

## Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Risicoanalyse gemeente Urk



## Strategisch Plan Verkeersveiligheid Risicoanalyse en uitvoeringsagenda

**Klant:** Provincie Flevoland

**Referentie:**

**Status:** Definitief

**Datum:** 10-05-2021

**Titel iReport:** Strategisch Plan Verkeersveiligheid

**Ondertitel:** Risicoanalyse en uitvoeringsagenda

**Referentie:** -

**Status:** Definitief

**Datum:** 10-05-2021

**Projectnaam:** SPV Flevoland

**Projectnummer:** BH3342

**Auteur(s):** Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Jeroen Winkelmolen

Gecontroleerd door: Peter Morsink

Datum: 10-05-2021

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 10-05-2021

Classificatie

Projectgerelateerd

*Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit iReport worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het iReport is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit iReport, anders dan jegens de Opdrachtgever.*

*Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.*

# Doel en status van dit iReport

---

Het ministerie heeft in het SPV heeft de eerste jaren van de looptijd aangemerkt als periode om te leren werken met de risicogestuurde aanpak. De provincie Flevoland adopteert deze leerperiode. Het (leren) werken conform de risicogestuurde aanpak omvat het nemen van enkele stappen: het maken van risicoanalyses, bepalen van risicolocaties, het opstellen van uitvoeringsagenda's passend bij de risicoanalyse en het opzetten van uitvoeringsprogramma's. Om gemeenten kennis te laten maken met de risicogestuurde aanpak heeft de provincie Royal HaskoningDHV gevraagd om de gemeenten mee te nemen in het maken van de risicoanalyse, bepalen van risicolocaties en het opstellen van uitvoeringsagenda's. Dit iReport bevat het resultaat van dit proces. Omdat dit onderdeel is van het leertraject betreft het een document met ambtelijke status. Het laat zien wat in lijn met het SPV wordt verwacht in de manier waarop we in de toekomst omgaan met verkeersveiligheid. Het opgeleverde rapport is daarom geen uitputtend document maar is een werkdocument dat over de tijd blijft ontwikkelen. De geïdentificeerde risicolocaties zijn ook niet de enige risicolocaties in de gemeente maar zijn risicolocaties die mede illustreren op welke wijze risicogestuurd deze locaties kunnen worden bepaald. Deze locaties zullen elk jaar, door veranderingen in het systeem en beschikbaarheid van nieuwe data, worden uitgebreid. Zo werken we samen naar nul verkeersdoden.

# Inhoudsopgave

<b>Colofon</b>	<b>2</b>
<b>Doel en status van dit iReport</b>	<b>3</b>
<b>Vertrekpunt: de risicothema's voor gemeente Urk</b>	<b>6</b>
De 9 thema's van het SPV	6
Samenvatting risicothema's o.b.v. de gemeente notitie (voortraject)	7
Aanvullende risicothema's	7
<b>Detailanalyse per risicothema</b>	<b>8</b>
Risicothema 1: 30 km/u wegen	9
Risicothema 2: 50 km/u wegen	11
Risicothema 3: Fiets, bromfiets, snorfiets	16
Risicothema 4: Jonge automobilist (18-24 jaar)	24
Risicothema 5: Rijden onder invloed	27
Risicothema 6: Snelheid in het verkeer	29
Risicothema 7: Afleiding in het verkeer	34
Risicothema 8: Verkeersovertreders	35
<b>Koppeling risicothema's naar risicolocaties</b>	<b>36</b>
Inleiding	36
Toepassing van de SPV viewer	36
Risicolocaties	37
<b>Uitvoeringsagenda</b>	<b>38</b>
Inleiding	38
Engineering – fysieke maatregelen weginrichting	40
Education - educatie en voorlichting	42
Enforcement - handhaving	44
<b>Uitvoeringsprogramma</b>	<b>45</b>
Disclaimer	45
Inleiding	45
De prioritaire risicothema's van de gemeente Urk	45
Doelen	46
Projecten	48
Uitvoeringsprogramma	54
<b>BIJLAGEN</b>	<b>55</b>
BIJLAGE 1 Visie op risicogestuurd werken in beleid en uitvoering	56
BIJLAGE 2 Bronnenoverzicht	58



# Vertrekpunt: de risicothema's voor gemeente Urk

Als vertrekpunt voor de analyse benoemen we de thema's die voor de gemeente Urk het meest relevant zijn voor de verdere detailanalyse. Die plaatsen we in het kader van de 9 risicothema's die het SPV hanteert, die eerst in algemene zin worden toegelicht. Vervolgens maken we de koppeling met de set prioritaire thema's die voor de gemeente Urk zijn benoemd in de gemeente notitie uit het voortraject, en we toetsen of er aan deze set nog onderwerpen toegevoegd moeten worden op basis van nieuw beschikbare data en inzichten.

## De 9 thema's van het SPV

Het SPV 2030 geeft met de ambitie van nul verkeersslachtoffers richting aan beleid en concretiseert de gedeelde toekomstvisie in negen beleidsthema's. Ze zijn tot stand gekomen vanuit een gezamenlijke en brede verkenning van alle risico's voor verkeersveiligheid. Enkele beleidsthema's bestaan uit meerdere subthema's:

Nr.	Beleids-thema	Subthema's
1	Veilige infrastructuur	30, 50, 60, 70, 80, 100, 120+ km/u wegen
2	Heterogeniteit in het verkeer	Landbouwverkeer in buitengebied, brom-/snorfietsers op fietspad OF op rijbaan
3	Technologische ontwikkelingen	
4	Kwetsbare verkeersdeelnemers	Voetganger, fiets, e-bike, snorfiets, brommobiel, motor, bromfiets, ouderen
5	Onervaren verkeersdeelnemers	Kinderen tot 0-12 jaar, kinderen 12-14 jaar, jongere automobilist (18-24 jaar), oudere fietser (e-bike), 16-17 jarige op de snor/bromfiets. Gebruik nieuwe modaliteiten (speed pedelec)
6	Rijden onder invloed	
7	Snelheid in het verkeer	
8	Afleiding in het verkeer	
9	Verkeersovertreders	

Tabel 1. Risicothema's van het SPV

De eerste drie thema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig en zijn generiek van aard. Deze vormen de basis voor effectief beleid. Thema's 4 en 5 hebben betrekking op specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers). De laatste vier hebben te maken met de risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag.

De thema's bevatten in principe alle mogelijke risico's voor verkeersongevallen en bieden dus handvatten voor het verhogen van de veiligheid. Specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen), modaliteiten ((gemotoriseerde) tweewielers), of categorieën (vrachtverkeer) komen in meerdere thema's terug. Deze komen herkenbaar terug in de oplossingsrichtingen per thema. Er is oog voor de samenhangende aanpak die nodig is voor de maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie en handhaving.

# Samenvatting risicothema's o.b.v. de gemeente notitie (voortraject)

De gemeentelijke notitie uit het voortraject heeft een voorzet gedaan voor de meest opvallende thema's in de gemeente Urk. De notitie geeft een beschrijving van relevante gegevens per gemeente, op basis van de structuur en informatie uit de [www.verkeersveiligheidsmonitor.nl](http://www.verkeersveiligheidsmonitor.nl) en de risicocijfers van Hastig als onderdeel daarvan. De conclusies m.b.t. de thema's zijn weergegeven in hoofdlijnen in de Tabel 2.

Driehoek	Geprioriteerde risicothema's uit de gemeente notitie
Mens	<b>Jonge en volwassen bestuurders:</b> hebben een vrij groot aandeel in het totale aantal slachtoffers. Het aantal educatieve maatregelen gericht op deze doelgroep is relatief gezien minder groot.
Voertuig	<b>Fiets:</b> hebben een relatief groot aandeel onder de slachtoffers.
Weg	<ul style="list-style-type: none"><li>• Op <b>50 km/u wegen</b> valt het grootste aantal slachtoffers.</li><li>• Het risicocijfer is het hoogst op <b>30 km/u wegen</b>.</li></ul>

Deze onderwerpen zijn als volgt te koppelen aan de SPV thema's:

- Veilige infrastructuur: 30 en 50 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets
- Onervaren verkeersdeelnemers: Jonge automobilist (18-24 jaar)

Het onderwerp 'personenauto' uit de notitie past onder meerdere van de 9 thema's, en accenten daarin blijken uit de verdiepende analyse in de detailanalyse. Het thema jonge automobilist (18-24 jaar) wordt in de notitie benoemd omdat er een relatief hoog aandeel slachtoffers mee plaatsvindt. Echter vinden deze ongevallen met name plaats op de provinciale en rijkswegen binnen de gemeentegrenzen. Het is daarmee ook geen vanzelfsprekendheid dat deze automobilisten uit Urk komen wat de aanpak vanuit de gemeente bemoeilijkt. Aanpak van dit risico ligt op hoger provinciaal niveau of bij andere gemeenten waar dit risico meer aanwezig is.

## Aanvullende risicothema's

De bovenstaande onderwerpen zijn benoemd op basis van destijds beschikbare, openbare, informatie. Door nieuw beschikbare, en meer gemeente specifieke, informatie te betrekken, checken we of er sprake is van aanvullende relevante risicothema's vanuit de 9 SPV risico(sub)thema's. In bijlage 1 is aangegeven welke gegevens daarvoor aan de gemeente zijn gevraagd, en welke daarvan door de gemeente konden worden aangeleverd. Dat doen we door een toets op de mate waarin ze in absolute zin<sup>1</sup> een groot risico vormen voor de gemeente (zie de detail analyse voor een verdere uitwerking). Deze toetsing leidt tot de volgende aanvullende relevante risicothema's:

- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Bromfiets, snorfiets (ook m.b.t. te hard rijdende brom/snorfietsers)
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer: 30 en 50 km/u wegen
- Afleiding in het verkeer
- Verkeersovertreders.

In de detailanalyse wordt voor de samengestelde set van risicothema's, uit de notitie en de aanvullende risicothema's (zie de punten hierboven), verder toegelicht waarom en voor welke aspecten deze thema's als risico aangemerkt worden en hoe dit risico zich dan uit in de gemeente.

In de koppeling naar de risicolocaties wordt vervolgens voor de belangrijkste thema's aangegeven waar verschillende aspecten die met de risico's samenhangen elkaar versterken. Hoe deze via 'overlappende lagen' op de gemeentekaart kunnen worden benoemd (benoemen van risicolocaties, -trajecten of -gebieden op de gemeentekaart), resulterend in een overzicht van de belangrijkste risicolocaties.

<sup>1</sup> Hiermee wordt bijvoorbeeld het volgende bedoeld: het aandeel brommobielen (kwetsbare verkeersdeelnemer) in een gemeente is slechts 0.15% van het totale voertuigenpark. Dat maakt het thema in absolute zin een zeer klein risico. Een verdere verdiepende analyse is niet noodzakelijk omdat we, als onderdeel van het SPV, vooral daar investeren waar de winst voor verkeersveiligheid het grootst is.

# Detailanalyse per risicothema

De gedetailleerde risicoanalyse richt zich op de risicothema's die in de vorige stap zijn benoemd:

Beleidsthema	Risico-subthema's
Veilige infrastructuur	30 en 50 km/u wegen
Kwetsbare verkeersdeelnemers	Fiets, bromfiets, snorfiets
Onervaren verkeersdeelnemers	Jonge automobilist 18-24 jaar.
Rijden onder invloed	
Snelheid in het verkeer	30, 50 km/u wegen
Afleiding in het verkeer	
Verkeersovertreders	

Tabel 3. Risicothema's gemeente Urk

In de navolgende paragrafen is per risicothema uitgewerkt waarom, voor welke aspecten en globaal op welke locaties deze thema's als risico aangemerkt worden in de gemeente Urk. Hieruit kan blijken dat het ene thema een hogere relevantie heeft dan een ander. Alleen de details met het grootste risico worden in de verdere analyse meegenomen. Voor dit onderzoek zijn aanvullende gegevens aangeleverd door de gemeente (zie bijlage 1). De resultaten van deze stap zijn besproken met de wegbeheerder. Een kort gespreksverslag van dit overleg is in bijlage 2 toegevoegd.



# Risicothema 1: 30 km/u wegen

## Conclusie:

De analyse laat zien dat op een deel van de 30 km/u wegen snelheidsovertredingen plaatsvinden en dat met name de kwetsbare verkeersdeelnemers op deze wegen betrokken raken bij slachtofferongevallen.

