



Heerhugowaard
Stad van kansen

Heerhugowaards Verkeersveiligheidsplan



Heerhugowaards Verkeersveiligheidsplan

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
Samenvatting	2
Inleiding.....	3
1. Evaluatie ‘duurzaam veilig fase 2’	6
2. Analyse verkeersonveiligheid Heerhugowaard.....	10
3. Het beleid: Heerhugowaard verkeersveilig in 2030.....	14
Inleiding / Doelstellingen	14
3.1. Pro-actief.....	15
3.2. Door met “Duurzaam Veilig”	15
3.3. Omgekeerd ontwerpen	20
3.4. Doelgroepenbeleid.....	24
3.5. Evaluatie.....	26

Samenvatting

Heerhugowaard heeft in de afgelopen jaren goede stappen gezet op weg naar een situatie waarin er geen vermijdbare slachtofferongevallen meer gebeuren in Heerhugowaard. We zijn er echter nog niet. Bovendien wordt vanuit het Rijk van ons gevraagd hogere ambities na te streven. Dat vraagt om een diepe analyse van de verkeersveiligheid in Heerhugowaard en daaraan gekoppeld nieuw beleid voor de komende decennia.

De doelen van dit plan zijn:

- Een (ver)nieuw(d) kader bieden voor de inrichting van gemeentelijke wegen
- Een nieuw kader bieden voor aanpak van verkeersonveiligheid, door middel van maatregelen anders dan het inrichten van wegen (zoals gedragsbeïnvloeding, mobiliteitsbeleid gericht op een modal shift, duurzaamheidsbeleid)
- Kader bieden voor het nemen van verkeersbesluiten

Uitdagingen

De uitdagingen voor de komende jaren zijn:

1. Aanpak verkeersgedrag
2. Afmaken hoofdwegenstructuur
3. Conflicten fiets- en snelverkeer
4. Dubbelfunctie: verkeer en verblijf (winkel- en wijkcentra)
5. Wegen nog niet ingericht volgens principes “duurzaam veilig”
6. Wegbeeld en maximumsnelheid kloppen niet met elkaar
7. Wegen met te veel in/uitritten
8. Doorgaand verkeer met onaangepast gedrag
9. Latent gevaarlijke kruisingen

Voorgesteld beleid

- Een pro-actieve aanpak te volgen wat betreft voorbereiding van onderhoud en ontwerp van wegen
- Door met Duurzaam Veilig
 - De principes van de landelijke strategie duurzaam veilig en bijbehorende inrichtingsprincipes hebben in de afgelopen jaren vruchten afgeworpen
 - Nieuwe indeling van wegcategorieën
- Omgekeerd ontwerpen – prioriteit naar de kwetsbare verkeersdeelnemer
 - Veilig oversteken
 - Fietsbeleid
 - Gedeelde openbare ruimtes
 - Octopusplan
- Doelgroepenbeleid voor ouderen en jongeren
- Verbeterslag evaluatie van projecten met een (verwacht) verkeersveiligheidseffect

Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid

In de nota wordt voorgesteld om elk jaar in de loop van het 4^e kwartaal een rapportage aan het college voor te gaan leggen, met daarin de volgende elementen:

- Evaluatie van (kleinere) projecten met betrekking tot de verkeersveiligheid van het afgelopen jaar
- Agenda Verkeersveiligheid voor de komende 3 jaren; Meerjaren planning van projecten in combinatie met onderhouds- en bereikbaarheidsplannen.

Dit meerjarenprogramma wordt ter inzage gelegd aan de commissies Stadsbeheer en Stadsontwikkeling.

Inleiding

Waarom dit plan?

De Heerhugowaardse beleidsnota 'duurzaam veilig 2' stamt uit 2004. In deze nota is een aanzet gegeven tot het vergaand duurzaam veilig inrichten van het Heerhugowaardse wegennet. In deze nota is de ambitie verwerkt om de doelstellingen zoals die gesteld zijn door het rijk en de provincie te kunnen halen. Begin 2008 is het strategisch beleidskader van het gemeentelijk verkeer en vervoerplan (GVVP) vastgesteld in de gemeenteraad. De ambities die hierin genoemd zijn nog gebaseerd op de rijksnota 'mobiliteit'. De verscherping van deze doelstellingen zullen ook doorwerken in het provinciale en lokale beleid. De nota 'duurzaam veilig 2' had een planhorizon tot 2010 en is dus inmiddels verlopen. Nieuw beleid is dan ook nodig.

Beleidskader

In juni van 2009 is het 'strategisch plan verkeersveiligheid 2008-2020' vastgesteld door de 2^e Kamer. Belangrijkste onderdeel van deze strategie is een verdere verscherping van de landelijke verkeersveiligheidsdoelstellingen, naar maximaal 500 verkeersdoden in het jaar 2020. Ook de landelijke doelstellingen voor ernstig verkeersgewonden zijn verscherpt¹.

De gemeente kan zich aan dit landelijke beleid niet onttrekken en heeft een inspanningsverplichting om mee te werken aan de realisatie van de landelijk gestelde doelstellingen.

In de uitwerking van het 'strategisch plan verkeersveiligheid 2008-2020' zijn vele onderwerpen benoemd die vooral op lokaal niveau zullen moeten worden uitgewerkt, zoals het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers en het verbeteren van de verkeersveiligheid op 50- en 80 km/u wegen. Het rijk heeft deze wegen zelf niet in haar beheer en heeft daarvoor dus lokale wegbeheerders nodig om tot een goede strategie te kunnen komen.

Slechte ongevalregistratie vanaf 2009

Voorafgaand aan de presentatie van de ongevallencijfers over 2010 was al duidelijk dat de registratie van ongevallen, in 2009 al laag was, maar over 2010 nog lager is (met name bij de eenvoudigere ongevallen, waarbij geen politie nodig is). Naarmate de ernst van een ongeval toeneemt, neemt de registratiegraad ook toe. Dat betekent dat het aantal ongevallen in 2009 en 2010 hoger was geweest als de registratie op het zelfde niveau was als in de jaren daarvoor, maar dat de ernstige en dodelijke ongevallen een betrouwbaar beeld geven van de situatie. De cijfers over 2011 zijn nog dramatischer. Over 2011 komt nog maar 5 á 10 % van het totaal aantal ongevallen die in 2008 nog werden geregistreerd nu nog in de registratie voor. In onderstaande schema is dat te zien. Vanzelfsprekend zijn de ongevallen met zwaarder letsel beter geregistreerd dan de ongevallen met alleen blikshade.

Jaar	2008	2009	2010	2011
Totaal geregistreerde ongevallen	400	189	49	18
Waarvan met letsel	124	70	21	12

Op basis van de landelijke gegevens valt echter aan te nemen dat deze daling niet strookt met de werkelijkheid.

¹ in 2009 is besloten het begrip ziekenhuisgewonde te verlaten, omdat was gebleken dat opname in een ziekenhuis lang niet altijd betekende dat de desbetreffende persoon ernstig letsel had. Inmiddels spreekt het ministerie dan ook niet meer van ziekenhuisgewonden, maar van ernstige verkeersgewonden. Iemand is een ernstig verkeersgewonde als hij ten gevolge van een verkeersongeval in het ziekenhuis is opgenomen en een letselernst heeft van ten minste 2 op de in internationaal medische kringen gebruikte 'maximum abbreviated injury scale' (MAIS). Het aantal ernstig verkeersgewonden blijkt systematisch circa 10% lager dan het aantal ziekenhuisgewonden. De landelijke doelstelling zijn zodoende met dit percentage aangepast.

Heerhugowaards Verkeersveiligheidsplan

Helaas betekent dit voor het verkeersveiligheidsbeleid in Heerhugowaard, dat de jaren 2010 en 2011 als 'verloren' moeten worden beschouwd. Vergelijken met andere jaren en daarmee monitoren van de verkeersonveiligheid is op basis van deze cijfers dan ook onmogelijk. De cijfers van 2011 worden in dit rapport niet meegenomen in de analyse.

Verhouding met het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan

Deze beleidsnota geeft invulling aan de landelijk gestelde doelstellingen en is dan ook een uitwerking van dit landelijke beleid.

Dit plan heeft haar planhorizon in het jaar 2030. Het gaat in op de gemeentelijke rol in de verkeersveiligheid. De grootste invloed kan de gemeentelijke overheid als wegbeheerder voeren op het gebied van de weginrichting. Maar ook andere beleidsvelden kunnen meehelpen de verkeersveiligheid te vergroten. Voor de inrichting van wegen en de wegenstructuur is in 2008 het GVVP vastgesteld. Dit plan moet gezien worden als een uitwerking van het GVVP.



Maar ook andere beleidsvelden kunnen meehelpen de verkeersveiligheid te vergroten. Voor de inrichting van wegen en de wegenstructuur is in 2008 het GVVP vastgesteld. Dit plan moet gezien worden als een uitwerking van het GVVP.

Het gemeentelijk verkeerplan kent 3 peilers: bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.

Dit plan is een uitwerking van dat laatste onderdeel, maar grijpt vanzelfsprekend in op leefbaarheid en bereikbaarheid.

De kaders gesteld in het GVVP, met name in de afweging tussen verkeersveiligheid en bereikbaarheid, blijven van kracht. Bereikbaarheid, ook het belang van de bereikbaarheid van de wijken voor nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer, is altijd een onderdeel van de afwegingen die gemaakt worden bij alle verkeersprojecten.

Doel van dit plan

De doelen van dit plan is:

- Een (ver)nieuw(d) kader bieden voor de inrichting van gemeentelijke wegen
- Een nieuw kader bieden voor aanpak van verkeersonveiligheid, door middel van maatregelen anders dan het inrichten van wegen (zoals gedragsbeïnvloeding, mobiliteitsbeleid gericht op een modal shift, duurzaamheidsbeleid)
- Kader bieden voor het nemen van verkeersbesluiten

Opbouw van het Heerhugowaards Verkeersveiligheidsplan

In het eerste hoofdstuk wordt het gevoerde beleid en de maatregelen met betrekking tot verkeersveiligheid over de periode 2000 t/m 2010 geëvalueerd. In hoofdstuk 2 wordt vervolgens de staat van de verkeersveiligheid in Heerhugowaard in 2011 beschreven en geanalyseerd waar de sterke en zwakke plekken liggen in het Heerhugowaardse wegsysteem en in het gemeentelijk beleid. Dit hoofdstuk kan worden gezien als een samenvatting van de uitgebreide analyse die gemaakt is van de verkeersveiligheid, die is te vinden in bijlage 1.

