 de laagste prioriteit. Om deze prioritering mee te nemen in de eindscore is aan locaties met prioriteit 1 in de vormtoets een weging van 2 toegekend en aan locaties met prioriteit 2 in de vormtoets een weging van 1. Locaties met prioriteit 3 in de vormtoets kwamen niet meer voor in het overzicht na het uitvoeren van de twee selectiestappen.

3.2 RESULTAAT

Op basis van de stappen uit paragraaf 3.1 is er een top 13 aan opgaves ontstaan. In tabel 3.1 is deze top 13 terug te zien en is te zien hoe een specifieke weg op de genoemde verkeersveiligheidsindicatoren scoort. Hierin is terug te zien dat de Burgemeester van de Lindelaan het hoogste verkeersveiligheidsrisico kent.

Tabel 3.1. Risicogestuurde ranking opgaves verkeersveiligheid gemeente Zuidplas

	Straatnaam	Weging prioriteit vormtoets	Top 10 PodK	BLIQ	Hardrijden (V85)	Meldingen gemeente	Ranking op basis van voorkomen in aantal verkeersveiligheidsoverzichten	Gelegen bij schoolomgeving (straal van 100 meter)	Definitieve Ranking
1	Burg. vd Lindelaan (Nieuwerkerk)	2	1		1	1	5	1	6
2	Burg. Klinkhamerweg (Zevenhuizen, kruispunt)	2	1	1	1		5		5
3	Noordeinde (Moerkapelle)	2	1		1	1	5		5
4	Noordelijke Dwarsweg (Zevenhuizen)	2	1	1	1		5		5
5	Swanlaweg (Zevenhuizen)	2	1	1	1		5		5
6	De Opril (Zevenhuizen)	2	1	1			4		4
7	Kerklaan (Batavieraan- Prins Alexanderlaan, Nieuwerkerk)	1	1	1	1		4		4
8	Middelweg (wegvak wethouder Visweg tot grens 30 km zone, Moordrecht)	2	1	1			4		4
9	's Gravenweg (Nieuwerkerk, wegvak Kerklaan en Van de Lindelaan)	2	1			1	4		4
10	Moerkpelse Zijde (Moerkapelle)	2	1	1			4		4
11	Batavieraan (Nieuwerkerk)	1	1	1			3		3
12	Raadhuisplein (Nieuwerkerk)	1	1	1			3		3
13	Ambachtstraat (Moerkapelle)	2	1				3		3

3.3 FINANCIËLE MEEKOPPEL KANSEN

Voor de hierboven weergegeven opgaves is ook gekeken of er meekoppel kansen zijn voor (co)financiering. De gemeente kan, naast het eigen beperkte verkeersveiligheidsbudget¹², bij diverse lokale of regionale onderhouds- en ontwikkelprogramma's meeliften met of een bijdrage aanvragen voor financiering:

- Onderhoudsplanning gemeente;

¹⁰ De snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden en door 15% wel wordt overschreden.

¹¹ Deze data zijn afkomstig van TomTom en kunnen aanleiding zijn voor het uitvoeren van nader onderzoek naar de gereden snelheid op de locatie. De snelheidsdata mag niet direct worden gebruikt voor de inzet van handhaving.

¹² Het verkeersveiligheidsbudget stopt aan het einde van deze collegeperiode (2018-2022)

- Gebiedsagenda 2022 t/m 2025¹³;
- Perspectief Ruimtelijke Opgave (PRO);
- Lopende Ruimtelijke Ontwikkelingsprojecten;
- Jaarlijks verkeersveiligheidsbudget.

In tabel 3.2 zijn de verkeersveiligheidsknelpunten afgezet tegen de (co)financieringsbronnen. Voor knelpunten waar financiering deels of niet geregeld is, dienen andere financieringsbronnen aangewend te worden.