- Urk kent een hoger risicocijfer op 30 km/u wegen dan het regionaal en provinciaal gemiddelde.
- Uit de vormtoets blijkt dat de inrichting van 30 km/u wegen met name op grijze wegen voor verbetering vatbaar is.
- Met name kwetsbare verkeersdeelnemers komen veel in de slachtofferaantallen voor op 30 km/u wegen.

## Wegenbestand

In totaal beheert de gemeente Urk 93% van de kilometers weglengte binnen het gemeentelijke grondgebied (Tabel 4). Binnen de gemeentegrenzen van Urk blijkt dat het wegenbestand (naar kilometers weglengte) voor ca. 65% bestaat uit 30 km/u wegen. Ter vergelijking: In Urk is dit ca. 75% en in Urk ca. 45%.

Wegbeheerder	Lengte	2018
<b>Gemeente</b>	<b>90</b>	<b>93%</b>
<b>Provincie</b>	<b>7</b>	<b>7%</b>
<b>Waterschap</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>
<b>Rijk</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>
<b>Totaal</b>	<b>97</b>	<b>100%</b>

Tabel 4. Weglengte in km naar wegbeheerder

## Weginrichting

Om de balans tussen vormgeving, functie en gebruik in beeld te brengen is door de gemeente een vormtoets uitgevoerd. Deze is via de SPV-viewer terug te vinden. Voor een aantal 30 km/u wegen heeft de gemeente de weginrichting beoordeeld aan de hand van acht kenmerken. De maximale score die toegekend kon worden aan een 30 km/u weg is dus 8.

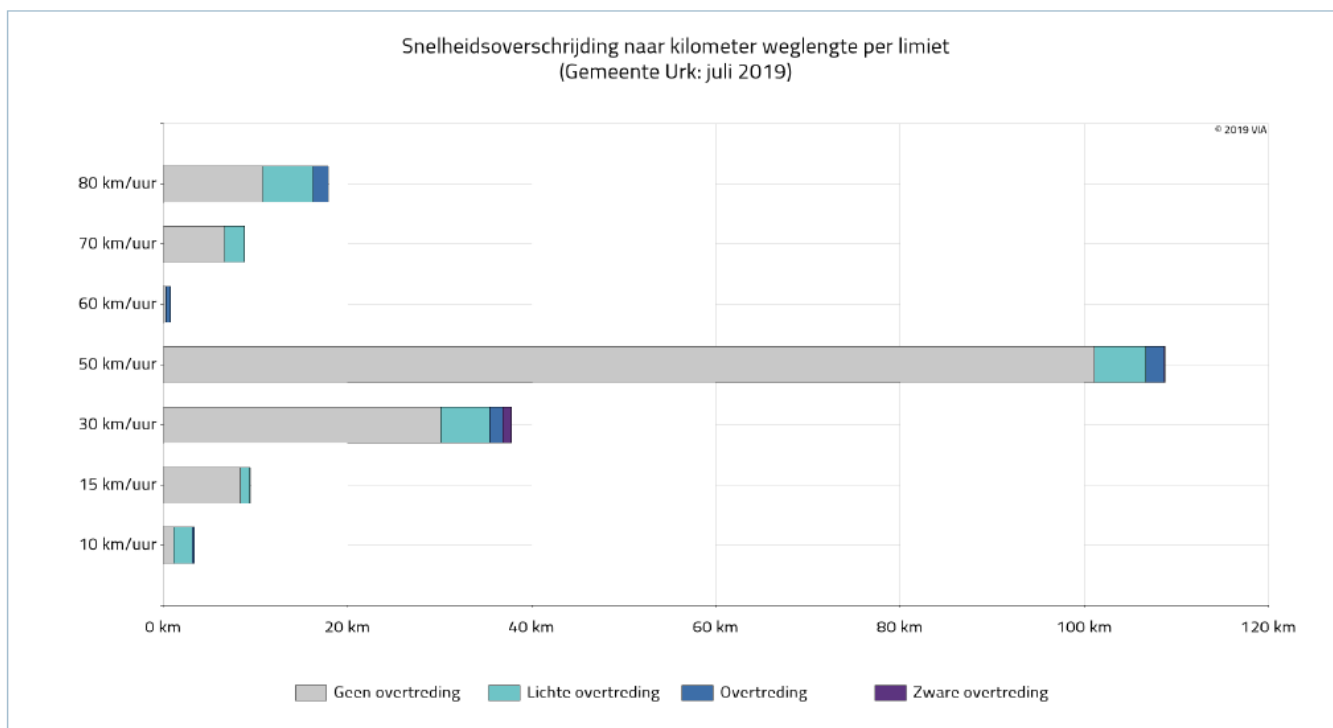
Gemiddeld scoren de 30 km/u wegen opgenomen in de vormtoets een 6,0: Een voldoende. Met name op de zogenaamde grijze wegen is nog ruimte voor verbetering; deze scoren gemiddeld een 4,0. Het betreft de volgende wegen: Almerelaan, Akkers, Rotholm, Nagel en Lange dam/richel. Over het algemeen wordt de snelheidslimiet hier niet overal geaccepteerd, zijn op lange rechtstanden niet overal snelheidsremmers aanwezig en zijn de intensiteiten niet altijd passend voor een 30 km/u weg.

## Snelheid

De BLIQ rapportage (VIA) geeft een overzicht van de snelheidsoverschrijding naar kilometer weglengte per limiet (Figuur 1). Hieruit blijkt dat:

- Op ca. 20% van de totale weglengte (van alle 30 km/u wegen) de limiet wordt overschreden (Figuur 1)
- Op een klein deel hiervan de snelheid boven de boetegrens ligt.

Met name vanwege de gebruikelijke mix van verschillende typen verkeersdeelnemers op 30 km/u wegen zijn hoge snelheden een extra aandachtspunt. De 30 km/u wegen zijn bij uitstek wegen waar kwetsbare verkeersdeelnemers met het gemotoriseerde verkeer moeten interacteren.



Figuur 1. Snelheidsoverschrijding naar kilometer weglengte per limiet (BLIQ rapportage VIA)

### HASTIG risicocijfers

Ook is in de SPV Viewer (onder stap 5) inzichtelijk gemaakt welke risicocijfers (bron: Risicokompas, van bureau HASTIG) er gekoppeld zijn aan de 30 km/u wegen in de gemeente Urk. Dit cijfer wordt berekend door het gemiddelde aantal slachtofferongevallen per jaar te delen door de gemiddelde afgelegde reizigerskilometers op dit wegtype.

Het gemiddelde risicocijfer van de gemeente Urk op 30 km/u wegen (1.08) ligt hoger dan in de regio Noord-Oostpolder (0.53) en het Flevolandse gemiddelde (0.59). Dit houdt in dat de kans op een ongeval, afgezet tegen het aantal gereden kilometers, op een 30 km/u weg in Urk ca. 2x zo hoog is als op een gemiddelde 30 km/u wegen in Flevoland. Er is voor de gemeente maar 1 risicocijfer beschikbaar dus is er van onderlinge verschillen tussen de wijken geen sprake.

### Ongevallen

Het blijkt dat ruim 87% van de slachtoffers (86 van de 99) vallen op wegen die onder gemeentelijk beheer vallen (Tabel 5). 20 van de 86 slachtoffers valt op gemeentelijke 30 km/u wegen. Kortom, ruim 20% van de slachtoffers op gemeentelijke wegen vallen op 30 km/u wegen (in Almere en Urk min of meer van gelijk niveau). Van alle slachtoffers op 30 km/u wegen (21) vallen vrijwel alle slachtoffers (20) op gemeentelijke wegen.

Snelheidsregime	Gemeente	Provincie	Rijk	Waterschap	Tertiair	Locatie onbekend	Totaal #	Totaal %
15 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0%
30 km/h	20	0	0	0	0	1	21	21%
50 km/h	50	1	0	0	0	1	52	53%
60 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0%
70 km/h	1	4	0	0	0	0	5	5%
80 km/h	7	5	0	0	0	0	12	12%
90 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0%
100 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0%
120 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0%
130 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0%
Niet ingevuld	8	1	0	0	0	0	9	9%
Totaal #	86	11	0	0	0	2	99	100%
Totaal %	87%	11%	0%	0%	0%	2%	100%	

Tabel 5. Slachtoffers naar maximumsnelheid en wegbeheerder (2014-2019)

In totaal blijkt dat de 30 km/u wegen op de tweede plaats staan wat betreft het aantal slachtoffers naar snelheidsregime (Tabel 5). Uit Tabel 6 blijkt vervolgens dat 15 van de 21 slachtoffers op 30 km/u wegen kwetsbare verkeersdeelnemers betreffen (voetgangers, (e-)fietsers, bromfietzers etc.).

Snelheidsregime	Voetganger	Fiets	E-bike	Bromfiets	Snorfiets	Motor	Personenauto	Bestelauto	Vrachtauto	Scootmobiel	Brommobiel	Landbouwvoertuig	Overig	Totaal #	Totaal %
15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
30	5	5	0	2	3	0	1	0	0	0	0	0	5	21	21%
50	1	13	5	10	3	3	1	1	0	0	1	0	14	52	53%
60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
70	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	2	5	5%
80	0	0	0	0	0	0	7	3	0	0	0	0	2	12	12%
90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
120	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
130	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
Niet ingevuld	0	1	0	3	4	0	0	0	0	0	0	0	1	9	9%
Totaal #	6	19	5	15	10	3	12	4	0	0	1	0	24	99	100%
Totaal %	6%	19%	5%	15%	10%	3%	12%	4%	0%	0%	1%	0%	24%	100%	

Tabel 6. Slachtoffers naar maximumsnelheid en modi (2014-2019)

## Risicothema 2: 50 km/u wegen

### Conclusie:

De analyse laat zien dat op een deel van de 50 km/u wegen snelheidsovertredingen plaatsvinden, terwijl er zich ook veel kilometers weglengte met dat snelheidsregime binnen de gemeente bevinden en dat met name de kwetsbare verkeersdeelnemers op deze wegen betrokken raken bij slachtofferongevallen.

- Het risicocijfer van Urk ligt boven het regionaal en provinciaal gemiddelde.
- Weginrichting/vormtoets: Verbetering mogelijk op vlak van acceptatie snelheidslimiet, vrijliggende fietspaden en kruispunten.
- Met name fietsers en bromfietzers komen veel in de slachtofferaantallen voor op 50 km/u wegen.
- Het risico ligt met name op kruispunten van dit type wegen.

### Wegenbestand

In totaal beheert de gemeente Urk 93% van de kilometers weglengte binnen het gemeentelijke grondgebied (Tabel 4). Binnen de gemeentegrenzen van Urk blijkt dat het wegenbestand (naar kilometers weglengte) voor ca. 28% bestaat uit 50 km/u wegen. Ter vergelijking: In Almere is dit ca. 13% en in Urk ca. 23%.

Wegbeheerder	Lengte	2018
Gemeente	90	93%
Provincie	7	7%
Waterschap	0	0%
Rijk	0	0%
Totaal	97	100%

Tabel 7. Weglengte in km naar wegbeheerder

### Weginrichting

Voor de weginrichting is een vormtoets door de gemeente uitgevoerd. Deze is via de SPV-viewer terug te vinden. Voor een aantal 50 km/u wegen heeft de gemeente de weginrichting beoordeeld aan de hand van negen kenmerken. De maximale score die toegekend kon worden aan een 50 km/u weg is dus 8.