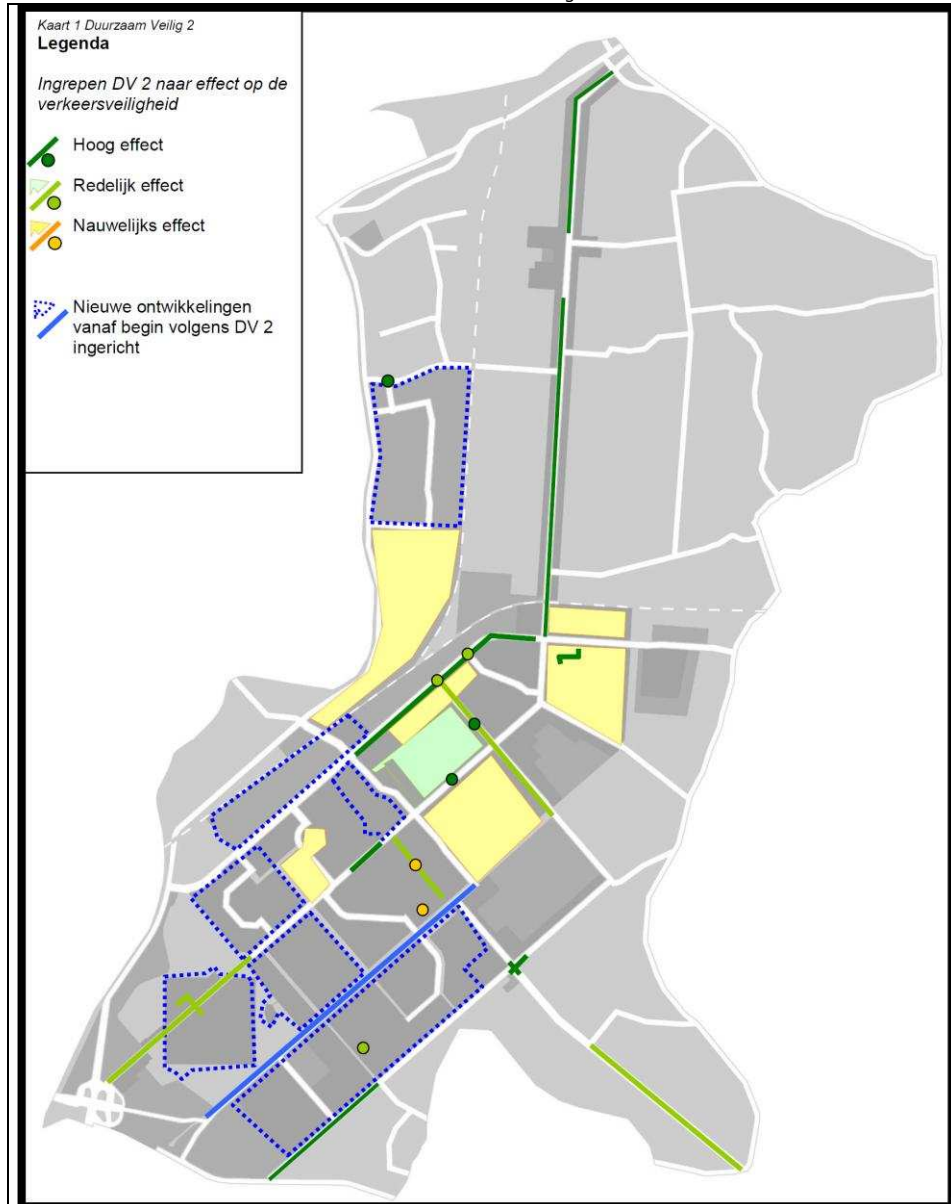
In hoofdstuk 3 wordt tot slot het beleid voor de periode tot 2030 uiteengezet. De ambitie is om in 2030 naar een situatie te streven waarin er geen (vermijdbare) slachtofferongevallen meer gebeuren in Heerhugowaard.

De kaders gesteld in het GVVP, met name de afweging tussen verkeersveiligheid en bereikbaarheid, blijven van kracht.

1. Evaluatie 'duurzaam veilig fase 2'

In de periode na de nota "duurzaam veilig, fase 2" is gestart met de uitvoering van de in de nota aangeduide onderwerpen op projectbasis. In onderstaande kaart staat een overzicht van de ingrepen die gedaan zijn binnen het kader van 'duurzaam veilig 2'. In bijlage 1 zijn de ingrepen in detail geëvalueerd.

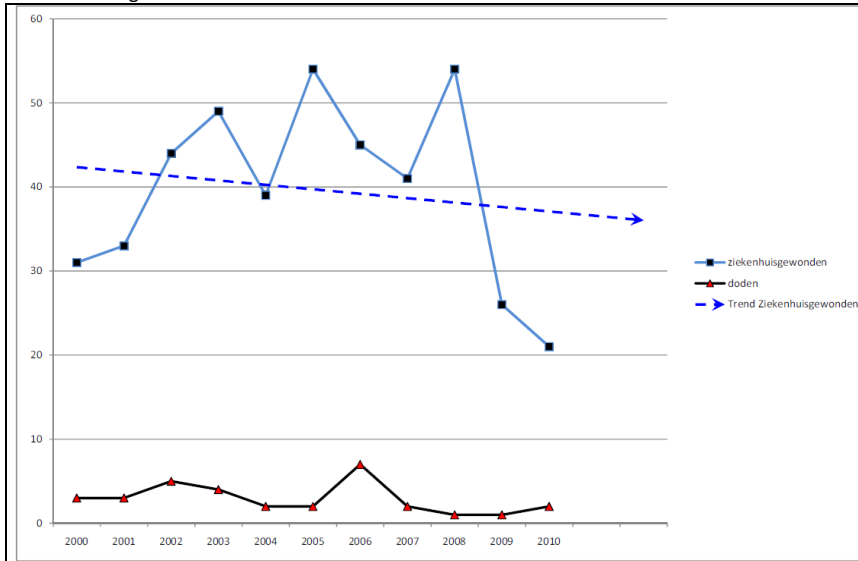
Kaart 1. Evaluatie 'duurzaam veilig 2' 2000-2010



Goede ingrepen – meetbaar effect?

Alhoewel er vele ingrepen in het verkeerssysteem zijn gedaan, hebben deze inspanningen in elk geval tot en met 2008 niet geleid tot een ongevalreductie die in de buurt komt van de doelstellingen (zie grafiek 1). In de jaren 2009, 2010 en 2011 is er wel een grote daling te zien in de aantallen ongevallen en zijn we precies op de doelstellingen uitgekomen. De vraag is echter of dat aan deze verbeteringen ligt. Zoals al eerder vermeld is de daling voor een belangrijk deel een gevolg van de wijzigingen in de registratiegraad. Tevens is te zien dat de trend weliswaar dalende is, maar dat de trendlijn wel ver boven de huidige aantallen ongevallen ligt.

Grafiek 1. Ongevallentrend 2000-2010



Blackspot-aanpak

De in het afgelopen decennia door Heerhugowaard gevolgde blackspot-aanpak is door de SWOV al enige jaren geleden als niet langer bruikbaar bestempeld. Dat komt omdat het ongevallebeeld steeds diffuser wordt verdeeld over het verkeersnetwerk. Met andere woorden: hetzelfde aantal ongevallen van voorheen gebeurt nu op meer locaties, waardoor er minder specifieke ongevalconcentraties zijn te zien². Steeds meer ernstige ongevallen treffen we aan buiten de verkeersonveilige locaties. De aanpak van verkeersonveilige locaties krijgt hierdoor een steeds geringere invloed op de reductie van het aantal doden en ziekenhuisgewonden.

Na de presentatie van de ongevalgegevens over 2010 werd helemaal duidelijk dat een gefundeerde blackspotaanpak voor Heerhugowaard onmogelijk is. Vanwege een lage registratiegraad is een analyse gericht op kruispunten erg moeilijk, omdat er sprake is van een grote ongevalverdunning.

Het aantal ongevallen gebeurt op meer verschillende locaties, waardoor er minder ongevalconcentraties zijn.
Het blijven aanpakken van zgn 'Blackspots' zal nauwelijks leiden tot voldoende ongevalreductie

Een aanpak gericht op de ergste concentraties zal dan ook weinig effect meer sorteren op de verkeersveiligheid van Heerhugowaard. Dat is bijvoorbeeld goed te zien op de Middenweg in het centrum van de stad. Als alle kruisingen afzonderlijk worden gezien is er geen sprake van een probleem, maar de optelling van alle kruisingen bij elkaar maakt het een gevaarlijk geheel. In hoofdstuk 3 zal verder worden ingegaan hoe deze noties in te bedden zijn in nieuw beleid.

Proactief in plaats van reactief

Belangrijkste aanbeveling van de SWOV is dan ook om in nieuw beleid niet langer uit te gaan van deze reactieve aanpak, maar een proactieve aanpak te volgen. Een proactieve aanpak gaat niet op zoek naar locaties waar ongevallen zijn gebeurd, maar naar:

- Locaties waar ongevallen in een klein hoekje zitten. Indicatie hiervoor is bijvoorbeeld het aantal bijna - ongevallen
- Situaties die niet passen in het verwachtingspatroon van een weggebruiker (zoals bijvoorbeeld een uitrit op een snelweg)
- Situaties die 'uitlokken' tot gevaarlijk verkeersgedrag
- Locaties waar de gevolgen van een mogelijk ongeval ernstig zullen aflopen (bijvoorbeeld door de aanwezigheid van gevaarlijke obstakels)

² Landelijk viel in de periode 1987-1989 nog 10,5% van alle doden en ziekenhuisgewonden op locaties die als verkeersonveilige locatie werden beschouwd. In de periode 1997-1999 was dit aandeel gedaald tot 6%, terwijl dit in de periode 2004-2006 gezakt is tot 1,8%.

Dergelijke situatie worden ook wel de latente fouten in het verkeer- en vervoerssysteem genoemd. Vaak zijn dit locaties die weliswaar absoluut gezien redelijk verkeersveilig zijn, maar toch een hoog risico hebben op (ernstige) verkeersongevallen. Gelukkig gaat het tot op heden vaak goed op deze locaties, maar als er wat gebeurt is het al snel ernstig. Een vergaande analyse van het systeem is dan dus nodig. De informatie is hiervoor ruimschoots aanwezig, maar het vergt meer tijd en aandacht en het doorzien van de kale cijfers.

Menselijke factor

Bovendien zijn er veel meer achtergronden bij verkeersongevallen. De fysieke inrichting van de wegen is veel gevallen niet bepalend. Uit landelijk onderzoek blijkt dat in $\pm 90\%$ van de ongevallen de menselijke factor een belangrijke oorzaak is van de ongevallen. Maar in $\pm 30\%$ van de gevallen is de wegomgeving onderdeel van de oorzaken.