Naast mogelijke financiering vanuit de eerder genoemde programma's, kan de gemeente mogelijk ook subsidie aanvragen bij het Rijk in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Voor opgave 1, 6, 7 en 10 zou dit dus mogelijk een uitkomst bieden. De verwachting is dat deze mogelijkheid zich in de tweede helft van 2022 weer voordoet.

Tabel 3.2. financiële kansen per opgave

	Straatnaam	Definitieve Ranking verkeersveiligheid	Onderhoudsplanning gemeente	PRO	Regionale Gebiedsagenda 2022 t/m 2025	Sluit aan bij een ontwikkelingsproject	komt voor in aantal overzichten
1	Burg. vd Lindelaan (Nieuwerkerk)	6					0
2	Burg. Klinkhamerweg (Zevenhuizen, kruispunt)	5		1			1
3	Noordeinde (Moerkapelle)	5	1		2022		2
4	Noordelijke Dwarsweg (Zevenhuizen)	5				1	1
5	Swanlaweg (Zevenhuizen)	5				1	1
6	De Opril (Zevenhuizen)	4					0
7	Kerklaan (Batavierlaan- Prins Alexanderlaan, Nieuwerkerk)	4					0
8	Middelweg (wegvak wethouder Visweg tot grens 30 km zone, Moordrecht)	4	1				1
9	's Gravenweg (Nieuwerkerk, wegvak Kerklaan en Van de Lindelaan)	4				1	1
10	Moerpelse Zijde (Moerkapelle)	4					0
11	Batavierlaan (Nieuwerkerk)	3	1				1
12	Raadhuisplein (Nieuwerkerk)	3			2024		1
13	Ambachtstraat (Moerkapelle)	3	1				1

¹³ Een gebiedsagenda schetst een beeld van de ruimtelijke opgaves op de korte, lange en middellange termijn binnen de regio, welke voortvloeien uit de nationale, regionale en gezamenlijke ambities.

UITVOERINGSPROGRAMMA

4 UITVOERINGSPROGRAMMA

Het Uitvoeringsprogramma richt zich op een combinatie van maatregelen. Dus zowel fysieke maatregelen aan de weg, als educatie en voorlichting, als handhaving, als evaluatie en bijsturing. De middelen die beschikbaar gesteld zijn voor verkeersveiligheid (drempelvrij maken wegen), zijn bedoeld voor fysieke aanpassingen in de openbare ruimte. Educatie, voorlichting, handhaving en evaluatie en bijsturing wordt gefinancierd uit reguliere budgetten. Het gaat daarbij om relatief eenvoudige ingrepen in de openbare ruimte om een verkeerssituatie veiliger te maken.

Er zijn een aantal verkeersveiligheidsknelpunten waar überhaupt nog geen (co)financiering voor beschikbaar is. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is het niet wenselijk om deze naar achteren te schuiven. Om die reden wordt geadviseerd om hier extra krediet voor aan te vragen zodat ook deze locaties proactief kunnen worden opgepakt.

In paragraaf 4.1 wordt per opgave kort beschreven in hoeverre de knelpunten integraal kunnen worden opgepakt en wat de stand van zaken is.

4.1 OPGAVEN

1. Burgemeester van de Lindelaan (Nieuwerkerk aan den IJssel)

Op de Burgemeester van de Lindelaan zijn vorm, functie en gebruik niet in balans. Dit blijkt ook uit de vormtoets, die laat zien dat de weg niet is ingericht volgens de richtlijnen. Daarnaast is er sprake van overschrijdingen van de maximum snelheid. Gezien het feit dat de wijk nog in aanbouw is, zet de gemeente voor nu in op quick win maatregelen. Zo zijn er op dit moment al tijdelijke drempels ter hoogte van de brug geplaatst om de snelheid te reduceren. Daarnaast zullen de fietsstroken worden verbreed en is het een optie om aanvullend nog een snelheidscampagne uit te voeren. Na oplevering van de wijk zal de verkeerssituatie op deze weg worden gemonitord (volgens de principes van paragraaf 4.2). Mogelijk dat op basis hiervan blijkt dat aanvullende maatregelen gewenst zijn om de risico's op de Burgemeester van de Lindelaan verder te beperken.