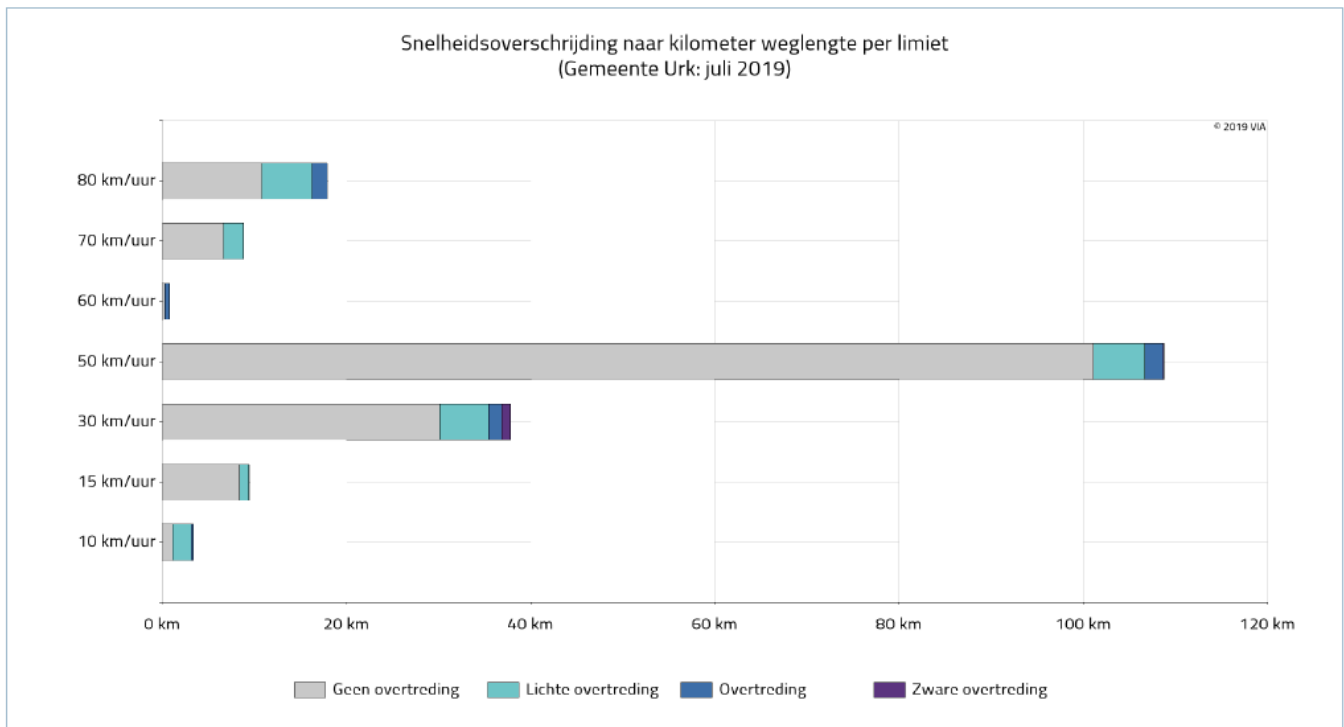
Over het algemeen scoren de 50 km/u wegen een 5,0. Er is nog ruimte voor verbetering (met name in de straten Vlaak en Singel) met betrekking tot acceptatie van de snelheidslimiet: Deze wordt niet overal geaccepteerd. Ook zijn niet overal vrijliggende fietspaden aanwezig en zijn kruispunten niet overal ingericht met een VRI of een rotonde.

### Snelheid

De BLIQ rapportage (VIA) geeft een overzicht van de snelheidsoverschrijding naar kilometer weglengte per limiet (Figuur 1). Hieruit blijkt dat:

- Op ca. 8% van de totale weglengte (van alle 50 km/u wegen) de limiet wordt overschreden (Figuur 1)
- Bij ruim de helft van deze gevallen ligt de snelheid boven de boetegrens.

Met name vanwege de gebruikelijke mix van verschillende typen verkeersdeelnemers op 50 km/u wegen zijn hoge snelheden een extra aandachtspunt. Bij kruispunten en oversteeklocaties in het bijzonder.



Figuur 2. Snelheidsoverschrijding naar kilometer weglengte per limiet (BLIQ rapportage VIA)

### HASTIG risicocijfers

Ook is in de SPV Viewer (onder stap 5) inzichtelijk gemaakt welke risicocijfers (bron: Risicokompas, van bureau HASTIG) er gekoppeld zijn aan de 50 km/u wegen in de gemeente Urk. Dit cijfer wordt berekend door het gemiddelde aantal slachtofferongevallen per jaar te delen door de gemiddelde afgelegde reizigerskilometers op dit wegtype.

Het gemiddelde risicocijfer van de gemeente Urk op 50 km/u wegen (0.77) ligt iets lager dan in de regio Noord-Oostpolder (0.44) en het Flevolandse gemiddelde (0.14). Dit houdt in dat de kans op een ongeval, afgezet tegen het aantal gereden kilometers, op een 50 km/u weg in Urk ca. 5x hoger is dan op een gemiddelde 50 km/u weg in Flevoland. Er is voor de gemeente maar 1 risicocijfer beschikbaar dus is er van onderlinge verschillen tussen de wijken geen sprake.

### Ongevallen

Het blijkt dat 87% van de slachtoffers (86 van de 99) vallen op wegen die onder gemeentelijk beheer vallen (Tabel 8). 50 van de 86 slachtoffers valt op gemeentelijke 50 km/u wegen. Kortom, bijna 60% van de slachtoffers op gemeentelijke wegen vallen op 50 km/u wegen. Ter vergelijking: In Almere is dit 40% en in Urk 30%. Van alle slachtoffers op 50 km/u wegen (52) vallen vrijwel alle slachtoffers (50) op gemeentelijke wegen.

Snelheidsregime	Gemeente	Provincie	Rijk	Waterschap	Tertiair	Locatie onbekend	Totaal #	Totaal %
15 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0%
30 km/h	20	0	0	0	0	1	21	21%
50 km/h	50	1	0	0	0	1	52	53%
60 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0%
70 km/h	1	4	0	0	0	0	5	5%
80 km/h	7	5	0	0	0	0	12	12%
90 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0%
100 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0%
120 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0%
130 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0%
Niet ingevuld	8	1	0	0	0	0	9	9%
Totaal #	86	11	0	0	0	2	99	100%
Totaal %	87%	11%	0%	0%	0%	2%	100%	

Tabel 8. Slachtoffers naar maximumsnelheid en wegbeheerder (2014-2019)

In totaal blijkt dat de 50 km/u wegen op de eerste plaats staan wat betreft het aantal slachtoffers naar snelheidsregime. Uit Tabel 9 blijkt vervolgens dat 32 van de 52 slachtoffers op 50 km/u wegen kwetsbare verkeersdeelnemers betreffen (voetgangers, (e-)fietsers, bromfietzers etc.). Met name fietsers en bromfietzers zijn oververtegenwoordigd.

Snelheidsregime	Voetganger	Fiets	E-bike	Bromfiets	Snorfiets	Motor	Personenauto	Bestelauto	Vrachtauto	Scootmobiel	Brommobiel	Landbouwvoertuig	Overig	Totaal #	Totaal %
15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
30	5	5	0	2	3	0	1	0	0	0	0	0	5	21	21%
50	1	13	5	10	3	3	1	1	0	0	1	0	14	52	53%
60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
70	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	2	5	5%
80	0	0	0	0	0	0	7	3	0	0	0	0	2	12	12%
90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
120	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
130	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
Niet ingevuld	0	1	0	3	4	0	0	0	0	0	0	0	1	9	9%
Totaal #	6	19	5	15	10	3	12	4	0	0	1	0	24	99	100%
Totaal %	6%	19%	5%	15%	10%	3%	12%	4%	0%	0%	1%	0%	24%	100%	

Tabel 9. Slachtoffers naar maximumsnelheid en modi (2014-2019)

Het aantal slachtoffers naar type wegvak (wegvak of kruispunt) en komgrens is alleen voor het totaal wegenbestand inzichtelijk en niet naar snelheidsregime. Echter volgens **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** komen slachtoffers onder kwetsbare verkeersdeelnemers met name voor binnen de bebouwde kom waarbij de nadruk ligt op kruispunten. Wat 50 km/u wegen betreft is het dan ook aannemelijk dat het risico met name bij de kruispunten ligt.

Kongrens	Binnen de kom		Buiten de kom		Niet ingevuld	
	Wegvak	Kruispunt	Wegvak	Kruispunt	Wegvak	Kruispunt
Voetgange	5	1	0	0	0	0
Fiets	8	10	1	0	0	0
E-bike	0	5	0	0	0	0
Snorfiets	6	4	0	0	0	0
Bromfiets	8	5	1	0	1	0
Motor	2	1	0	0	0	0
Personena	1	2	6	3	0	0
Bestelauto	0	1	2	0	1	0
Vrachtauto	0	0	0	0	0	0
Landbouw	0	0	0	0	0	0
Scotmob	0	0	0	0	0	0
Brommob	1	0	0	0	0	0
Overig	9	12	1	1	1	0
Totaal	40	41	11	4	3	0
	49%	51%	73%	27%	100%	0%
	81		15		3	
	82%		15%		3%	
	99					

Tabel 10. Slachtoffers naar type wegvak en kongrens (2014-2019)

# Risicothema 3: Fiets, bromfiets, snorfiets

## Conclusie:

De belangrijkste risico's voor de fietsers, brom- en snorfietsers zijn met name de locaties waar relatief veel verkeer elkaar ontmoet en waar de snelheid relatief hoog is ten opzichte van het snelheidslimiet. Vooral op die locaties zijn de verkeersveiligheidsrisico's het hoogst.

De volgende subthema's verdienen extra aandacht:

- De fietser in het algemeen; jongeren in het bijzonder. E-bike: 50+ers.
- De jonge/jongvolwassen brom- en snorfietsers (16-17 jaar, 18-24 jaar)
- Binnen de kom: Kruispunten ((e)fiets en wegvakken (brom-snorfiets)).

## Algemene info

Uit onderstaande Tabel 11 blijkt dat er enige winst te behalen valt wat betreft het terugdringen van 'onnodig' autoverkeer, ten gunste van meer fietsgebruik. Te zien is dat de gemiddelde afgelegde afstanden voor woon-werkverkeer en schoolverkeer per auto redelijk kort zijn. Er zijn mensen die langer onderweg zijn, maar dus ook die nog kleinere afstanden afleggen. Dit zijn afstanden die zeer goed per fiets af te leggen zijn. Dit kan een mogelijk argument zijn om fietsstimuleringsmaatregelen te onderbouwen. Hiermee wordt op verkeersveiligheidsgebied ook de kans verlaagd dat kwetsbare verkeersdeelnemers worden blootgesteld aan gemotoriseerd verkeer.

			Onderwerp		
			Verplaa	Afstand	Reisduur
Regio	Modaliteit	Reismotief	aantal	km	minuten
Nederland	Personenauto (bestuurder)	Van en naar werk	0,29	7,28	8,93
West-Nederland (LD)	Personenauto (bestuurder)	Van en naar werk	0,25	6,45	8,34
Flevoland (PV)	Personenauto (bestuurder)	Van en naar werk	0,31	9,6	10,16
Niet stedelijk	Personenauto (bestuurder)	Van en naar werk	0,35	8,6	9,86
Nederland	Fiets	Van en naar werk	0,15	0,73	2,91
West-Nederland (LD)	Fiets	Van en naar werk	0,16	0,82	3,24
Flevoland (PV)	Fiets	Van en naar werk	0,11	0,41	1,68
Niet stedelijk	Fiets	Van en naar werk	0,13	0,6	2,28
Nederland	Personenauto (bestuurder)	Onderwijs volgen, cursus, kinderopvang	0,02	0,42	0,55
West-Nederland (LD)	Personenauto (bestuurder)	Onderwijs volgen, cursus, kinderopvang	0,01	0,32	0,46
Flevoland (PV)	Personenauto (bestuurder)	Onderwijs volgen, cursus, kinderopvang	0	0	0
Niet stedelijk	Personenauto (bestuurder)	Onderwijs volgen, cursus, kinderopvang	0,02	0,79	0,86
Nederland	Fiets	Onderwijs volgen, cursus, kinderopvang	0,08	0,39	1,73
West-Nederland (LD)	Fiets	Onderwijs volgen, cursus, kinderopvang	0,08	0,35	1,61
Flevoland (PV)	Fiets	Onderwijs volgen, cursus, kinderopvang	0,07	0,41	1,63
Niet stedelijk	Fiets	Onderwijs volgen, cursus, kinderopvang	0,07	0,57	2,29

Tabel 11. Mobiliteit; per persoon, vervoerwijzen, motieven, regio's (over het jaar 2018)