De menselijke factor is dan ook van groot belang. Al snel lopen we dan tegen de beperkingen aan van het menselijk lichaam en brein. De mens is maar beperkt in staat om allerlei taken op hetzelfde moment te kunnen combineren. Bij deelname aan het verkeer wordt deze capaciteit van de mens behoorlijk op de proef gesteld. Naast het in bedwang houden van je voertuig moet men ook nog op de weg en overige weggebruikers letten. Ongevallen zijn dan ook vaak een gevolg van het niet in balans zijn van datgene wat het verkeer op dat moment vereist en de capaciteiten van deze individuele bestuurder. Bovendien spelen er ook nevenfactoren een rol, die niet bijdragen aan deze balans:

In $\pm 90\%$ van de ongevallen is de mens de belangrijkste oorzaak van een ongeval.

In $\pm 30\%$ van de gevallen is de wegomgeving één van de oorzaken.

- Afleiding, bijvoorbeeld door telefoneren, bedienen van de radio of navigatiesysteem
- Veiligheidscultuur – in hoeverre is de weggebruiker bewust van zijn onveiligheid en in hoeverre neemt het bedrijfsleven en maatschappelijke partners hun verantwoordelijkheid?
- (bewust) Regelnegerend gedrag. Denk aan rood licht negeren, racen op de openbare weg, zonder verlichting fietsen.
- Alcohol en drugs in het verkeer
- Etc...

Daarnaast spelen demografische factoren een belangrijke rol in de verkeersveiligheid van Heerhugowaard. Het is dan ook van belang te weten wat voor soort mensen er nu eigenlijk in Heerhugowaard wonen en rijden. Zo zal een hoog aandeel jongeren leiden tot een hoger aantal ongevallen, alleen al vanwege het verhoogde risico op een ongeval binnen deze groep.

Tot slot is ook de organisatie van de verkeersveiligheid van belang. Hoe is dat georganiseerd en geborgd binnen de gemeentelijke organisatie?; Hoeveel medewerkers binnen de organisatie zijn er mee bezig?; welk budget heeft de gemeente ter beschikking? en is er voldoende politieke aandacht?



Een uitgebreidere analyse van de verkeersonveiligheidsituatie is dan ook noodzakelijk. Voor dit plan is de verkeersveiligheid op 4 manieren geanalyseerd:

- Adviesbureau Megaborn heeft een scan gemaakt van de gemeente op de aspecten techniek, organisatie en mens. (T.O.M.)
- Risicoanalyse van ongevallen
- Analyse van fietsongevallen
- Wegsysteemanalyse.

De combinatie van de methoden levert een evenwichtig beeld op van de verkeersveiligheid, die kan worden omgezet in beleid. De analyse is te vinden in bijlage 2 "Analyse verkeersveiligheid Heerhugowaard 2000-2010". In het volgende hoofdstuk wordt de analyse samengevat.

Maatschappelijke ontwikkelingen tot 2030

Met betrekking tot verkeersongevallen is het van belang de langjarige ontwikkelingen op een aantal gebieden in beeld te hebben. Ten eerste de ontwikkelingen in de ongevallencijfers. Niet voor elke groep weggebruikers is immers een gelijk ongevalrisico en ook de ontwikkelingen zijn per doelgroep verschillend.

	Positieve ontwikkelingen / trends	Negatieve ontwikkelingen / trends	
	(forse) afname van het aantal (ernstige) ongevallen met auto's		Toenemend inwoneraantal in de afgelopen 10 jaar; grote toename van de hoeveelheid verkeer
	(forse) afname van het aantal (ernstige) ongevallen in de leeftijdscategoriën 0-12 en 25-59 jaar		het aantal ongevallen daalde tot 2009 in Heerhugowaard minder snel dan gemiddeld in Nederland
	Door de economische crisis is er nauwelijks groei in de hoeveelheid verkeer		<p>het aantal ongevallen daalde tot 2009 in Heerhugowaard minder snel dan gemiddeld in Nederland</p> <p>het aantal ongevallen in Heerhugowaard is vergeleken met de gemeenten in de regio Noord-Kennemerland hoog. nauwelijks daling van het aantal ongevallen met fietsers en vrachtwagens en toename van het aantal ongevallen met motorfietsen</p> <p>nauwelijks daling van het aantal ongevallen in de leeftijdscategoriën 12-24 en 60 +</p> <p>Het verkeer zal in de komende jaren naar verwachting met 5-20% (afhankelijk van economische groei) toenemen</p> <p>Het inwoneraantal van Heerhugowaard zal tot 2030 nog behoorlijk stijgen</p> <p>Het aantal 12-24 jarigen blijft tot 2030 redelijk stabiel</p> <p>Het aantal 60+ ers zal tot 2030 sterk toenemen en deze groep blijft langer mobiel</p>

2. Analyse verkeersonveiligheid Heerhugowaard

Belangrijkste conclusie uit de analyse van de verkeersveiligheid uit bijlage 2 is dat het aantal ongevallen in Heerhugowaard in de komende jaren **niet zondermeer zal gaan dalen**. Op grond van het landelijk vastgestelde beleid zal de gemeente zich moeten blijven inspannen om aan de ambities te kunnen voldoen.

Duidelijk is wel dat het op een andere manier moet als tot nu toe, natuurlijk met behoud van de goede elementen uit het gevolgde beleid van de afgelopen jaren.

Hieronder zijn de diverse uitdagingen samengevat.

Uitdaging 1: Verkeersgedrag



In de eerste plaats zal er vanuit de gemeente meer aandacht moeten komen voor de gedragsaspecten van verkeersveiligheid. Een onderbelicht, maar moeilijk meetbaar thema. Uit het onderzoek van Megaborn blijkt bijvoorbeeld dat er in Heerhugowaard relatief veel ongevallen gebeuren, waarbij (bewust) risicovol gedrag een rol speelt, zoals door rood licht rijden, een te hoge snelheid, het negeren van voorrang en het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer.

Uit de analyse blijkt dan ook dat er op dit vlak nog veel te winnen valt. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op dit thema.

Voorbeelden:

- *in Heerhugowaard gebeuren meer ongevallen dan landelijk gemiddeld als gevolg van een te hoge snelheid*
- *bij ongevallen in Heerhugowaard is meer dan landelijk gemiddeld alcohol in het spel.*

Wegstelsel

Als gekeken wordt naar het wegstelsel, het beleidsvlak waar de gemeente zelf de grootste invloed kan uitoefenen, zien we dat de grootste problemen zich voordoen op een beperkt aantal wegen en kruisingen. Op deze wegen is sprake van uiteenlopende problemen die maatwerk vereisen. Het is dan ook een grote uitdaging deze wegen veiliger te maken, maar dit vereist soms vergaande keuzes.

Uitdaging 2: Ontbrekende schakels in de hoofdwegenstructuur



Zoals al in het vorige hoofdstuk is vermeld ontbreken er in Heerhugowaard een aantal belangrijke schakels in het hoofdwegenennet. Daardoor rijdt er over een aantal wegen, die daar niet voor geschikt zijn, nu erg veel verkeer. Daarnaast vervult het gemeentelijk hoofdwegenennet ook een ontbrekende schakel in het provinciale wegennet.

De wegen die nu een alternatief vormen voor de ontbrekende schakels kampen nu met verkeersveiligheidsproblemen, maar kunnen omwille van de bereikbaarheid (onder andere van hulpdiensten) niet van snelheidsremmende of verkeerwerende maatregelen worden voorzien.

Voorbeelden:

- *Middenweg en Sparrenlaan zijn alternatief voor ontbrekende schakel: verlengde Oosttangent*
- *Westtangent is alternatief voor ontbrekende schakel N23*

Uitdaging 3: Dubbelfunctie: verkeersfunctie én centrumfunctie (winkelcentra)



Op een aantal belangrijke weggedeelten is er sprake van een dubbele functie van de openbare ruimte die zich niet met elkaar verdragen, zoals bij winkelcentra. In deze gebieden rijden weggebruikers met een verschillende wensen en gedrag door elkaar – weggebruikers met een bestemming of herkomst op of nabij deze weg én verkeer met een doorgaand karakter. De eerste groep heeft behoefte aan bereikbaarheid op kleine schaal en voetgangers- en fietsvoorzieningen, de andere groep heeft behoefte dit gebied zo snel mogelijk te kunnen doorkruisen. Deze twee staan natuurlijk haaks op elkaar. Door middel van allerlei kunstgrepen is geprobeerd aan deze

dubbelfunctie vorm te geven. In de praktijk blijkt dat echter niet goed te werken en te leiden tot verkeersongevallen. Daarnaast doet de op deze manier ontstane verkeertechnische inrichting juist in deze gebieden af aan de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte.

Voorbeelden:

- *Middenweg ter hoogte van Centrumwaard*
- *Kruising Jan Glijnisweg – Rustenburgerweg ('t Kruis)*

Uitdaging 4: conflict tussen fiets- en snelverkeer



Een aantal wegen zijn ingericht op een zekere mate van menging van fietsers en overig verkeer. In de praktijk blijkt deze zachte scheiding door de hoeveelheid snelverkeer en de toenemende hoeveelheid fietsverkeer niet langer te werken en te leiden tot ongevallen.

Voorbeelden:

- *Amstel*
- *Middenweg-Zuid*

Uitdaging 5: Grijsen wegen



Er zijn in Heerhugowaard nog steeds een aantal wegen die conform de nota 'duurzaam veilig 2' en het GVVP aangewezen zijn als een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, maar nog niet als zodanig zijn ingericht. Op deze wegen rijdt weinig verkeer, maar er gebeuren relatief gezien (per passerend voertuig) veel ongevallen. Daarnaast worden dergelijke wegen als vaak fietsonvriendelijk ervaren. Probleem van deze wegen is dat de ze vaak niet eenvoudig binnen een van de categorieën van de strategie 'Duurzaam Veilig' zijn in te delen, vanwege het gebruik, de inrichting of de ruimtelijke inpassing.

Voorbeelden:

- *Korte Dreef / Dreef*
- *Diamant / Geul*

Uitdaging 6: Wegbeeld klopt niet met maximumsnelheid



Op een aantal wegen in Heerhugowaard is een maximumsnelheid ingesteld die niet lijkt te kloppen met de wegomgeving. Het gaat met name om een aantal voormalige polderwegen die aan weerszijden weliswaar bebouwd zijn, maar zodanig landelijk karakter hebben dat de maximumsnelheid ongeloofwaardig is.

Daarnaast is er op enkele wegen zo'n breed profiel dat ook hier de maximumsnelheid niet geloofwaardig is.