2. Burgemeester Klinkhamerweg (Zevenhuizen)

Op de Burgemeester Klinkhamerweg zijn vorm, functie en gebruik niet in balans. De weg is niet ingericht volgens de richtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg en de kruispuntvormen ter hoogte van de Noordelijk Dwarsweg en De Opril voldoen ook niet. De knelpunten betreffen vooral de voorrangsregeling en de oversteekbaarheid van de Burgemeester Klinkhamerweg. Op dit moment ligt er een ontwerp waarmee de risico's worden verminderd door vorm, functie en gebruik meer in balans te brengen. De besluitvorming over dit ontwerp staat gepland.

3. Noordeinde (Moerkapelle)

Op het Noordeinde zijn vorm, functie en gebruik niet in balans. De weg is niet ingericht conform de richtlijnen van een gebiedsontsluitingsweg en heeft hierdoor niet de uitstraling van een 50 km/u weg. Daarnaast is er sprake van overschrijdingen van de maximum snelheid. Deze bevindingen zullen worden meegenomen ("werk met werk maken") bij de reconstructie van het Noordeinde die vooralsnog gepland staat voor 2022.

4. Noordelijke Dwarsweg (Zevenhuizen)

Op de Noordelijke Dwarsweg binnen de bebouwde kom zijn vorm, functie en gebruik niet in balans. De weg is niet ingericht volgens de richtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg en heeft hierdoor niet de uitstraling van een 50 km/u weg. Daarnaast is er sprake van overschrijdingen van de maximum snelheid.. Ook wordt er subjectieve verkeersonveiligheid ervaren, welk zich met name focust op de kruispunten met de Burgemeester Klinkhamerweg, met de Leliestraat en met de Knibbelweg. Hierbij wordt de inrichting van de weg en omgeving en de oversteekbaarheid als hoofdknelpunten genoemd. Begin 2022 vindt er een reconstructie van de weg plaats, waarin maatregelen worden genomen om vorm, functie en gebruik in balans te brengen en de risico's te beperken.

Op de Noordelijke Dwarsweg buiten de bebouwde kom voldoet de weg niet aan de richtlijnen. De obstakelafstand is hierbij het voornaamste aandachtspunt.

5. Swanlaweg (tussen Potgietersingel en Ambachtssingel, Zevenhuizen)

Op de Swanlaweg zijn vorm, functie en gebruik niet in balans en is er sprake van overschrijdingen van de maximum snelheid. De subjectieve verkeersonveiligheid focust zich met name op het kruispunt met de Opril. In het kader van de ontwikkeling Swanladriehoek wordt de Swanlaweg heringericht. Hierbij wordt de inrichting aangepast aan de functie van de weg en wordt het snelheidsrisico beperkt. Daarnaast ligt er voor het kruispunt met de Opril op dit moment een ontwerp waarmee de risico's kunnen worden beperkt en de vorm, functie en gebruik meer in balans worden gebracht.

6. De Opril (Zevenhuizen)

Op de Opril zijn vorm, functie en gebruik niet in balans en is er sprake van overschrijdingen van de maximum snelheid. Volgens de inwoners dient met name de focus te liggen op de oversteekbaarheid van het kruispunt met de Burgemeester Klinkhamerweg. Op dit moment ligt er een ontwerp voor het kruispunt met de Burgemeester Klinkhamerweg waarmee de risico's kunnen worden beperkt en de vorm functie en gebruik meer in balans worden gebracht. De besluitvorming over dit ontwerp staat gepland.

Aanvullend op het kruispunt is gewenst dat ook op het wegvak tussen de Burgemeester Klinkhamerweg en de Dorpsstraat de risico's voor verkeersdeelnemers worden beperkt door vorm, functie en gebruik meer in balans te brengen.