## Slachtoffers

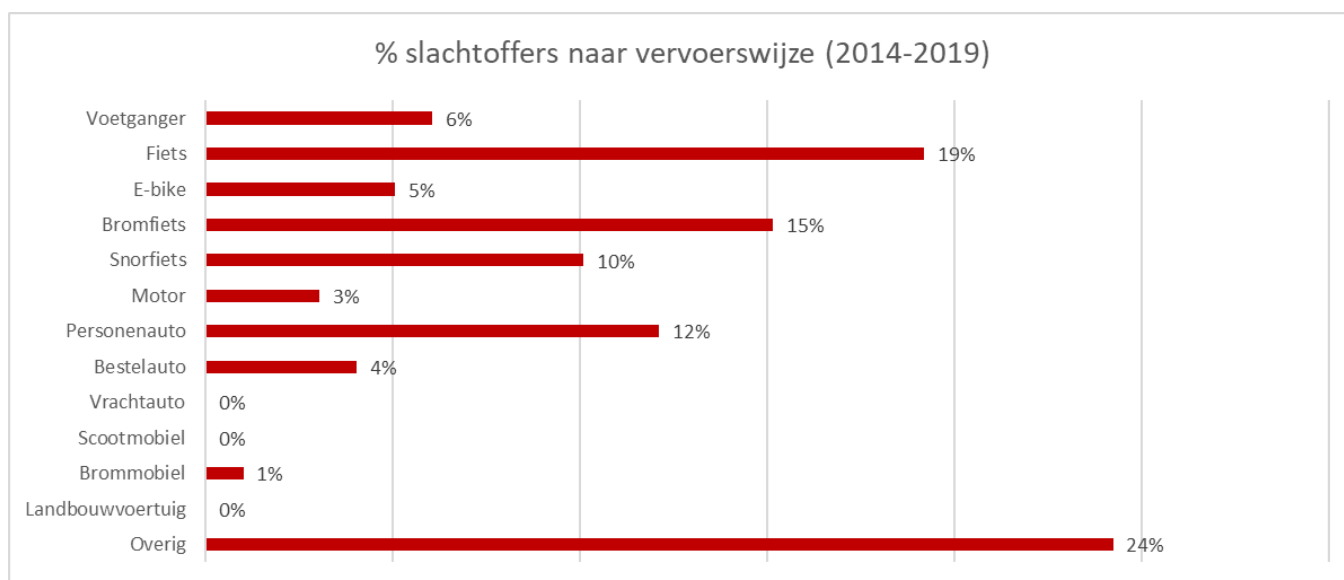
24% van de verkeersslachtoffers in Urk vallen op de gewone (19%) en elektrische (5%) (Figuur 3). Het percentage slachtoffers dat op een elektrische fiets reed is met 5% relatief laag in Urk. Mogelijk is dit getal hoger omdat in de registratie regelmatig een e-bike voor een fiets wordt aangezien.

Onder de gebruikers van een 'gewone' fiets vallen de slachtoffers meer verspreid over de leeftijdscategorieën; zowel kinderen en jongeren als volwassenen en ouderen. Het zwaartepunt ligt echter op kinderen en (jong)volwassenen. Maatregelen voor fietsers in het algemeen richten zich dus het best op meerdere doelgroepen, bovengenoemde in het bijzonder.



Leeftijd	Voetganger	Fiets	E-bike	Bromfiets	Snorfiets	Motor	Personenauto	Bestelauto	Vrachtauto	Scootmobiel	Brommobiel	Landbouwvoertuig	Overig	Totaal #	Totaal %
0 t/m 11 jaar	6	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	6	15	15%
12 t/m 15 jaar	0	3	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	3	9	9%
16 t/m 17 jaar	0	1	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	3	9	9%
18 t/m 24 jaar	0	4	0	7	4	1	3	2	0	0	0	0	4	25	25%
25 t/m 39 jaar	0	4	0	0	3	1	3	1	0	0	0	0	6	18	18%
40 t/m 49 jaar	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	4	4%
50 t/m 59 jaar	0	3	4	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	11	11%
60 t/m 69 jaar	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	5	5%
70 en ouder	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	3%
Niet ingevuld	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
Onbekend	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
Totaal #	6	19	5	15	10	3	12	4	0	0	1	0	24	99	100%
Totaal %	6%	19%	5%	15%	10%	3%	12%	4%	0%	0%	1%	0%	24%	100%	

Tabel 12. Slachtoffers naar leeftijd en modi (2014-2019)



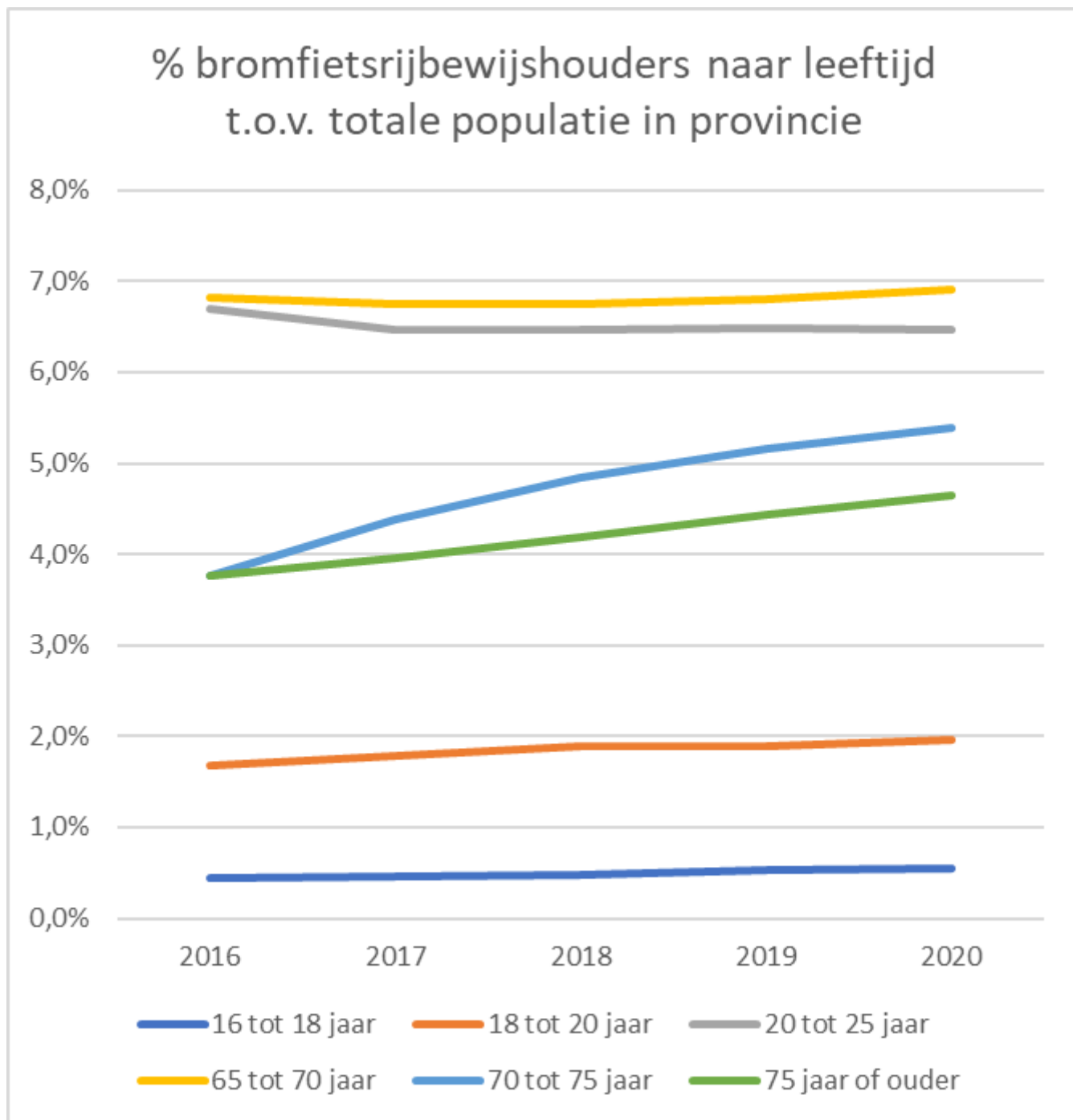
Figuur 3. % Slachtoffers naar vervoerswijze (2014-2019)

In Tabel 13 is het aantal slachtoffers per leeftijdscategorie vergeleken met het inwoneraantal in diezelfde leeftijdscategorie. Hieruit komt naar voren dat de categorie 16-17 jarigen en 18-24 jarigen in negatieve zin opvalt, voor wat betreft het aantal slachtoffers per 1.000 inwoners. Uit Tabel 12 blijkt dat deze jongeren en jongvolwassenen met name als brom- of snorfietsers in de ongevalsstatistieken voorkomen. In absolute zin gaat het om 5 (van de 9) 16-17 jarige slachtoffers en 11 (van de 25) 18-24 jarige slachtoffers in zes jaar tijd. Voor beide geldt dat dit meer is dan alle fietsslachtoffers tezamen in deze leeftijdsgroep. De jongere brom- en snorfietsers mag hierom een risicogroep genoemd worden.

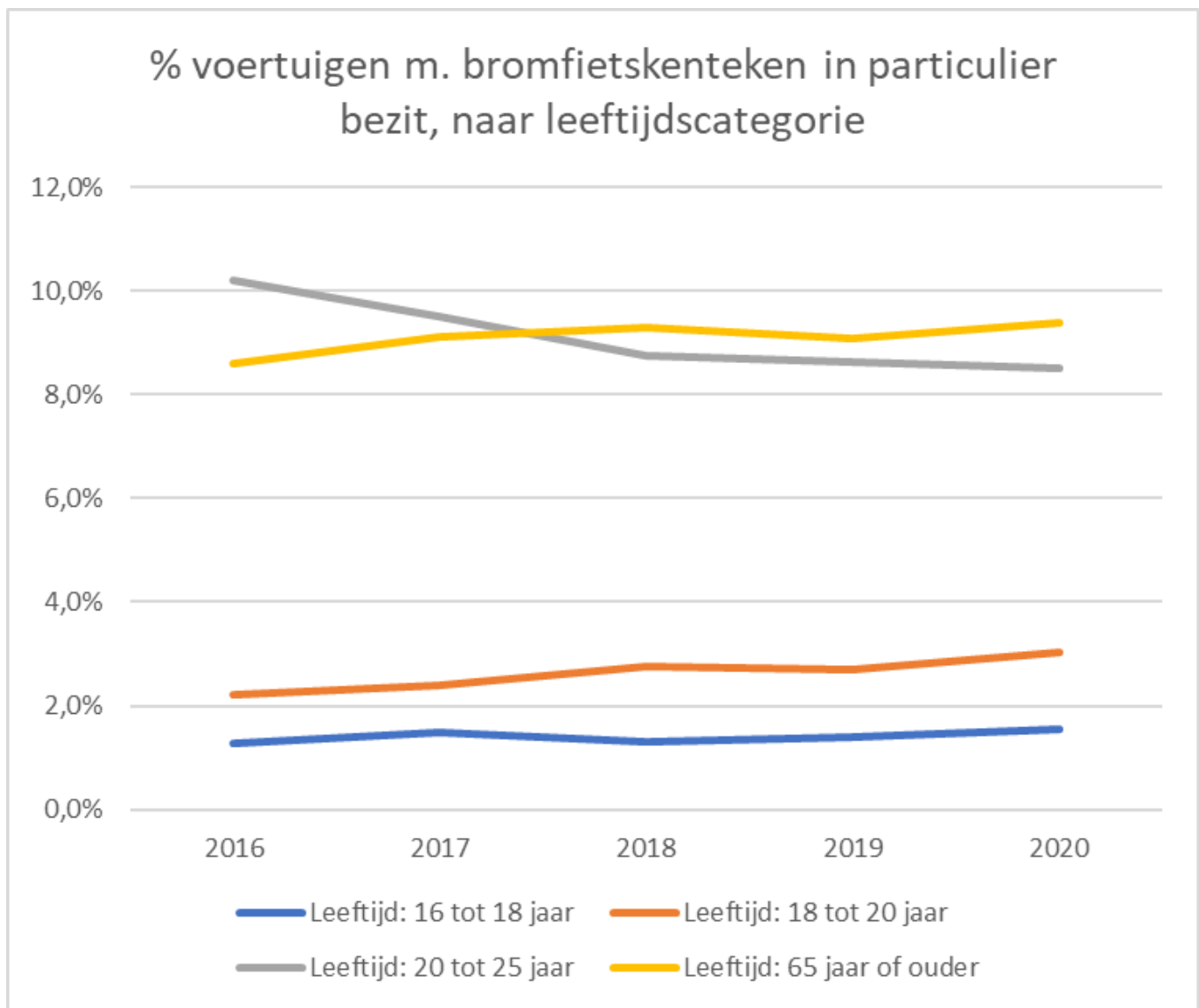
Leeftijd	Slachtoffers	Doden	Gewonden	% v. totaal doden	% v. totaal gewonden	Slachtoffers per 1000 inwoners
0 t/m 11 jaar	15	2	13	66,7%	13,5%	3,1
12 t/m 15 jaar	9	0	9	0,0%	9,4%	6,1
16 t/m 17 jaar	9	0	9	0,0%	9,4%	12,6
18 t/m 24 jaar	25	1	24	33,3%	25,0%	10,6
25 t/m 39 jaar	18	0	18	0,0%	18,8%	4,1
40 t/m 49 jaar	4	0	4	0,0%	4,2%	1,8
50 t/m 59 jaar	11	0	11	0,0%	11,5%	5,2
60 t/m 69 jaar	5	0	5	0,0%	5,2%	3,6
70 en ouder	3	0	3	0,0%	3,1%	2,3
Niet ingevuld	0	0	0	0,0%	0,0%	
Onbekend	0	0	0	0,0%	0,0%	
Totaal	99	3	96	100%	100%	49,5

Tabel 13. Slachtoffers naar leeftijd (2014-2019)

Verder blijkt uit Figuur 4 dat het aandeel bromfietsrijbewijshouders in de provincie Flevoland stijgende is in de categorie 70 jaar en ouder. Ook in de categorie 16 tot 18 jaar en 18 tot 20 jaar is een kleine toename zichtbaar. Dit geldt ook voor het aantal voertuigen met bromfietskenteken in particulier bezit (Figuur 5).