Ongeloofwaardige snelheidlimieten hebben het risico in zich dat weggebruikers de regels zullen overtreden en daarbij dan ook (onaanvaardbare) risico's nemen. Dat weggebruikers dit doen blijkt uit de ongevalcijfers

Voorbeelden:

- *Jan Glijnisweg*
- *Westtangent - Zuid*

Uitdaging 7: Te veel in/uitritten



Langs de voormalige polderwegen is veelal in lintbebouwing gebouwd met directe aansluiting op de weg, deze inritten leveren in combinatie met hoge snelheden behoorlijke risico's op. Vaak is er voor een parallelstructuur geen ruimte en is snelheidsreductie ook niet altijd gewenst

Voorbeelden:

- *Middenweg – Noord*
- *Hasselaarsweg*
- *Rustenburgerweg*

Uitdaging 8: Latent gevaarlijke kruisingen



Kruisingen waar vooralsnog geen of weinig ongevallen gebeuren, maar waar de kans op een ongeval relatief hoog is en de gevolgen van een ongeval niet gering zullen zijn. Het gaat met name om situaties die niet binnen het verwachtingspatroon van de gemiddelde weggebruiker vallen

Voorbeelden:

- *Hasselaarsweg - Noordscharwouderpolderweg*
- *Westtangent - Robijn*



Uitdaging 9: Doorgaand verkeer met onaangepast gedrag

Op een aantal wegen, met name in het buitengebied van de gemeente is verkeer aanwezig wat in principe niet thuishoort op deze wegen. Het gaat om verkeer met een doorgaand karakter en dat in principe op het provinciale of gemeentelijke hoofdwegennet thuishoort, maar om reden van congestie of de noodzaak tot omrijden op deze wegen kiest voor de route binnendoor. Omdat deze verkeersdeelnemers een andere gerichtheid hebben (namelijk

zo snel mogelijk van A naar B komen) wordt er weinig rekening gehouden met de aard van de wegen en het gebied. Dat leidt tot onaangepast gedrag (hoge snelheden)

Voorbeelden:

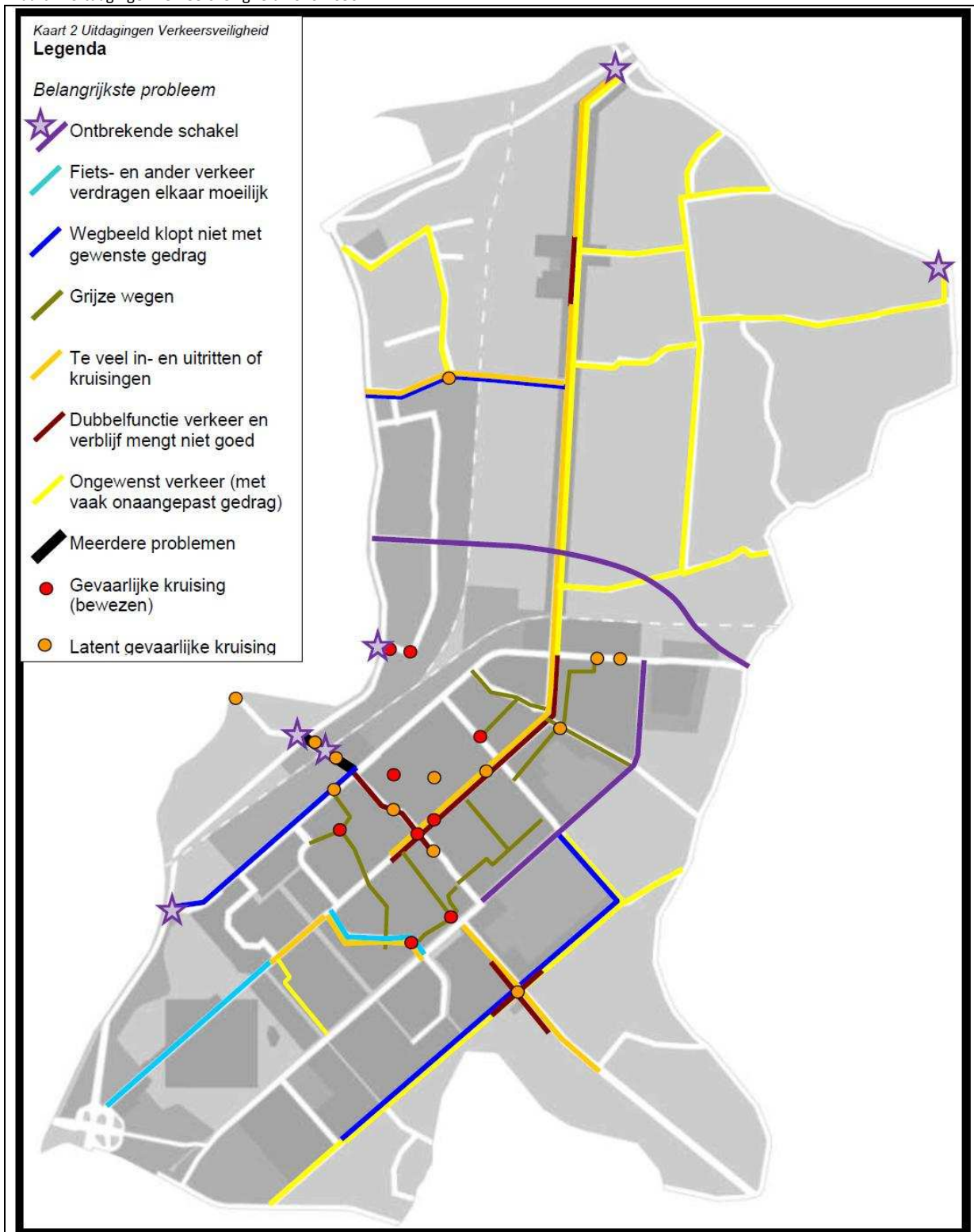
- *Veenhuizerweg / Frik / Schapenweg*
- *Zuidwijkkring-zuid*

Uitdagingen op de kaart

Op kaart 2 zijn de uitdagingen met betrekking tot de verkeersveiligheid verwerkt. Totaal maken de ongevallen die gebeuren op deze wegen en kruisingen ruim 50% uit van het totaal aantal (slachtoffer-) ongevallen op de gemeentelijke wegen. Het reduceren van de verkeersonveiligheid op deze wegen zal daarmee ook een groot effect sorteren op de verkeersveiligheid in het algemeen. Gezien de ingewikkelde problemen op deze wegen is het verkeersveilig maken van deze wegen geen kwestie van het alleen toepassen van standaard maatregelen, maar zal het hoge mate van maatwerk vereisen per weg en/of kruising. Het volgende hoofdstuk zal ingaan op hoe deze uitdagingen aangepakt kunnen worden.

In bijlage 2 staan alle op kaart 2 weergegeven wegen benoemd met de belangrijkste uitdagingen, verbanden met andere projecten en zijn mogelijke maatregelen benoemd.

Kaart 2. Uitdagingen verkeersveiligheid 2010-2030



3. Het beleid: Heerhugowaard verkeersveilig in 2030

Inleiding / Doelstellingen

Gezien de gesignaleerde zaken in de vorige hoofdstukken is er een dringende behoefte aan een consistent verkeersveiligheidsbeleid.

Met de in dit hoofdstuk beschreven strategie wordt beoogd in Heerhugowaard een einde te maken aan de verkeersonveiligheid. Vanzelfsprekend is daarbij het doel dat er helemaal geen ongevallen meer gebeuren met een ernstige of zelfs dodelijke afloop. Zoals uit bijlage 1 al blijkt is dit doel nog lang niet bereikt en zal het ook niet makkelijk bereikt kunnen worden.

Doel:
In 2030 gebeuren er in Heerhugowaard **geen** ongevallen meer met ernstige afloop

Dat betekent echter niet dat de inspanningen die de gemeente doet op het gebied van de verkeersveiligheid niet meetbaar gemaakt kunnen worden. Er is behoefte aan een meetlat om te bepalen of de gemeente op het goede spoor zit.

Zoals in hoofdstuk 1 al is beschreven zijn er vanuit de Rijksoverheid streefwaarden bepaald voor de staat van de verkeersveiligheid. Deze cijfers zijn vertaald in provinciale en gemeentelijke plannen. In het GVVP waren doelstellingen voor 2020 opgenomen. Als gevolg van de landelijk aangescherpte doelstelling voor dodelijke ongevallen en de nieuwe definitie van ernstige verkeersgewonden zullen deze moeten worden aangepast.

Lage aantallen ongevallen

Voor wat betreft ongevallen zijn de cijfers voor Heerhugowaard zo laag dat een realistische doel voor één jaar moeilijk is te stellen. De landelijke doelen vertalen naar Heerhugowaardse schaal levert bijvoorbeeld een maximum van 0,9 doden op voor 2020. Dat is natuurlijk een vreemd getal. Zodoende zijn de cijfers vertaald in maximaal aantal slachtoffers per 10 jaar, daarmee worden ze beter meetbaar en reeëler. Het kán immers voorkomen dat er in het ene jaar enkele dodelijke ongevallen plaatsvinden en in het andere jaar geen enkele. Voor dodelijke ongevallen geldt overigens op het gemeentelijke schaalniveau dat ze alleen een indicatie zijn voor verkeersonveiligheid als op dezelfde locatie meer indicaties zijn voor verkeersonveiligheid³.

Dit plan geeft ook een doorkijk naar de jaren na 2020. Voor 2030 zijn nog geen landelijke doelstellingen vastgesteld. Vooralsnog houden we dan ook vast aan de lijn die is ingezet in het ‘provinciaal verkeer- en vervoerplan’ van 2007, die uitgaat van een daling van de ongevallen van 6% per jaar voor dodelijke ongevallen en 2,5% per jaar voor ernstig verkeersgewonden.

Periode	Maximaal aantal verkeersdoden in 10 jaar	Maximaal aantal ernstige verkeersgewonden in 10 jaar
2010-2020	14	188
2020-2030	8	146

Met het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid wordt dan ook beoogd dat in elk geval de gestelde doelstellingen voor reductie van ongevallen in 2030 gehaald kunnen worden.

Er wordt ingezet op een aantal sporen. Enerzijds op het continueren van de goede elementen van het beleid uit de nota ‘duurzaam veilig 2’ en het GVVP, maar daarnaast ook op een verandering van het beleid naar een steeds pro-actievere aanpak en een intensivering van het beleid rondom gedragsbeïnvloeding en doelgroepen.

³ Veelal is een dodelijk ongeval een opsomming van ‘de verkeerde persoon, met het verkeerde voertuig, op de verkeerde plaats, op de verkeerde tijd etc.’ Bij het trekken van conclusies over de locatie aan de hand van een dodelijk ongeval is voorzichtigheid dan ook op zijn plaats.

3.1. Pro-actief

De belangrijkste verandering van het beleid is de constatering dat het verkeersveiligheidsbeleid niet langer meer gebaat is bij een reactieve blackspot-aanpak. Zoals in hoofdstuk 1 onder de landelijke ontwikkelingen is beschreven gebeurt een steeds kleiner percentage van de ongevallen op deze plekken. Enerzijds is dat het succes van de jarenlang gevoerde blackspot-aanpak. Hierdoor zijn immers de meest verkeersonveilige locaties opgelost. Doorgaan met deze reactieve aanpak is echter niet langer meer zinvol omdat daarmee geen grote ongevalreductie meer te behalen valt. Dat betekent echter wel dat de politiek zich moet realiseren dat de waarde van de jaarlijkse verkeersongevallencijfers anders moet worden gezien. Ook de aandacht die in de media aan specifieke ongevallen wordt gegeven zal in mindere mate een basis zijn voor het gemeentelijk handelen. De focus zal komen te liggen op het functioneren van het verkeerssysteem in het geheel.