7. Kerklaan (tussen Batavierlaan en Prins Alexanderlaan, Nieuwerkerk aan den IJssel)

Op de Kerklaan zijn vorm, functie en gebruik niet in balans en is er sprake van overschrijdingen van de maximum snelheid. De inwoners ervaren op het wegvak met name de oversteekbaarheid, de gereden snelheid, het niet naleven van verkeersregels (en in het bijzonder het verlenen van voorrang ter hoogte van de fietsoversteekplaats), als knelpunten. De risico's kunnen worden beperkt door bij een herinrichting vorm, functie en gebruik meer met elkaar in balans te brengen en na oplevering een campagne uit te voeren om de inwoners op het gewijzigde snelheidsregime te attenderen. Op de korte termijn wordt geadviseerd om een snelheidscampagne uit te voeren om het gebruik zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij de functie van de weg.

8. Middelweg (tussen Wethouder Visweg en grens 30 km zone, Moordrecht)

Op de Middelweg zijn zowel binnen als buiten de bebouwde kom vorm, functie en gebruik niet in balans. De knelpunten volgens de inwoners betreffen hier vooral de inrichting van de weg, de

oversteekbaarheid en onoverzichtelijke situaties. De focus ligt hierbij met name op de kruispunten met de Schuddebeerslaan en de Weidezoo, maar ook de weg zelf. Bovendien laat de V85 zien dat er hard wordt gereden. Aangeraden wordt om bij een herinrichting vorm, functie en gebruik met elkaar in overeenstemming te brengen. Deze bevindingen zullen worden meegenomen (“werk met werk maken”) bij de reconstructie van de Middelweg die vooralsnog gepland staat voor 2022.

9. 's Gravenweg (tussen Kerklaan en Burg. van de Lindelaan, Nieuwerkerk aan den IJssel)

Op de 's Gravenweg zijn vorm, functie en gebruik niet in balans en is er sprake van overschrijdingen van de maximum snelheid. De weginrichting en hardrijden zijn dan ook de twee grootste knelpunten op deze weg. Dit, in combinatie met het feit dat de 's Gravenweg onderdeel is van het hoofdfietsnetwerk, leidt tot verkeersveiligheidsrisico's. Deze kunnen worden beperkt door vorm, functie en gebruik met elkaar in overeenstemming te brengen, waarbij de verkeersveiligheid van het fietsverkeer in het bijzonder een aandachtspunt is. Daarnaast wordt geadviseerd om zowel op de korte termijn als na een eventuele reconstructie het naleven van de toegestane snelheid te verbeteren door de inzet van een snelheidscampagne.

Daarnaast ligt volgens de inwoners de focus ook met name op de rotonde met de Schielandweg. De ervaren knelpunten gaan met name over de inrichting van de rotonde, de oversteekbaarheid en onoverzichtelijke situaties. Op de Schielandweg geldt een maximum toegestane snelheid van 80 km/u. Fietsers en voetgangers dienen deze weg gelijkvloers te passeren, wat bij turbototondes sterk wordt afgeraden in verband met een vergrote kans op afdekongevallen. Deze rotonde is in het beheer van de Provincie Zuid-Holland.

De bevindingen uit dit rapport zullen worden gedeeld met de Provincie Zuid-Holland.

10. Moerkapelse Zijde (Moerkapelle)

De Moerkapelse Zijde ligt voor een deel binnen de bebouwde kom en voor een deel buiten de bebouwde kom. Op beide delen waren vorm, functie en gebruik niet in balans. De knelpunten volgens de inwoners lagen hier met name in de inrichting van de weg, onoverzichtelijke situaties, negeren van verkeersregels en onduidelijke voorrangssituatie. Dit gold volgens de inwoners voor het kruispunt met het Noordeinde/Dorpsstraat en de situatie ter hoogte van de Hollevoeterbrug. Onlangs heeft een herinrichting van de Moerkapelse Zijde (zowel op het deel binnen als het deel buiten de bebouwde kom) plaatsgevonden waardoor de risico's zijn beperkt. Het aanbrengen van een verkeersregelinstallatie op het kruispunt bij de Hollevoeterbrug maakt hier ook onderdeel van uit. Deze zal begin 2022 worden geplaatst.