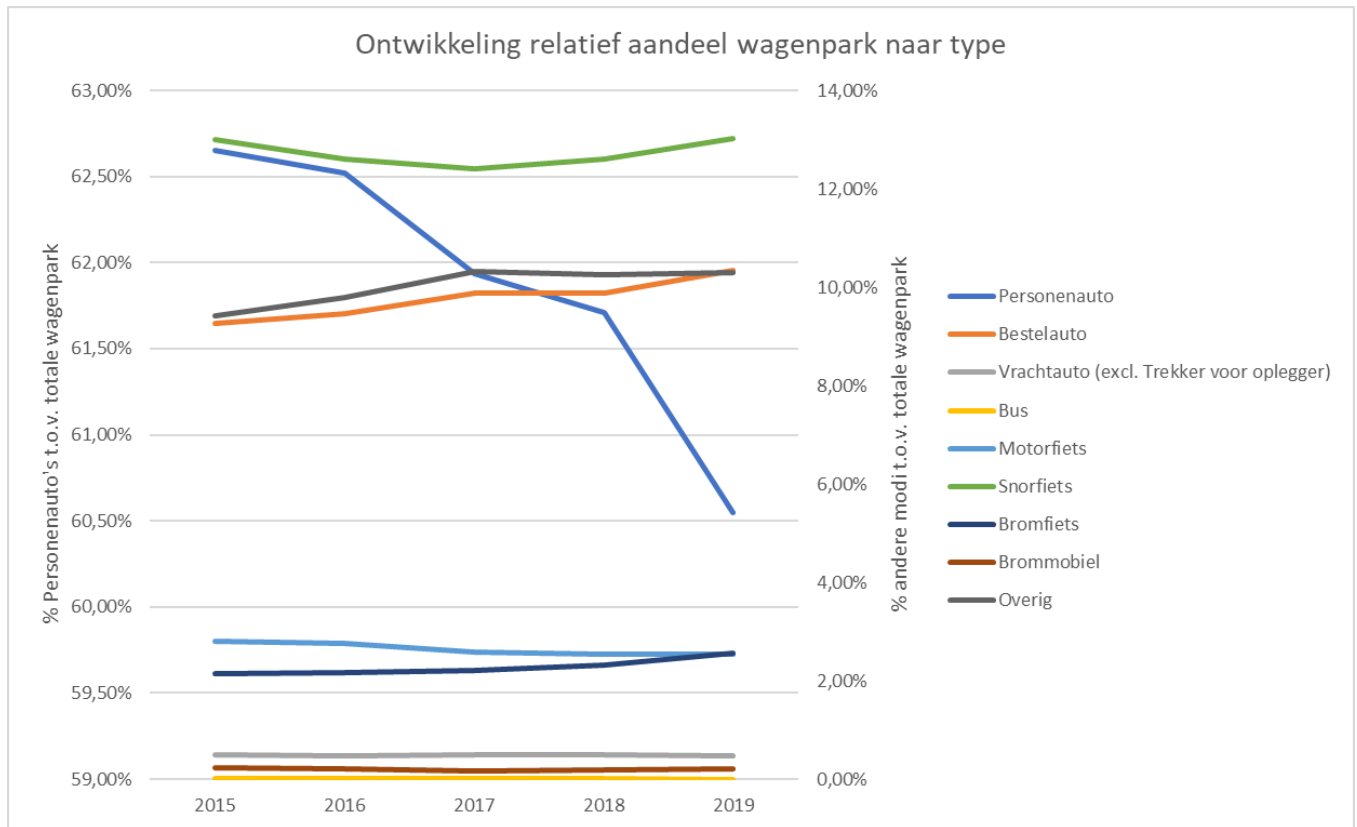


Figuur 4. % bromfietsrijbewijshouders naar leeftijd



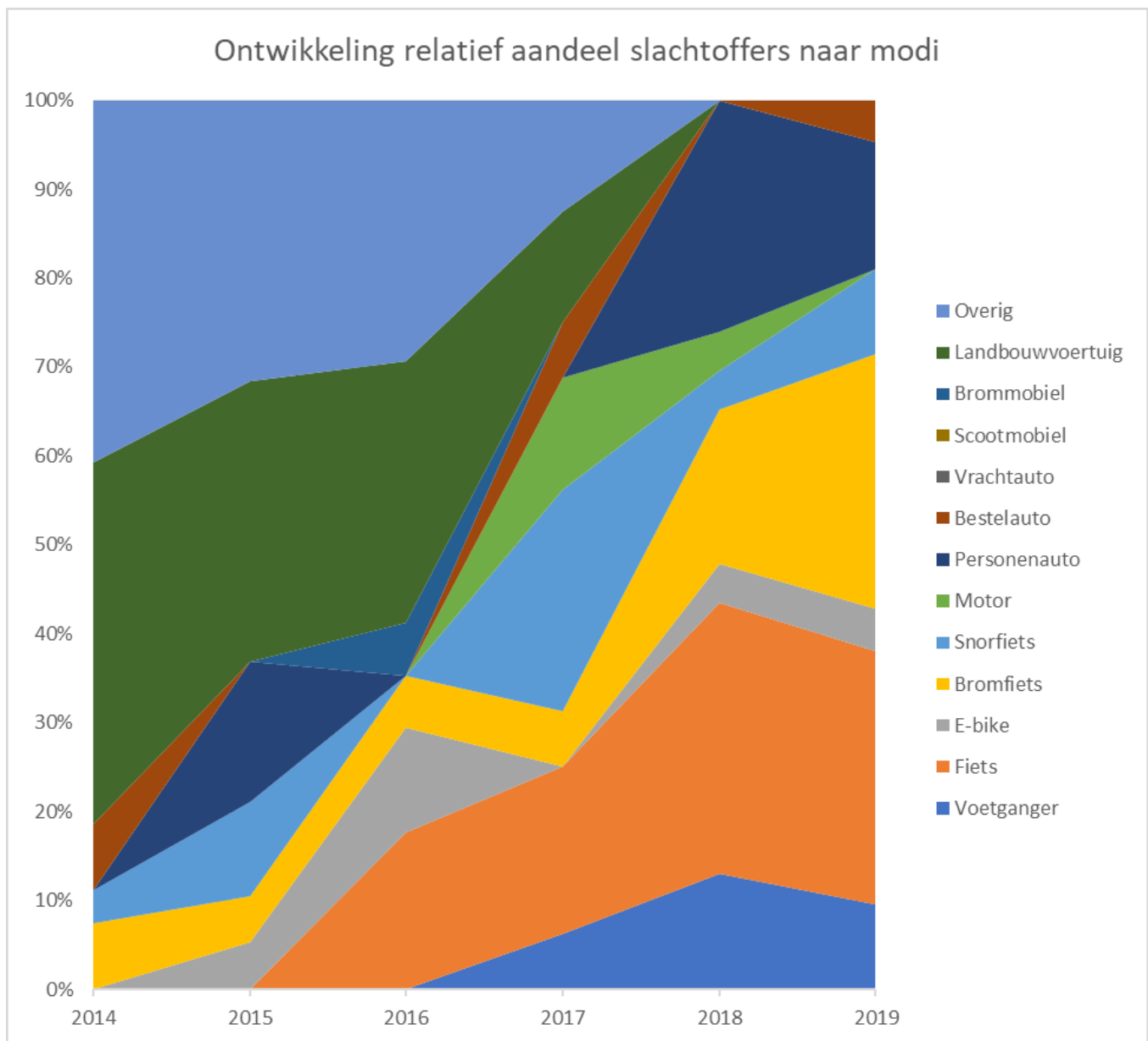
Figuur 5. % voertuigen met bromfietskenteken

Hoewel het aantal rijbewijshouders en kentekens toeneemt laat Figuur 6 zien dat het relatief aandeel van bromfietsen daalt. Het relatief aandeel snorfietsen stijgt juist. In absolute zin gaat het van 2015-2019 over een afname van ruim 88 bromfietsen terwijl het aantal snorfietsen in diezelfde periode met 230 is toegenomen.

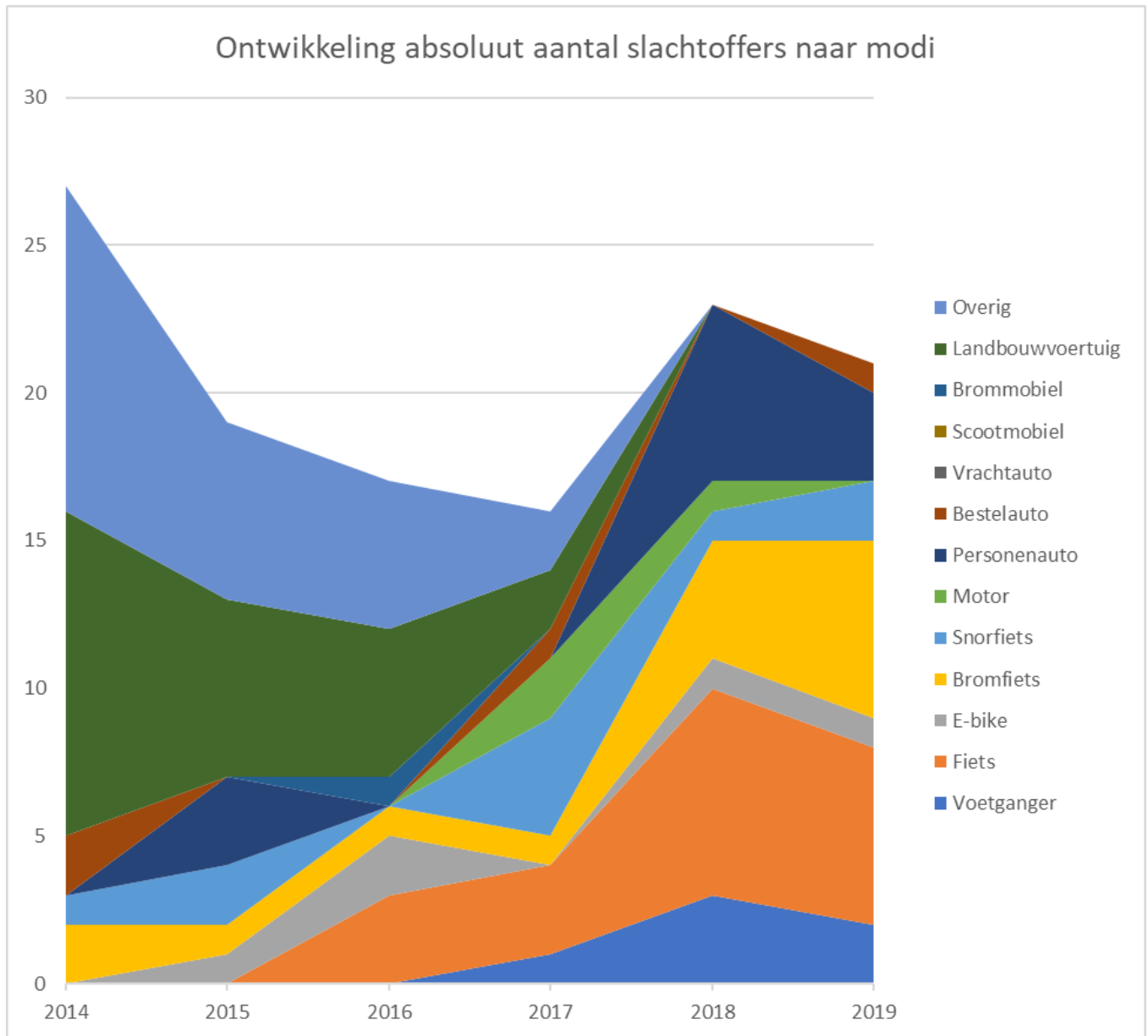


Figuur 6. Ontwikkeling relatief aandeel wagenpark

Ondanks dat de slachtofferaantallen per jaar erg fluctueren, lijkt er zowel in absolute zin als relatief gezien sprake te zijn van een stijgende trend in de slachtofferaantallen onder brom- en snorfietsers. Figuur 7 en Figuur 8 tonen dit. Het aandeel fietsslachtoffers lijkt daarentegen iets te dalen.