Kijk niet langer naar locaties waar ongevallen zijn gebeurd
Kijk naar hoe ongevallen kunnen worden voorkomen

Beleid

Concreet betekent een pro-actieve aanpak dat gekeken zal worden naar het verbeteren van latent gevaarlijke kruisingen. Daarnaast zal het karakter van de ongevalanalyse veranderen. De gebruikelijke AVOC-analyse zal niet langer onderdeel uitmaken van het ongevalrapport.

De gelden die ingezet werden voor de blackspot-aanpak worden vanaf 2014 ingezet voor het Duurzaam Veilig maken van het wegsysteem.

Elk jaar wordt in de loop van het 4^e kwartaal een rapportage aan het college voorgelegd, met daarin de volgende elementen:

- Evaluatie van (kleinere) projecten met betrekking tot de verkeersveiligheid van het afgelopen jaar
- Agenda Verkeersveiligheid voor de komende 3 jaren; Meerjaren planning van projecten in combinatie met onderhouds- en bereikbaarheidsplannen.

Dit meerjarenprogramma wordt ter inzage gelegd aan de commissies Stadsbeheer en Stadsontwikkeling.

3.2. Door met “Duurzaam Veilig”

De sinds de nota “duurzaam veilig 2” gevoerde inrichtingsprincipes voor wegen hebben in de afgelopen jaren zijn vruchten afgeworpen.

Bij groot onderhoud aan zowel wijken als hoofdwegen zullen de inrichtingsprincipes van ‘duurzaam veilig’, zoals vastgelegd in diverse publicaties van kennisinstituut CROW geldend zijn.

Bromfiets op de Rijbaan

In het bijzonder dient er aandacht te zijn voor het verder invoeren van de maatregel bromfiets op de rijbaan op de 50 km/u wegen in Heerhugowaard. Dit draagt bij aan de veiligheid van fietspaden en de reductie van snelheden op de 50 km/u wegen.

De principes van de landelijke strategie ‘duurzaam veilig’ hebben in de afgelopen jaren vruchten afgeworpen.

Richtlijnen

Nieuwe plannen die gemeente voorbereid in het kader van stedelijke vernieuwing of stadsuitbreiding moeten worden getoetst aan de inrichtingsprincipes van ‘duurzaam veilig’. De richtlijnen van ‘duurzaam veilig’ zijn vastgelegd door het CROW onder meer in het “Handboek verkeersveiligheid”, in de ‘aanbevelingen stedelijke verkeersvoorzieningen 2004 (ASVV)’ (voor wegen binnen de bebouwde kom) en het ‘Handboek wegontwerp’ (voor wegen buiten de bebouwde kom) van het CROW. De gemeente conformeert zich, tenzij beargumenteerd en bewijsbaar niet minder verkeersveilig, aan deze richtlijnen.

Nieuwe wegategorisering

In het GVVP is een wegategorisering vastgesteld. Deze is aan herziening toe. In september 2012 heeft de CROW een vernieuwd kader gesteld voor wegontwerp in de publicatie 'Basiskenmerken wegontwerp' (CROW publicatie 315). Deze publicatie biedt handvaten de zogenoemde 'grijze' wegen (wegen die niet in de standaard categorieën volgens Duurzaam Veilig zijn in te delen) op een evenwichtige en duurzaam veilige manier om te vormen. Volgens deze strategie is het weggennet opnieuw onder handen genomen.

Met name de wegen die in het GVVP gecategoriseerd zijn als 'onderliggend weggennet' behoeven in het kader van de nieuwe strategie uit het een nadere specificatie. De wegen die in het GVVP gecategoriseerd zijn als 'onderliggend weggennet' kenmerken zich door een inrichting die niet aansluit bij de functie van deze weg, of die een diffuse functie hebben, zoals wegen met aanliggende woningen waarover bijvoorbeeld wel een belangrijke busroute loopt of wegen binnen een woongebied die wel onderdeel is van een belangrijke doorgaande fietsroute.

De kaders voor het opnieuw categoriseren van de wegen zijn:

Verkeersveilig

Vanzelfsprekend is het doel van opnieuw bezien van de categorie-indeling van de wegen deze wegen verkeersveilig in te richten binnen de kaders van een duurzaam veilig wegsysteem.

Duidelijk voor de weggebruiker

Belangrijk onderdeel bij de nieuwe categorie indeling en uitwerking daarvan is dat de maatregelen duidelijk zijn voor de weggebruiker, dat zij begrijpen welk verkeersgedrag er van hen verwacht, zoals: kan ik hier fietsers verwachten?, hoe hard mag ik hier? en wie heeft hier voorrang?

Realistisch

Het omvormen van de deze wegen moet wel realistisch zijn. Dit aspect manifesteert zicht op 3 dimensies, namelijk:

- **Acceptabel voor de weggebruiker**
Uit de analyses van de SWOV blijkt dat de veilige snelheid op veel plaatsen eigenlijk 30 is. Door de doorgaande functie, het brede wegprofiel van sommige wegen en de gewenning van de weggebruikers ('ik mocht hier vroeger toch altijd gewoon 50?) is een snelheidsverlaging niet altijd acceptabel.
- **Technisch realistisch**
Het optimaal inrichten van dergelijke wegen zou betekenen dat om een lagere snelheid af te dwingen er bijvoorbeeld snelheidsremmende voorzieningen moeten worden geplaatst. Als dergelijke wegen medegebruik kennen door bijvoorbeeld busverkeer, zwaar verkeer of in een belangrijke route liggen voor de nood- en hulpdiensten zijn snelheidsremmers niet altijd gewenst. Ook de grondslag en nabijheid van oude woningen kan beperkingen opleggen aan het toepassen van snelheidsremmers.
- **Financieel realistisch**
Het omvormen van de wegen vergt vaak een behoorlijke investering. Op een aantal van deze wegen gebeuren echter nu al niet veel ongevallen en moet dus een afweging worden gemaakt of de kosten opwegen tegen de baten.

Volgens de strategie uit CROW publicatie is een nieuwe categorisering van wegen gemaakt. Een uitgebreide beschrijving van de wegcategorieën en de kenmerken daarvan is te vinden in Bijlage 3. Twee categorieën zijn een uitwerking van de wegen die als 'onderliggend weggennet' zijn ingedeeld in het GVVP. Het gaat om de volgende categorieën:

Wijktoegangsweg

Deze wegen vervullen een functie als verbinding vanuit een gebied van erftoegangswegen naar een gebiedsontsluitingsweg. Daarbij is de verkeersintensiteit hoger dan gebruikelijk op andere erftoegangswegen. Fietsverkeer neemt een belangrijke positie in, maar in sommige gevallen loopt er over de weg een busroute of is de weg onderdeel van een belangrijke route voor nood- en hulpdiensten.

In veel gevallen is er is geen ruimte (fysiek of financieel) hier een volwaardige GOW te realiseren of is is niet realistisch deze weg om te vormen naar 30 km/u (in verband met de geloofwaardigheid van de snelheidslimiet, met betrekking tot de functie of ruimte van het profiel)

Deze categorie is een faseringsoptie om bestaande wegen toch binnen een duurzaam veilig kader te plaatsen. Nieuwe wegen worden niet volgens deze categorie ingedeeld, maar moeten passen binnen de andere categorieën.



Bij de uitvoering is veel aandacht voor de positie van de fietser, is er één rijloper, dus geen asmarkering aanwezig. De maximum snelheid blijft 50 km/u, ontwerpsnelheid 40 km/u. Op gevarenpunten, bij zoals bij scholen kan over een deel van de weg een maximumsnelheid van 30 km/u worden ingesteld.

Uitzonderlijk geval binnen deze categorie zijn de wegen op industrieterreinen met zeer lage fietsintensiteiten, uitgevoerd in asfalt. Ze zijn, vanwege de hoeveelheid vrachtverkeer meestal uitgevoerd in asfalt en breder. De geloofwaardigheid van de veilige snelheid die past bij dit type weg, 30 km/u, is echter vanwege de inrichting, niet erg hoog. Hoewel deze wegen natuurlijk zouden moeten passen binnen een duurzaam veilige wegcategorie erftoegangsweg is het niet realistisch dat deze wegen binnen de plantermijn van dit plan zullen worden omgevormd. Bovendien gebeuren er nauwelijks ongevallen op deze wegen en rijden er nagenoeg geen fietsers.