11. Batavierlaan (Nieuwerkerk aan den IJssel)

De Batavierlaan is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De asmarkering op de Batavierlaan is niet of slecht zichtbaar en behoeft onderhoud. Daarnaast ligt de grootste zorg van de inwoners bij het kruispunt met de Singel, waarbij de oversteekbaarheid, het niet correct voorrang verlenen, het negeren van de oversteekplaats en het negeren van de verkeersregels als knelpunten worden ervaren.

Deze bevindingen zullen worden meegenomen (“werk met werk maken”) bij de reconstructie van de Batavierlaan die vooralsnog gepland staat voor 2022.

12. Raadhuisplein (Nieuwerkerk aan den IJssel)

Het Raadhuisplein is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Op deze weg zijn meerdere oversteekplaatsen gelegen, waarbij zowel fietsers als voetgangers in de voorrang hebben. Inwoners ervaren met name het niet correct verlenen van voorrang op de oversteekplaatsen en de inrichting van de weg als knelpunten. In het bijzonder lijkt dit met name te gelden voor de oostkant van het plein. Deze bevindingen zullen worden meegenomen (“werk met werk maken”) bij de reconstructie van het Raadhuisplein die vooralsnog gepland staat voor 2022.

13. Ambachtstraat (Moerkapelle)

De Ambachtstraat is onderdeel van een industrieterrein waar een toegestane maximumsnelheid van 50 km/u geldt. Vorm, functie en gebruik zijn op deze weg niet in balans. Volgens de inwoners ligt de focus met name op het kruispunt met de Zuidplasstraat, welke als onoverzichtelijk wordt ervaren.

Deze bevindingen zullen worden meegenomen (“werk met werk maken”) bij de reconstructie van de Ambachtstraat die vooralsnog gepland staat voor 2022.

4.2 MONITORING EN EVALUATIE

Om de effectiviteit van de genomen maatregelen te beoordelen zal de gemeente Zuidplas de maatregelen monitoren. Voor de gesubsidieerde maatregelen wordt dit ook gevraagd vanuit de Regio Midden-Holland. De monitoring van de afzonderlijke maatregelen dient als input van de evaluatie van het totale uitvoeringsprogramma en kan worden gedaan door:

- Het jaarlijks uitvoeren van een Quick scan, waardoor de effecten op het gebruik van de infrastructurele aanpassingen goed inzichtelijk kunnen worden gemaakt, door:
 - het uitvoeren van nul en 1-metingen (intensiteiten en snelheden) bij reconstructies;
 - gebruik te maken van de BLIQ rapportage.
- Om de 4 jaar een vormtoets uit te voeren, waarbij de functie, vormgeving en gebruik van de (aandachts)wegen en fietspaden binnen de gemeente Zuidplas worden onderzocht.
- Om de 4 jaar de subjectieve verkeersveiligheid te onderzoeken op (aandachts)wegen en fietspaden, bijvoorbeeld door middel van Prikker op de Kaart (PodK) of een vergelijkbare methodiek;

De vormtoets en de PodK zijn begin 2020 voor het laatst uitgevoerd. Dit zou betekenen dat in 2024 een actualisatie plaats zou moeten vinden van de brondata en dat dan ook een start wordt gemaakt met een gemeente-brede monitoring.