*Figuur 7. Ontwikkeling relatief aandeel slachtoffers naar modi*



Figuur 8. Ontwikkeling absoluut aandeel slachtoffers naar modi

Tot slot blijkt uit Tabel 14 dat de slachtoffers onder de fietsers, e-bikers, snor- en bromfietsers met name binnen de bebouwde kom voorkomen. Voor fietsers ligt de nadruk hierin meer op kruispunten, met name de e-bike. Voor snor- en bromfietsen meer op wegvakken.

Kongrens	Binnen de kom		Buiten de kom		Niet ingevuld	
	Wegvak	Kruispunt	Wegvak	Kruispunt	Wegvak	Kruispunt
Voetganger	5	1	0	0	0	0
Fiets	8	10	1	0	0	0
E-bike	0	5	0	0	0	0
Snorfiets	6	4	0	0	0	0
Bromfiets	8	5	1	0	1	0
Motor	2	1	0	0	0	0
Personenauto	1	2	6	3	0	0
Bestelauto	0	1	2	0	1	0
Vrachtauto	0	0	0	0	0	0
Landbouwvoertuig	0	0	0	0	0	0
Scootmobiel	0	0	0	0	0	0
Brommobiel	1	0	0	0	0	0
Overig	9	12	1	1	1	0
Totaal	40	41	11	4	3	0
	49%	51%	73%	27%	100%	0%
	81		15		3	
	82%		15%		3%	
	99					

Tabel 14 Slachtoffers naar type wegvak en kongrens (2014-2019).

### Ambulanceongevallen

Aanvullend op bovengenoemde cijfers heeft de provincie data over het aantal ambulanceongevallen aangeleverd.

- Kruispuntongevallen

Urk	eenzijdig	auto	bromfiets	bus	fiets	motor	overig vervoermiddel	voetganger	
auto	3	1	0	0	0	0	1	0	5
bromfiets	1	3	0	0	0	0	1	0	5
fiets	4	4	0	0	2	0	0	0	10

- Wegvakongevallen

Urk	auto	bromfiets	bus	eenzijdig	fiets	motor	overig vervoermiddel	voetganger	
auto	5	0	0	3	0	0	4	0	12
bromfiets	8	0	0	5	0	0	0	0	13
fiets	11	1	0	7	1	0	1	0	21

Deze aantallen zijn aanzienlijk hoger dan hiervoor is genoemd vanwege het feit dat er in VIA data sprake is van een onder-registratie van ongevallen. De politie komt bij de meeste ongevallen niet altijd ter plaatse. Daarnaast zijn er ook ongevallen waarbij ook geen ambulance wordt ingezet, wat leidt tot ongevallen die geheel uit beeld blijven.

## Risicothema 4: Jonge automobilist (18-24 jaar)

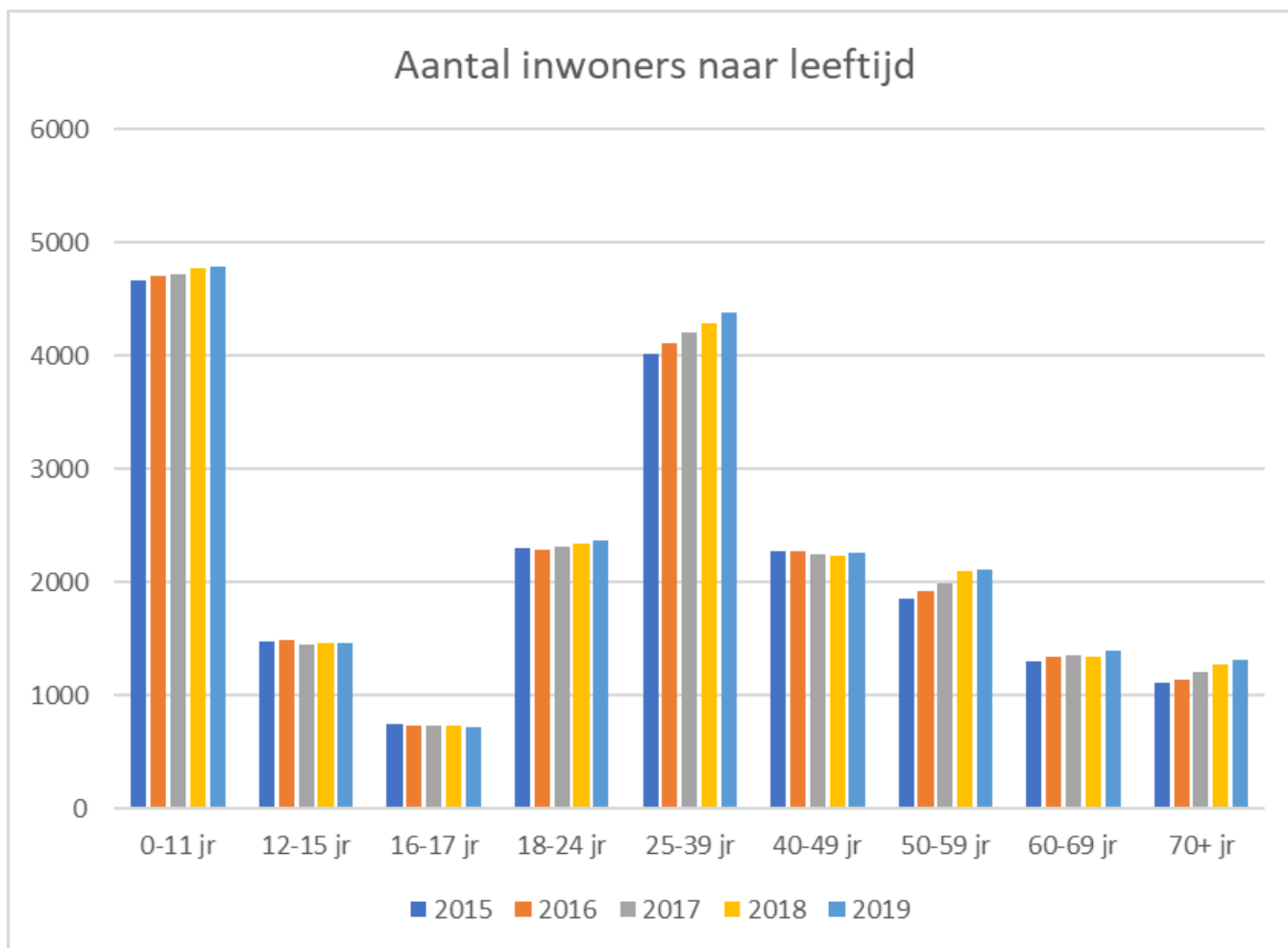
### Conclusie:

De jonge automobilist vormt ca. 30% van het totale aantal autoslachtoffers. Deze slachtoffers vallen voornamelijk op provinciale 80 km/u wegen. Deze leeftijdsgroep maakt een relatief klein deel uit van de bevolking, maar komt relatief vaak in de slachtofferstatistieken voor.

### Bevolkingsopbouw

Er is een lichte toename van 18 tot 24 jarigen waar te nemen in de gemeente Urk over de afgelopen vijf jaar. Er zijn ruim 2300 jongeren in deze leeftijdscategorie in de gemeente. Het procentuele aandeel van deze groep is over de jaren heen redelijk stabiel gebleven, zo rond de 11%.

Figuur 9

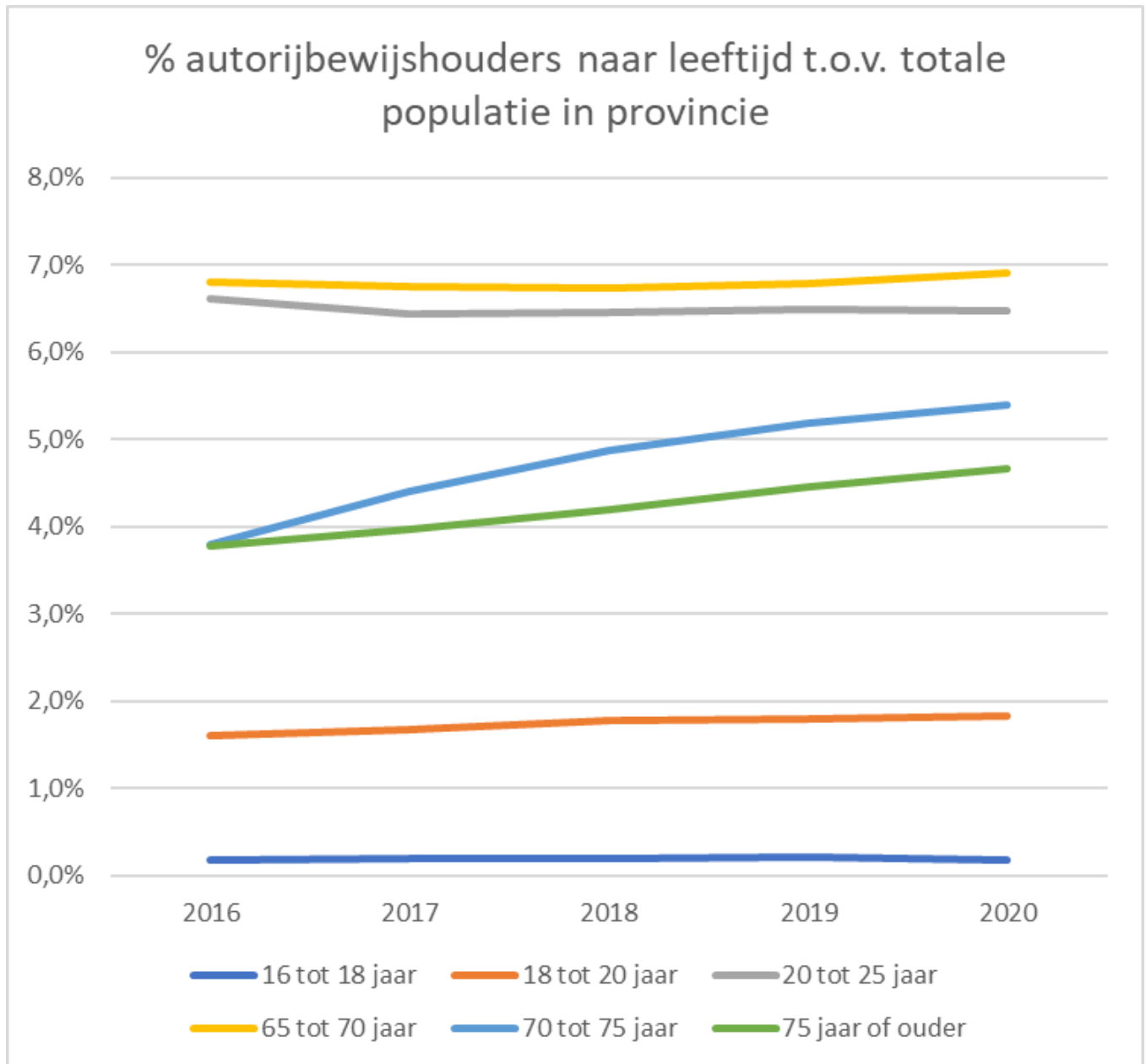


### Rijbewijsbezit

Cijfers voor het rijbewijsbezit van de Urkse jeugd is niet beschikbaar, vandaar dat hier de provinciale cijfers zijn gebruikt. De getoonde cijfers komen van het CBS, die een andere leeftijdscategorisering aanhoudt. Daar het in Nederland mogelijk is om vanaf 17 jaar het rijbewijs te behalen, toont de figuur ook het rijbewijsbezit onder 16-18 jarigen.