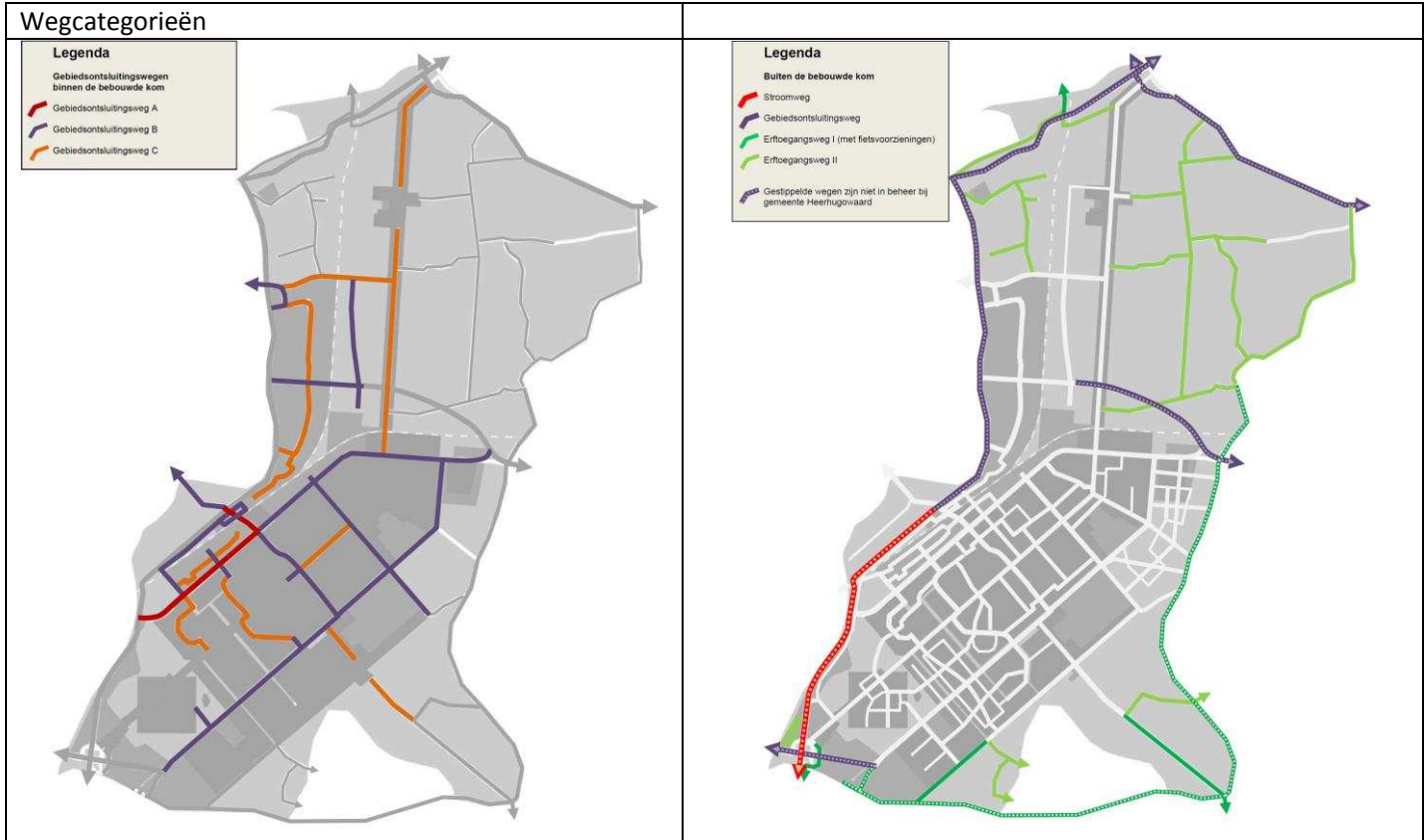
Erftoegangsweg Plus

Wegen die qua verkeersintensiteit en functie met betrekking tot autoverkeer past binnen de categorie erftoegangsweg, maar met betrekking tot fietsverkeer een gebiedsontsluitende functie heeft (oftewel een hoofd fietsroute). Ook nieuwe wegen kunnen binnen deze categorie worden ingedeeld.







De uitvoering is zeer fietsvriendelijk, maar hoeft niet altijd met een fietsvoorziening. Ook fietsstraten vallen binnen deze categorie. De maximum snelheid 30 km/u. Snelheidsremmende maatregelen zijn mogelijk, maar zijn fietsvriendelijk. In tegenstelling tot een standaard erftoegangsweg, waarbij alle kruisingen gelijkwaardig zijn, is voorrang voor de fietsroute mogelijk.

Kaarten



Legenda

Binnen de bebouwde kom

-  Gebiedsontsluitingsweg
-  Wijktoegangsweg
-  Erftoegangsweg +
-  Erftoegangsweg

Andere wegen binnen de bebouwde kom zijn erftoegangswegen



3.3. Omgekeerd ontwerpen

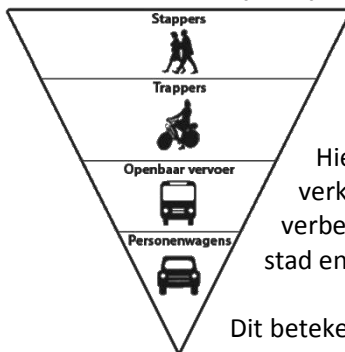
Bij het ontwerpen van het verkeerssysteem zijn verschillende ontwerpprincipes mogelijk. De verkeerskundige blik is sinds de opkomst van massa-automobilisme vanaf de jaren '60, veelal gericht geweest op het faciliteren van autoverkeer. Veel verkeerskundige problemen aangaande verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn echter gedeeltelijk aan deze blik te wijten. Belangen van voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer zijn op een laag pitje beland en pas sinds in de laatste jaren weer onder de aandacht gekomen. Vaak wordt echter nog steeds gekozen eerst te ontwerpen voor de auto en daarna pas voor voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer.

De verkeerskundige blik is sinds de opkomst van massa-automobilisme gericht geweest op het faciliteren van autoverkeer.
Zou dat niet anders moeten ?

De vraag is natuurlijk of het principe niet andersom zou moeten zijn en of de aanpak 'andersom' niet een veel veiligere situatie oplevert. We noemen dat ook wel 'omgekeerd ontwerpen'.

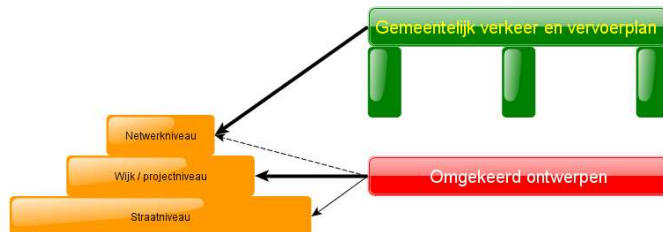
Hierbij wordt éérs gekeken naar de behoeften van de omwonenden, de zwakkere verkeersdeelnemers en pas in de laatste plaats naar de behoeften van het snelverkeer. In België staat deze aanpak bekend als het **S.T.O.P. principe**. (S.T.O.P. staat voor Stappers, Trappers, Openbaar, Privé) Bij het ontwerpen wordt

achtereenvolgens éérs gekeken naar de voetgangers (stappers), dan naar de fietsers (trappers). Daarna volgt het openbaar vervoer en tot slot de auto (Privé-vervoer).



Hierdoor wordt door specifiek te kijken naar de behoeften en daarmee de verkeersveiligheid voor de zwakste verkeersdeelnemers de verkeersveiligheid verbeterd, maar zal ook leiden tot een stimulans voor het voet- en fietsgebruik binnen de stad en de positie van het openbaar vervoer, met name voor regionale verplaatsingen.

Dit betekent echter niet dat de belangen vanuit andere peilers uit het GVVP, en met name de peiler bereikbaarheid op de achtergrond worden gesteld. Het gaat hier met name om het ontwerpniveau. Op netwerkniveau zal altijd de balans moeten worden gezocht tussen de 3 peilers: bereikbaarheid – leefbaarheid – veiligheid.



Vanuit de strategie van omgekeerd ontwerpen zijn op stadsniveau de volgende beleidspunten te benoemen:

Veilig Oversteken

Voorzieningen voor voetgangers zijn een zeer belangrijke basisvoorziening in de wijken en zijn dan ook essentieel voor de leefbaarheid van de stad. Tot nu toe zijn deze voorzieningen in het ontwerp vaak een sluitpost. Dat kan en moet anders. De belangrijkste verkeersveiligheidsproblemen ontstaan bij het oversteken.

Bij groot onderhoud worden de bestaande oversteekplaatsen verkeersveiliger gemaakt. Ook is het denkbaar dat vanuit het verkeersveiligheidsbudget gevaarlijke oversteekplaatsen worden aangepakt.

Fietsveiligheid

Met betrekking tot fietsverkeersveiligheid valt ook een grote winst te behalen. Deze winst is tevens een dubbele: het verbeteren van de fietsverkeersveiligheid, zal naast ongevalreductie ook een stimulans zijn voor het fietsgebruik en daarmee ook zorgen voor een betere bereikbaarheid.

GVVP Projecten fiets

Het GVVP heeft bovendien een aantal locaties aangegeven waarbij de verkeerssituatie kan worden aangepast ten behoeve van fietsers, en waarbij het autoverkeer een ondergeschikte rol is toebedeeld. Ook deze locaties verdienen de aandacht en zullen tot een verbetering van de veiligheid voor fietsers leiden.

Verbetering fietsroutes door woongebieden

Een andere belangrijke stap die kan zorgen voor een verbetering van zowel de fietsveiligheid als voor het verbeteren van de concurrentiepositie van de fiets is het verbeteren van het fietsnetwerk.

In het fietsnetwerk van Heerhugowaard is in de periode 2000-2010 een grote stap gezet tot het verbeteren van het comfort van fietsers (zie kader)

In de Fietsbalans van 2000, uitgevoerd door de fietsersbond, is gebleken dat Heerhugowaard met name op de concurrentiepositie ten opzichte van het autoverkeer slecht scoort. Dat heeft met name te maken met het samenvallen van een groot deel van het fietsnetwerk met de hoofdwegen van Heerhugowaard. Dezelfde verplaatsing met de fiets is dan vaak langzamer dan met de auto. Belangrijke winstpunt hierin zou kunnen zijn om het fietsnetwerk beter toe te rusten op de diagonale verbindingen.

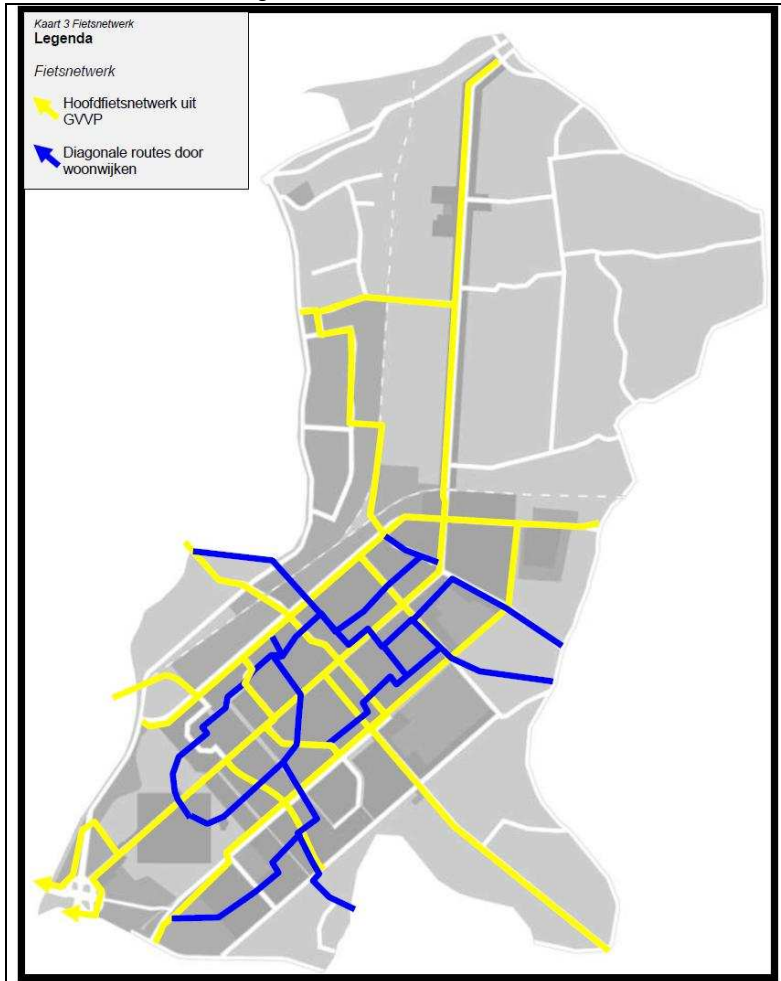
De polderstructuur van Heerhugowaard kenmerkt zich door het rastervormige netwerk van wegen. Binnen een raster is natuurlijk een diagonale verbinding de kortste route. Het bekendste voorbeeld van een diagonaal in een raster is Broadway in New York. Deze straat is van groot belang voor de levendigheid van de stad, juist vanwege zijn goede bereikbaarheid.