BIJLAGE

BIJLAGE 1 GROS LIJST OPGAVES

1. Ambachtstraat (Moerkapelle)
2. Ambachtweg (Moordrecht)
3. Achterzoom (Moerkapelle)
4. Batavierlaan (Nieuwerkerk aan den IJssel)
5. Bermweg (Nieuwerkerk)
6. Boerderijlaan (Moordrecht)
7. Bospolderstraat (Nieuwerkerk aan den IJssel)
8. Bosveen (Nieuwerkerk aan den IJssel)
9. Bredeweg (Moerkapelle)
10. Bredeweg (Zevenhuizen/Waddinxveen)
11. Burg. Klinkhamerweg (Zevenhuizen, kruispunt)
12. Burg. vd Lindelaan (Nieuwerkerk aan den IJssel)
13. Burg. van Heugtenlaan (Nieuwerkerk aan den IJssel)
14. De Oprit (Zevenhuizen)
15. Dijkgraafaan (Nieuwerkerk aan den IJssel)
16. Dorpsstraat (Nieuwerkerk aan den IJssel)
17. Dorpsstraat (Zevenhuizen)
18. Dorpsstraat (Moordrecht)
19. Europalaan (Nieuwerkerk aan den IJssel)
20. Hoogeveenenweg (Nieuwerkerk aan den IJssel)
21. Groenendijk (Nieuwerkerk aan den IJssel)
22. Industriestraat (Moerkapelle)
23. J.A. Beijrinkstraat (Nieuwerkerk aan den IJssel)
24. Julianastraat (Moerkapelle)
25. Julianaweg (Moerkapelle)
26. Kerklaan (Nieuwerkerk aan den IJssel)
27. Kerklaan (Moordrecht)
28. Kerkplein (Moordrecht)
29. Knibbelweg (Zevenhuizen)
30. Koningin Julianastraat (Moordrecht)
31. Koningsspil (Moerkapelle)
32. Kortenoord (Nieuwerkerk aan den IJssel)
33. Kruilier (Moerkapelle)
34. Laan van Avantgarde (Nieuwerkerk aan den IJssel)
35. Land voor Water (Moordrecht)
36. Leliestraat (Zevenhuizen)
37. Middelweg (tussen Wethouder Visweg en grens 30 km zone, Moordrecht)
38. Middelweg/Verbindingsweg (Zevenhuizen)
39. Moerkpelse Zijde (Moerkapelle)
40. N456
41. Noordeinde (Moerkapelle)
42. Noordelijke Dwarsweg (Zevenhuizen)
43. Nijverheidscentrum (Zevenhuizen)
44. Nijverheidsstraat (Moerkapelle)
45. Oranje Nassaulaan (Zevenhuizen)

46. Oost Ringdijk (Moordrecht)
47. Plasweg (Waddinxveen/Zevenhuizen)
48. Potgietersingel (Zevenhuizen)
49. Raadhuisplein (Nieuwerkerk aan den IJssel)
50. Rietveen (Nieuwerkerk aan den IJssel)
51. Ringvaartlaan (Nieuwerkerk aan den IJssel)
52. 's Gravenweg (Nieuwerkerk aan den IJssel, wegvak Kerklaan en Van de Lindelaan)
53. 's Gravenweg (Nieuwerkerk aan den IJssel, wegvak Kerklaan en Vijf Boeken)
54. Singel (Nieuwerkerk aan den IJssel)
55. Schielands Hoge Zeedijk West (Moordrecht)
56. Schielandsingel (Zevenhuizen)
57. Schuddebeurslaan (Moordrecht)
58. Stevensstraat (Moordrecht)
59. Strandweg (Zevenhuizen)
60. Swanlaweg (Zevenhuizen)
61. Van Hasseltweg (Moerkapelle)
62. Voorzoom (Moerkapelle)
63. Vrijheidslaan (Nieuwerkerk aan den IJssel)
64. West Ringdijk (Moordrecht)
65. Wethouder Kreftlaan (Zevenhuizen)
66. Zuideinde (Zevenhuizen, wegvak bubeko)
67. Zuidelijke Dwarsweg (Zevenhuizen)
68. Zuisplaslaan (Nieuwerkerk aan den IJssel)
69. ZuidplasPolder (Moordrecht)
70. Zuidplasstraat (Moerkapelle)
71. Zuidplaszweg (Zevenhuizen)