Uit Figuur 10 blijkt dat het aandeel jongeren in Flevoland dat beschikt over een autorijbewijs, ten opzichte van de totale populatie autorijbewijsbezitters in de provincie, minimaal is gestegen. In absolute zin is het aantal jonge automobilisten wel met ca. 10% gestegen; waar dit in 2016 nog ruim 20.000 jonge autobestuurders betrof, was dit in 2020 gestegen naar bijna 22.000 jonge rijbewijshouders.





Figuur 10 % autorijbewijshouders naar leeftijd t.o.v. totale populatie in provincie

#### Slachtoffers

Uit Tabel 15 blijkt dat de 18-24 jarigen op de tweede plaats staan qua slachtofferaantal per 1.000 inwoners. 25% van de dodelijke slachtoffers en 33% van de letselslachtoffers vallen in deze leeftijdscategorie. Zo'n 25% van het totale aantal slachtoffers (99) binnen de gemeentegrenzen zijn 18 tot 24 jaar.

Tabel 15

Leeftijd	Slachtoffers	Doden	Gewonden	%v.totaal doden	%v.totaal gewonden	Slachtoffers per 1000 inwoners (peildatum 2019)
0 t/m 11 jaar	15	2	13	66,7%	13,5%	3,1
12 t/m 15 jaar	9	0	9	0,0%	9,4%	6,1
16 t/m 17 jaar	9	0	9	0,0%	9,4%	12,6
18 t/m 24 jaar	25	1	24	33,3%	25,0%	10,6
25 t/m 39 jaar	18	0	18	0,0%	18,8%	4,1
40 t/m 49 jaar	4	0	4	0,0%	4,2%	1,8
50 t/m 59 jaar	11	0	11	0,0%	11,5%	5,2
60 t/m 69 jaar	5	0	5	0,0%	5,2%	3,6
70 en ouder	3	0	3	0,0%	3,1%	2,3
Niet ingevuld	0	0	0	0,0%	0,0%	
Onbekend	0	0	0	0,0%	0,0%	
<b>Totaal</b>	<b>99</b>	<b>3</b>	<b>96</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>49,5</b>

Uit Tabel 16 blijkt vervolgens dat 5 van de 25 slachtoffers in deze leeftijd vallen als gebruiker van de personenwagen. Van alle autoslachtoffers (incl. bestelauto) in de gemeente (16) valt ca. 30% in deze leeftijdsgroep.

Tabel 16

Leeftijd	Voetganger	Fiets	E-bike	Bromfiets	Snorfiets	Motor	Personenauto	Bestelauto	Vrachtauto	Scootmobiel	Brommobiel	Landbouwvoertuig	Overig	Totaal #	Totaal %
0 t/m 11 jaar	6	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	6	15	15%
12 t/m 15 jaar	0	3	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	3	9	9%
16 t/m 17 jaar	0	1	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	3	9	9%
18 t/m 24 jaar	0	4	0	7	4	1	3	2	0	0	0	0	4	25	25%
25 t/m 39 jaar	0	4	0	0	3	1	3	1	0	0	0	0	6	18	18%
40 t/m 49 jaar	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	4	4%
50 t/m 59 jaar	0	3	4	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	11	11%
60 t/m 69 jaar	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	5	5%
70 en ouder	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	3%
Niet ingevuld	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
Onbekend	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
<b>Totaal #</b>	<b>6</b>	<b>19</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>99</b>	<b>100%</b>
<b>Totaal %</b>	<b>6%</b>	<b>19%</b>	<b>5%</b>	<b>15%</b>	<b>10%</b>	<b>3%</b>	<b>12%</b>	<b>4%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>1%</b>	<b>0%</b>	<b>24%</b>	<b>100%</b>	

Tabel 17 laat zien dat van de 5 slachtoffers bekend is dat 1 slachtoffer dodelijk gewond raakte en 2 met letsel, op een provinciale 80 km/u weg.

Tabel 17

Leeftijd	Afloop	Wegbeheer	15	30	50	60	70	80	90	100	120	130	Totaal #	Totaal %
18 t/m 24	Dodelijk	Gemeente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
18 t/m 24	Dodelijk	Provincie	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	33,3%
18 t/m 24	Dodelijk	Rijk	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
18 t/m 24	Letsel	Gemeente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
18 t/m 24	Letsel	Provincie	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	66,7%
18 t/m 24	Letsel	Rijk	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
		<b>Totaal #</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	
		<b>Totaal %</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>		

# Risicothema 5: Rijden onder invloed

## Conclusie:

Rijden onder invloed is een generiek risico wat overal in Nederland speelt. Dit risico richt zich vooral op mannen, in de categorie 35-49 jaar. Zowel beginnende als ervaren bestuurders rijden het vaakst met alcohol op na een bezoek aan een café, bar, restaurant of disco. Het aandeel ongevallen met letsels met alcohol is naar schatting relatief hoog in West-Nederland, met een aandeel van circa 5-6%.

Rijden onder invloed is een thema wat moeilijk te duiden is. Dit heeft te maken met het feit dat er zeer beperkt informatie beschikbaar is over alcohol- of drugsgebruik in het verkeer. De informatie die beschikbaar is, is enkel regionaal en niet lokaal tot op gemeenteniveau beschikbaar en bij ongevallen wordt het gebruik van alcohol nauwelijks geregistreerd. De beschikbare informatie duidt echter wel de aanwezigheid van het risico van rijden onder invloed.

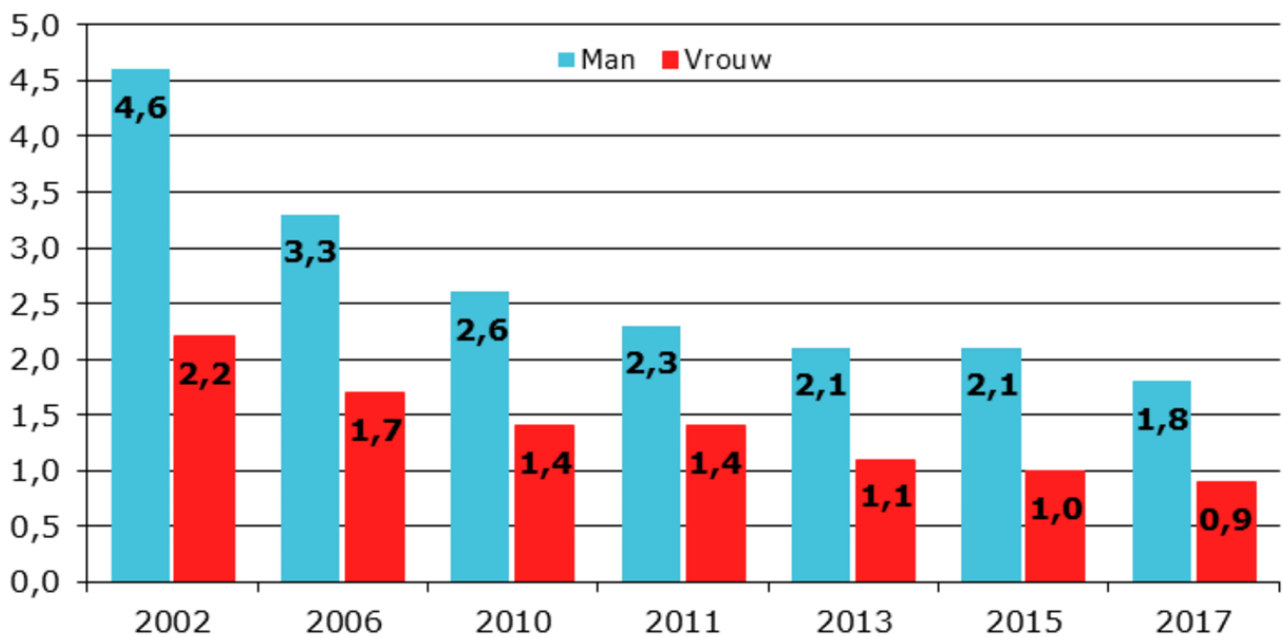
Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2017 (I&W) richt zich o.a. op de politieregio West-Nederland, waar Urk onder valt. De hieronder gepresenteerde cijfers zijn van toepassing op de hele regio. In deze regio was enkele jaren een daling zichtbaar van het percentage gecontroleerde automobilisten wat de wettelijke alcohollimiet heeft overtreden. In 2017 is weer een stijging zichtbaar:

Tabel 18. Percentage gecontroleerde automobilisten wat de wettelijke alcohollimiet heeft overtreden in de regio West-Nederland

2002	2006	2010	2011	2013	2015	2017
4,5	2,6	2,1	1,9	2,1	2,0	1,0

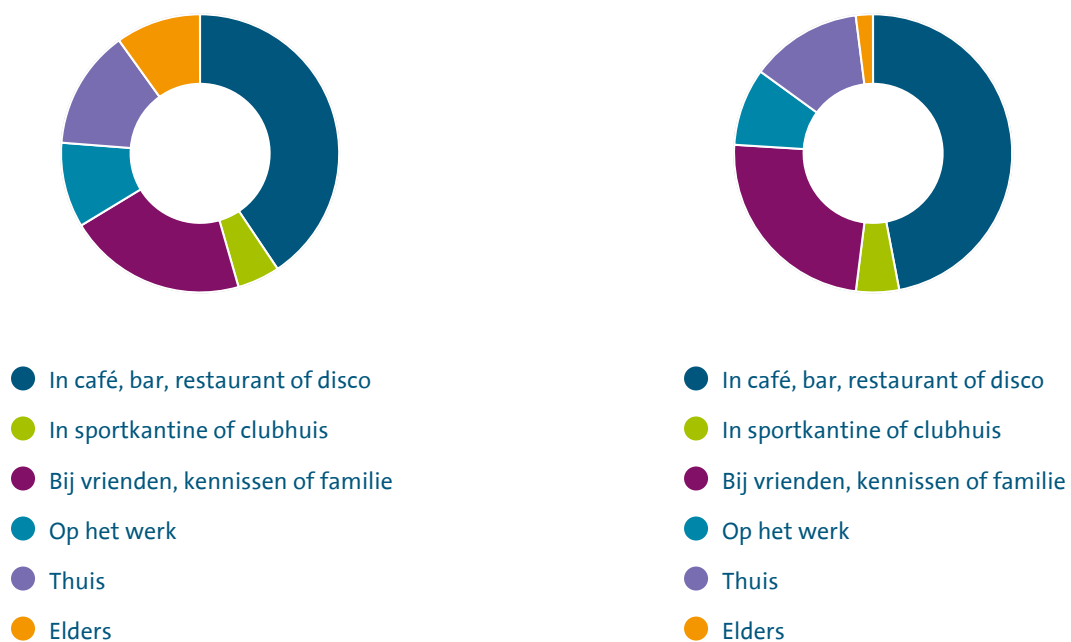
Het aandeel mannen dat rijdt onder invloed is hoger dan het aandeel vrouwen. Tevens zien we dat het aandeel 35 tot 49 jaar het vaakst rijdt onder invloed.

	2002	2006	2010	2011	2013	2015	2017
<b>Mannen</b>							
18 tot 24 jaar	3,7	2,3	2,2	1,8	1,1	0,9	1,7
25 tot 34 jaar	4,8	3,9	3,0	2,4	2,5	2,6	1,6
35 tot 49 jaar	5,6	4,0	3,3	2,9	2,5	1,8	2,1
50 jaar en ouder	4,2	2,7	1,8	1,8	1,8	2,3	1,7
<b>Totaal</b>	<b>4,6</b>	<b>3,3</b>	<b>2,6</b>	<b>2,3</b>	<b>2,1</b>	<b>2,0</b>	<b>1,8</b>
<b>Vrouwen</b>							
18 tot 24 jaar	0,7	0,8	0,5	0,6	0,6	0,7	0,2
25 tot 34 jaar	2,0	1,5	1,1	1,6	1,3	1,4	1,4
35 tot 49 jaar	3,3	2,4	2,2	1,8	1,3	1,1	0,9
50 jaar en ouder	2,5	1,7	1,4	1,1	1,1	0,5	0,9
<b>Totaal</b>	<b>2,2</b>	<b>1,7</b>	<b>1,4</b>	<b>1,4</b>	<b>1,1</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>



Figuur 11. Bestuurders onder invloed naar leeftijd en geslacht

Wanneer onderscheid wordt gemaakt tussen locatie waar is gedronken en een beginnend of ervaren automobilist dan springt in beide gevallen het café, bar, restaurant of disco eruit, gevolgd door bij vrienden, kennissen of familie.