Er zijn in Heerhugowaard een aantal van deze diagonale verbindingen voor fietsers die de moeite waard zijn verder onder de loep te nemen. Verbetering van deze routes zou een voordeel opleveren voor de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van autoverplaatsingen.

Projecten Fiets vanaf 2000

- Asfalteren Fietspaden:
 - Icaruslaan / Vondellaan / Beukenlaan
 - Middenweg
 - Fietsstraat tussen Diamant/Geul en Middenwaard
 - Van Veenweg – Krusemanlaan
 - Krusemanlaan – de Noord
 - Vondellaan-Zuidtangent
 - Fietspad Oostertocht
 - Westtangent oostzijde, tussen Zuidtangent en Icaruslaan
 - Krusemanlaan
 - Zuidtangent, tussen Gildestraat en Middenweg
- Nieuwe verbindingen
 - Park van Luna
 - Westtangent westzijde tussen Krusemanlaan en Umbriëlaan
 - Fietspad langs Amstel tussen Haringvliet en Geul
 - Fietstunnel van Noortwijklaan en fietspad langs Spoorlijn en tunnel Kamerlingh Onnesweg verbinding Gibbon – Prisma
- Geplande projecten / in realisatie
 - Fietstunnel onder N242 nabij Intratuin
 - Fietstunnels onder N242/ Broekerweg bij Zuidtangent
 - Fietsbrug over N242 in het verlengde van Spoorbrug
 - Asfalteren fietspaden
 - Zuidtangent
 - Middenweg, tussen Smaragd en Reuzenpandasingel

Kaart 3. Fietsnetwerk en diagonale routes



Deze routes lopen veelal door de woonwijken over nu al veilige straten en vermijden vaak drukke wegen en kruisingen.

Voor het inrichten van de hoofdfietsroute en deze fietsverbindingen door de woonwijken is de 'Ontwerpwijzer fietsverkeer' (CROW-publicatie 230) de leidraad bij het ontwerpen.

De hiernaast benoemde routes zijn in het categoriseringsplan verwerkt. Eigenlijk zijn deze wegen voor fietsers althans, gebiedsontsluitingswegen. Zolang de route niet samenloopt met één van de gebiedsontsluitingswegen, maar door woonwijken loopt, zijn de routes bestempeld als een 'Erftoegangsweg Plus'



Voorkomen van eenzijdige ongevallen van fietsers

Een belangrijk deel van eenzijdige ongevallen van het langzaam verkeer kan voorkomen worden door anders om te gaan met het plaatsen van paaltjes en dergelijke (is het nodig?) en met de uitvoering er van (goede markering, bebakening en verlichting). Naast het pro-actief signaleren door de gemeente zal ook reactief alert moeten worden gereageerd op meldingen die binnenkomen van gevaarlijke paaltjes. De Fietsersbond, afdeling Heerhugowaard heeft in deze ook een signalerende rol.

Gedeelde openbare ruimtes



In hoofdstuk 2 is zijn diverse uitdagingen voor het gemeentelijk wegennet beschreven. Eén van de meest ingewikkelde uitdagingen is uitdaging 2: de dubbelfunctie van gebieden als zowel een verblijfs- als een verkeersruimte. Dit speelt met name rondom wijk- en winkelcentra.

Ooit is bewust de keuze gemaakt de openbare ruimte te verdelen in fietspaden, voetpaden en rijbanen voor de auto. Op die manier werden de verschillende groepen verkeersgebruikers van elkaar gescheiden voor hun eigen veiligheid. Dat was voor die tijd een goede oplossing. Vandaag de dag is het nog maar de vraag of deze inrichting wel zo veilig is. Er groeien nieuwe generaties op, die aan het toegenomen verkeer gewend zijn. En gescheiden rijstroken zetten niet zelden aan tot harder rijden dan is toegestaan. Behalve met de toegenomen verkeersdruk groeien de jongere generaties ook op met minder openbare ruimte is en dús minder mogelijkheden voor bijvoorbeeld spelen op straat.

Die dingen samen maken dat het nu het moment is om een omslag te maken in het gebruik van de openbare ruimte.

Het concept 'gedeelde ruimte' is ontstaan in Friesland onder aanvoering van de (inmiddels overleden) verkeerskundige Hans Monderman, onder de naam 'shared space'. Doel is de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren en de leefruimte voor de mensen te vergroten. Het opvallende aan deze aanpak is echter, dat je de leefruimte vergroot zonder bepaalde weggebruikers – zoals bijvoorbeeld auto's – uit te sluiten. In de filosofie van 'shared space' kan iedere weggebruiker zich vrij bewegen in de openbare ruimte. Die is er voor iedereen. Op die manier moet je verkeersgebruikers wel aankijken om elkaar op een veilige manier te passeren en zo ontstaat vanzelf contact. Op deze manier draagt het idee van 'gedeelde ruimte' ook bij aan het 'ontmoeten' van elkaar.

Gebruik van een ruimte voor verschillende soorten verkeer vraagt uiteraard iets van de inrichting van de openbare ruimte. En zeker niet alle situaties zijn geschikt voor gezamenlijk gebruik door verschillende soorten verkeer, bijvoorbeeld centrale verblijfsgebieden. Zeker daar, maar ook op andere bijzondere plekken, moet duidelijk zijn welk verkeer zich waar mag begeven. Hiervoor moeten, zoveel mogelijk, samen met gebruikers weloverwogen keuzes worden gemaakt.

Uit Europees onderzoek blijkt ook dat toepassing van het concept 'gedeelde ruimte' de verkeersveiligheid bevordert. Voor de periode 2010-2030 zal de gemeente met name voor wegen die onder uitdaging 1 vallen dit concept mee moeten nemen in haar aanpak.

Octopusplan



In de afgelopen jaren heeft de gemeente met een aantal pilotprojecten bij scholen ervaring opgedaan met het Octopusplan.

Belangrijkste reden voor het oppakken van verkeersveiligheid voor kinderen is: als het veilig is voor kinderen, het veilig is voor iedereen.

Het Octopusplan bestaat uit de volgende elementen:

- **Organisatie**

De eerste en wellicht meest waardevolle stap in een Octopusplan is het bij elkaar brengen van de partijen: school, ouders, kinderen, omwonenden, gemeente en politie. Door met elkaar de problemen te benoemen kan er op verschillende sporen worden ingezet de verkeersveiligheid rondom scholen te verbeteren.

- **Onderzoek**

In het deel onderzoek worden de werkelijke stromen rondom de school en in de wijken zichtbaar gemaakt. Er wordt onderzoek gedaan naar de vervoerwijze, de schoolroutes en de knelpunten op deze routes. De werkelijke stromen zijn vaak behoorlijk anders dan de beleving van de betrokkenen. Dat komt veelal omdat de langzaam verkeersstromen 'onzichtbaar' zijn en alleen de auto's opvallen. Deze laatste veroorzaken wel de meeste overlast.

- **Optimaliseren Schoolomgeving**

De volgende stap is om de schoolomgeving zodanig te optimaliseren dat het de mogelijkheid biedt voor kinderen om op een veilige manier, het liefst zelfstandig, op school te kunnen komen. Dat kan natuurlijk door daadwerkelijk het aanpassen van de schoolomgeving, maar ook door maatregelen in de organisatie van de school (denk aan begintijden, beleid met betrekking tot het meegaan van ouders in de klas, het openstellen of sluiten van andere ingangen van de school). Bij het optimaliseren van de schoolomgeving is het omgekeerd ontwerpen het principe. Dat betekent echter niet dat het halen en brengen van kinderen met een auto verboden of onmogelijk gemaakt moet worden, maar wel dat het de laagste prioriteit heeft en dat de basisvoorwaarde is dat kinderen zélf veilig op school kunnen komen.

- **Educatie**

Een belangrijk onderdeel is om kinderen, maar ook ouders, wegwijs te maken in het verkeer. Hiertoe wordt de verkeerseducatie van de school onder de loep genomen en is er de mogelijkheid mee te doen aan bijvoorbeeld 'Streetwise' van de ANWB.

- **Vastleggen afspraken en handhaving**

Bij het inrichten van de school worden de afspraken met alle partijen vastgelegd en wordt er ook nagedacht over de handhaving van de maatregelen.

Waarom Octopusplan?

Als het veilig is voor kinderen,
is het veilig voor iedereen.

Deze methodiek is zeer waardevol gebleken zowel wat betreft de inrichting van de schoolomgeving als de aandacht voor het verkeersgedrag van ouders en kinderen. De totaalaanpak van het Octopusplan zal dan ook een belangrijk onderdeel moeten uitmaken van de pro-actieve aanpak in de komende jaren.

Verkeers- en parkeerproblemen bij scholen worden dan ook alleen binnen een Octopusplan opgepakt en niet langer meer op een ad-hoc wijze.

Bij het uitvoeren van Octopusplan is de betrokkenheid van de school en ouders vereist. Zonder die betrokkenheid zal een Octopusplan geen kans van slagen hebben, omdat de kern van de methode bestaat uit communicatie. Concreet betekent dat, dat de gemeente in het proces een ondersteunende rol speelt. Ook de kosten voor uitvoering van het plan komen niet in noodzakelijkerwijs op het bordje van de gemeente te liggen. Daar waar het de openbare ruimte aangaat zal de gemeente vanzelfsprekend zijn verantwoordelijkheid nemen.

Maatregelen met betrekking tot uitvoering van maatregelen in de schoolomgeving worden nadrukkelijk gekoppeld aan actieve deelname aan het Octopusplan.

Voor verkeerseducatieprojecten geldt dat er ook heel wat scholen zijn die weinig haal- en brengproblemen kennen. Dat betekent niet dat de kinderen daar geen behoefte hebben aan verkeerseducatie. Verkeerseducatieprojecten worden dan ook niet direct aan het Octopusplan gekoppeld.

3.4. Doelgroepenbeleid

Ouderen



In de komende 20 jaar zal het aandeel van ouderen in de bevolking behoorlijk gaan stijgen. Dat betekent ook dat ouderen een steeds grotere groep zullen worden in het verkeer.

Technische en medische innovaties zorgen er daarnaast voor dat ouderen steeds langer mobiel blijven. Het gaat met name om nieuwe/verbeterde voertuigen als (aangepaste) auto's, brommobielen, elektrische fietsen en scootmobielen. Deze laatste innovaties zorgen er ook voor dat andere zorgbehoevende groepen in de maatschappij (gehandicapten) ook beter mobiel zijn.

Ouderen zijn weliswaar zeer voorzichtig in het verkeer, maar hun reactietijd, oriëntatievermogen en omgevingsbewustzijn is beduidend minder goed als van jongere bestuurders.

Daarnaast zijn ouderen lichamelijk veel kwetsbaarder dan andere verkeersdeelnemers. Ouderen breken sneller botten, kunnen minder goed hun evenwicht bewaren en het hart is ook kwetsbaarder. Dat betekent dat de ernst van verwondingen bij ouderen bij 'gelijke' ongevallen meestal zwaarder is dan bij de middelbare leeftijden.

Heerhugowaard is de meest vergrijzende gemeente van Noord-Holland

In de Heerhugowaardse context is tevens van belang dat veel senioren in de oude re wijken wonen en deze wijken en de wegen er omheen niet goed scoren in de risico- en systeemfoutanalyse⁴. Dit heeft als gevolg dat ouderen relatief, alleen al door de geografische verdeling over de gemeente een verhoogde kans lopen op ongevallen.

Ouderen blijven steeds langer mobiel

Het aanpakken van de 'fouten' in het Duurzaam Veilige wegsysteem in deze wijken zal dan ook in hoge mate ten goede komen aan de verkeersveiligheid van deze doelgroep ouderen.

⁴ Zie Bijlage 1

In het beleid is dient rekening gehouden te worden met dat ouderen moeite hebben met:

- Complexe verkeerssituaties, zoals grote kruisingen en dergelijke
- Links afslaan op voorrangskruisingen
- Hoogteverschillen in trottoirs
- Oversteken

Bij herinrichting van wegen en wijken is het verstandig deze noties in het ontwerp mee te nemen en zoveel mogelijk te voorkomen dat ouderen hierdoor kans lopen op een ongeval. In veel gevallen kan volstaan worden met het volgen van de aanbevelingen in de diverse publicaties van het CROW inzake de toegankelijkheid van de openbare ruimte.

Jongeren

Schoolgaande jeugd (12-16 jaar)

Deze groep beweegt zich met name per fiets door het verkeer en hebben te kampen met de volgende problemen:

- gebrekkige verkeerservaring en -vaardigheden
- algemeen disrespect voor de verkeersregels als
 - geen richting aangeven
 - het niet voeren van verlichting
 - met meer dan 2 naast elkaar fietsen
 - tegen de richting in fietsen

Met name deze groep is vatbaar voor goede campagnes, omdat zij zich in een periode van identiteitbepaling bevinden. Keuzes en denkpatronen die in deze periode worden genomen hebben een grote invloed op het vertoonde gedrag op latere leeftijd.

Ingezet wordt op gedragsbeïnvloedende maatregelen zoals het Kruispunt verkeersdebat en project Road Trip, beide van TeamAlert.

Brommerrijders



De brommer is sinds jaar en dag al het voertuig met het grootste ongevalrisico. De meeste (en gevaarlijkste) brommerrijders zijn tussen de 16 en 18 jaar oud. Brommerrijders hebben dezelfde nadelen als de jongere groep schoolgaande jeugd, maar ongevallen lopen meestal slechter af, vanwege de hogere snelheid. Landelijk en regionaal is er al veel aandacht voor bromfietzers:

- handhaving op (constructie)snelheid, helmdraagplicht en verkeersgedrag
- invoering bromfietskenteken (daardoor minder bromfietsen in slechte staat op de weg en minder diefstal)
- invoering bromfietsrijbewijs (puntenrijbewijs) en praktijkexamen

Vanuit de gemeente zullen extra maatregelen daaraan niet veel meer kunnen toevoegen, behalve het verder doorvoeren van 'bromfiets op de rijbaan'.

Het lijkt er overigens op dat veel jongeren door deze maatregelen niet langer meer kiezen voor de bromfiets, maar overstappen naar een snorscooter. Met een snorscooter mag weliswaar maar 25 km/u worden gereden en dat zonder helm en over het fietspad. In de praktijk blijkt dat echter anders. Snorscooters zijn eenvoudig op te voeren en de meeste rijden dan ook (veel) harder dan 25 km/u, en dat veroorzaakt gevaarlijke situaties op fietspaden. Inmiddels is door de (landelijke) fietsersbond aandacht gevraagd voor deze situatie en de gebrekkige controle op deze voertuigen.

Beginnende bestuurders (18-24 jaar)



Vanaf 18 jaar kunnen jongeren ook met de auto deelnemen aan het verkeer en veel jongeren doen dat dan ook. Overigens verplaatst deze groep zich voornamelijk te voet, te fiets of , dankzij de OV-Studentenkaart, met het openbaar vervoer. Als ze zich op de fiets verplaatsen heeft deze groep vaak slechte fietsen, zonder verlichting en met slechte remmen. (stationsfiets /stapfiets)

Van belang blijft dat ook voor deze groep er een goed loop- en fietsnetwerk is en goede stallingsvoorzieningen bij ov-haltes, zodat zij ook minder snel zullen kiezen voor de auto, ook als ze geen OV-studentenkaart meer hebben.

Als deze groep echter in de auto stapt hebben ze te kampen met een gebrekkige rijervaring en -vaardigheden en een deel van hen heeft nog steeds lak aan verkeersregels. Beginnende bestuurders maken dan ook veel fouten en met ernstige gevolgen. Bij ruim 20% van de slachtofferongevallen met personenauto's in Heerhugowaard was een 18-24 jarige betrokken. Dat aandeel is erg fors. Ook blijken (landelijk gezien) met name jongeren zich schuldig te maken aan rijden onder invloed van alcohol en drugs.

Op landelijk niveau is er veel aandacht voor deze groep. Te denken valt aan de invoering van het puntenrijbewijs, het getrapte rijbewijs en gedragscampagnes.

Op gemeentelijk niveau kunnen wij waarschijnlijk weinig toevoegen aan deze maatregelen. Er valt wel te denken aan het stimuleren van acties bij uitgaansgelegenheden en –evenementen met betrekking drank- en drugsgebruik in het verkeer, mogelijk in samenwerking met politie.

3.5. Evaluatie

Uit de analyse die bureau Megaborn heeft gedaan (zie Bijlage 4, p#) blijkt dat het bij de gemeente ontbreekt aan een systematische evaluatie van verkeersveiligheidsprojecten. Dat kan en moet beter.

Evaluatie van de verkeersveiligheid kan op 2 manieren plaatsvinden; namelijk door toetsing voorafgaand aan aanleg en door evaluatie achteraf.

Binnen de gemeente Heerhugowaard is de expertise aanwezig om verkeersveiligheidseffecten te kunnen inschatten. Door intense betrokkenheid van medewerkers bij projecten kan het echter voorkomen dat er zaken over het hoofd worden gezien. Ook kan het zijn dat de beslissing tot een project niet voortkomt uit een verkeerskundige wens, maar gevolg is van ruimtelijke ontwikkelingen. Hierdoor worden de verkeersveiligheidseffecten niet altijd meegewogen in de beslissing.

In dergelijke gevallen is externe expertise om de effecten op de verkeersveiligheid op een objectieve manier te kunnen beoordelen zeer nuttig.

Verkeersveiligheidsaudit

Op landelijk niveau is op aanbeveling van de SWOV het instrument 'verkeersveiligheidsaudit' beschikbaar gekomen voor alle wegbeheerders.

De Verkeersveiligheidsaudit is een instrument wat projecten onafhankelijk kan toetsen op de verkeersveiligheid. De auditor is een expert op het gebied van wegontwerp, gedrag en verkeersveiligheid, die op geen enkele wijze betrokken is of is geweest bij het project en een cursus voor auditor met goed gevolg heeft afgelegd. Afhankelijk van de grootte van het project, de complexiteit en de vereiste expertise kan overwogen worden om de verkeersveiligheidsaudit door een auditteam van ten minste twee auditors te laten uitvoeren. Dit auditteam bestudeert de informatie, bezoekt eventueel de locatie en toetst het ontwerp op verkeersveiligheid. Kennis en expertise van de auditor(s) zijn hierbij van zeer groot belang. De bevindingen van het auditteam worden in een auditrapport vastgelegd. Dit auditrapport geeft een overzicht van de gebruikte documentatie, de omstandigheden tijdens het locatiebezoek, de potentiële veiligheidsproblemen in het ontwerp en suggesties voor verbeteringen. Het auditrapport wordt aangeboden aan de opdrachtgever, die vervolgens beslist welke van de aanbevelingen worden overgenomen en verwerkt. Deze beslissing wordt vervolgens schriftelijk meegedeeld aan het auditteam. Als aanbevelingen niet worden overgenomen moet gemotiveerd worden waarom dit niet gebeurt. Een verkeersveiligheidsaudit vindt bij voorkeur plaats in zowel de fase voor aanleg als een periode na aanleg.

Niet goedkoop; wel effectief

Een verkeersveiligheidsaudit is geen goedkoop instrument. Een grondige en onafhankelijke analyse is een kostbare zaak. De kosten van een verkeersveiligheidsaudit zijn afhankelijk van de projectkosten, maar bedragen meestal ongeveer 1 á 2% van de projectkosten. De SWOV⁵ heeft onderzocht dat deze kosten echter ruimschoots en in nagenoeg alle gevallen worden terugverdiend door de gerealiseerde ongevalreductie door het volgen van de aanbevelingen uit de audit.

- **Kleine wegenprojecten (tot € 50.000,-): Evaluatie Ex-Post**

Na afloop van een vooraf (in het besluit tot aanleg) te stellen periode na aanleg wordt een (interne) evaluatie gedaan van het project. De evaluatie wordt teruggekoppeld aan het college van B&W. Vooraf wordt tevens een bedrag gereserveerd voor mogelijke aanpassingen na de evaluatie.

- **Middelgrote wegenprojecten (vanaf €50.000,-): Verkeersveiligheidstoets en Evaluatie Ex-Post**

Bij de wat grotere projecten is het noodzakelijk dat de verkeersveiligheid vooraf wordt getoetst door de verkeerskundigen van de afdeling Wijkbeheer en de beoordeling moet worden meegenomen in het besluit tot aanleg. In het besluit zal tevens een periode moeten worden vastgesteld waarna een evaluatie zal plaatsvinden. Vooraf wordt bepaald of deze evaluatie in- danwel extern zal plaatsvinden. De evaluatie wordt teruggekoppeld aan het college van B&W en ter inzage worden gelegd aan de commissie Stadsbeheer. Vooraf wordt tevens een bedrag gereserveerd voor mogelijke aanpassingen na de evaluatie.

- **Grote projecten: (vanaf € 250.000,-) Verkeersveiligheidsaudit**

In Heerhugowaard wordt een verkeersveiligheidsaudit verplicht uitgevoerd bij projecten boven de € 250.000,-. Een verkeersveiligheidsaudit vindt plaats in zowel de fase voor aanleg als een periode na aanleg.

⁵ zie SWOV, Factsheet Verkeersveiligheidsaudit en –inspectie, 2009



Heerhugowaard
Stad van kansen

Parelhof 1 | Postbus 390 | 1700 AJ Heerhugowaard
Telefoon: 14 072 | Internet: www.heerhugowaard.nl