Figuur 12. Locatie van alcohol inname bij beginnende of ervaren bestuurders

In steden van < 50.000 inwoners is het aandeel automobilisten dat rijdt onder invloed gemiddeld hoger dan in kleinere gemeenten. In steden is dit gemiddeld ca. 2.6% van de bestuurders terwijl dit in kleinere gemeente slechts ca. 1.9% is.

Het aantal boetes dat is uitgedeeld aan rijden onder invloed op een bromvoertuig/fiets of motorvoertuig lijkt een afname te laten zien over de laatste jaren. Echter, omdat we geen inzicht hebben in de inspanning van de politie, en omdat de absolute aantallen vrij laag zijn, kunnen deze cijfers niet gerelateerd worden aan de werkelijke mate waarin onder invloed gereden wordt.

Wordt gekeken naar de ongevallen dan zien we in Urk dat er in totaal 615 bij een ongeval betrokken partijen zijn geregistreerd. Daarvan is bij 12 partijen een te hoog bloed-alcohol-gehalte geregistreerd. Bij 504 partijen (97%) is alcohol echter niet ingevuld. In totaal zijn er 8 slachtoffers gevallen bij ongevallen waarbij alcohol in het spel was. Drugs- en/of medicijngebruik is in geen enkel geval geregistreerd.

VeiligheidNL (Rapportage verkeersongevallen, 2017) toont uit onderzoek aan dat in 2017 in LIS-ziekenhuizen voor zover bekend bij 6.800 (6%) verkeersongevallen alcohol betrokken was. Bij 300 (<1%) verkeersongevallen was er drugs in het spel. Van alle geregistreerde verkeersongevallen waarbij alcohol was betrokken was dit in drie kwart van de gevallen bij fietsers en in één op de vijf gevallen bij een auto-ongeval. Als we kijken naar de betrokkenheid van alcohol per type verkeersdeelnemer, dan was bij de fietsers in zeven procent van de gevallen alcohol betrokken bij het ongeval en bij automobilisten vier procent.

In de LIS-ziekenhuizen wordt niet aan elk verkeersslachtoffer gevraagd of er voorafgaand aan het ongeval alcohol of drugs gebruikt is. Wanneer er overduidelijk één van beide betrokken was (bij slachtoffer danwel bij de tegenpartij)en/of het slachtoffer er melding van maakt dan wordt dit in LIS vastgelegd. Deze geregistreerde ongevallen zullen daarom het topje van de ijsberg zijn van het totaal aantal verkeersongevallen waarbij alcohol of drugs betrokken is

## Risicothema 6: Snelheid in het verkeer

### Conclusie:

Snelheidsproblematiek in de gemeente Urk concentreert zich met name op de 50 km/u wegen:

- Toppad
- Staartweg
- Vlaak
- Singel
- Provinciale wegen: N351, N352

Snelheid vormt een van de meest belangrijke factoren die bijdragen aan verkeersonveiligheid. Hoe hoger de snelheid, hoe zwaarder de impact bij een ongeval. Maar ook de foutmarge verkleint naarmate de snelheid hoger ligt dan de verkeerssituatie toelaat. Snelheid beïnvloedt dus de kans op een ongeval, maar ook zeker de afloop ervan.

In de risicothema's 1 en 2 zijn respectievelijk de 30 en 50 km/u wegen reeds behandeld. Het algemene beeld liet daarbij zien dat het snelheidsregime met name op de 50 km/u wegen vaak niet wordt geaccepteerd wat zich ook uitte in hoge V85 waarden. In deze paragraaf wordt ingegaan op specifieke wegen waar snelheid(sovertredingen) een probleem zijn.

### Snelheidsoverschrijding

Voor de 30 en 50 km/u wegen wordt er met behulp van de op basis van Floating Car Data (FCD) geschatte V85 gekeken naar de mate van snelheidsoverschrijdingen. Te zien is dat er op een beperkt aantal wegen sprake is van een overschrijding van de limiet.



Figuur 13. Limietoverschrijding V85 (juli 2020)



- Overtredingsklassen V85 voor de maand juli 2020
- Ondergrens voor boete
  - Minder dan 10 km overschrijding
  - 10 km en meer overschrijding

Figuur 14. Overtredingsklassen V85 (juli 2020)





Figuur 15. Aandeel limietoverschrijders (juli 2020)

Wanneer de verschillende kaarten met elkaar worden vergeleken, dan blijkt dat het merendeel van de weggebruikers te snel rijden op de hieronder genoemde wegen en dat ook doen met snelheden die boven de boetegrens liggen. Zie Figuur 13, Figuur 14 en Figuur 15.



30 km/u wegen:

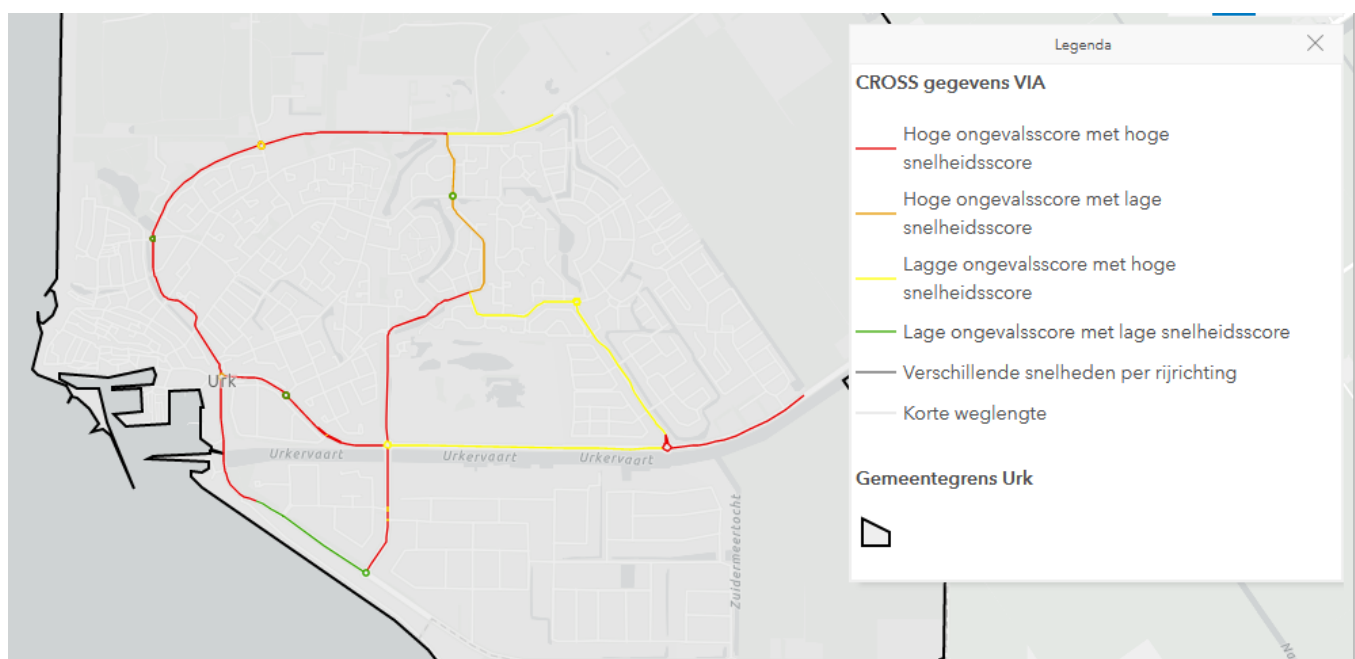
- Nagel
- Damlaan, Lange Dam
- De Noord
- De Akkers

50 km/u wegen

- Toppad
- Staartweg

### Snelheid vs. ongevallen: CROSS

De CROSS methodiek kijkt naar een combinatie van snelheid en ongevallen. Trajecten waar structureel te snel wordt gereden én waar in het verleden ongevallen plaatsvonden, kleuren rood. Trajecten waar weinig ongevallen plaatsvonden én waar men zich aan de snelheid houdt, kleuren groen. Deze CROSS gegevens zijn in te zien via de interactieve SPV Viewer.



De volgende wegen vallen hierbij op:

- Toppad
- Staartweg
- Vlaak
- Singel

Provinciale wegen: N351, N352

# Risicothema 7: Afleiding in het verkeer

## Conclusie:

Afleiding in het verkeer is een thema wat zeer moeilijk te duiden is. Dit heeft te maken met het feit dat er zeer beperkt informatie beschikbaar is over de mate van afleiding en de relatie tot ongevallen. Om deze reden investeert de provincie ook in de ontsluiting en analyse van data over afleiding. De informatie die momenteel beschikbaar is, is enkel regionaal en niet lokaal tot op gemeentelijk niveau beschikbaar, daarnaast wordt afleiding bij ongevallen nauwelijks geregistreerd. De beschikbare informatie duidt echter wel de aanwezigheid van het risico van afleiding in het verkeer, ook in Urk. In de Flevolandse verkeersveiligheidsrisicoanalyse staat dit thema opgenomen als algemeen risico thema. Hierdoor is het ook opgenomen als risicothema voor de gemeente.

Afleiding in het verkeer komt steeds meer voor, onder meer omdat het smartphonegebruik in de laatste jaren sterk is toegenomen. Maar ook vermoeidheid valt onder afleiding en mensen kunnen afgeleid worden door wat ze in de naaste omgeving zien, zoals reclames langs de weg, evenementen of kunstvoorwerpen. Gegevens over dit thema zijn beperkt op lokaal niveau beschikbaar. In de Flevolandse verkeersveiligheidsrisicoanalyse staat dit thema opgenomen als algemeen risico thema. Hierdoor is het ook opgenomen als risicothema voor de gemeente.

Het CROW (*Factsheet afleiding in het verkeer als gevolg van smartphonegebruik, 2015*) stelt dat de groepen die het meest gebruik maken van de telefoon tijdens de fiets, een grotere waargenomen gedragscontrole hebben en een positievere attitude erover hebben. Dit zijn: meiden, oudere jongeren, vmbo'ers en jongeren die veel fietsen. Deze groepen schatten hun vaardigheden hoog in en hebben een lage risicoperceptie voor het gebruiken van de telefoon op de fiets. Dit wordt in de hand gewerkt doordat maar een beperkt deel aangeeft wel eens een ongeval te hebben gehad als gevolg van het telefoongebruik op de fiets: aangezien men nooit een ongeval heeft meegemaakt, denkt men ook dat het relatief veilig is. Daarnaast speelt bij deze groepen ook een sociaal aspect, waarbij het gedrag van vrienden ook die van de jongeren zelf beïnvloedt.

De Interpolis Barometer (2017) geeft aan dat 82% van de voetgangers aangeeft de telefoon wel eens te gebruiken, 62% van de automobilisten, 54% van de fietsers en 53% van de snorfietsers. Er is een relatie tussen leeftijd en mate van telefoongebruik; hoe jonger de verkeersdeelnemer, hoe hoger de mate van gebruik.

Handeling met mobiele telefoon	Fiets	Auto	Snorfiets	Voetganger
Bellen (handheld)	33%	22%	37%	65%
Bellen (handsfree)	17%	42%	35%	35%
Een bericht sturen	32%	34%	39%	62%
Een bericht lezen	36%	39%	42%	65%
Iets opzoeken of checken op/met mijn toestel	20%	18%	31%	48%
Maken van foto's/video's met mijn telefoon	29%	16%	36%	61%
De navigatie instellen op mijn telefoon	27%	32%	39%	47%
Telefoon bedienen om muziek op te zetten	17%	12%	34%	31%
Spelen van games	4%	3%	22%	14%

Percentage respondenten per verkeersrol dat aangeeft de telefoon weleens voor een bepaalde handeling te gebruiken tijdens verkeersdeelname.

Frequentie telefoongebruik	Geen ongeval		Ongeval	
	%	N	%	N
Nooit	40,3%	1389	6,7%	3
Bijna nooit	26,3%	907	0,0%	0
Tijdens sommige wandelingen/ritten	27,3%	942	20,0%	9
Tijdens bijna elke wandeling/rit	4,2%	144	46,7%	21
Tijdens elke wandeling/rit	1,8%	63	26,7%	12

*Frequentie telefoongebruik van respondenten die een ongeval hebben meegemaakt waarvan zij zelf de oorzaak waren en waarbij eigen mobiel telefoongebruik een rol speelde afgezet tegen deelnemers die geen ongeval hebben meegemaakt*

19% van de fietsslachtoffers op de spoedeisende hulp geeft aan dat afleiding deels had bijgedragen aan het ontstaan van een ongeval: naast afleiding door de telefoon kan dit ook gaan om het voeren van een gesprek met iemand anders op de fiets. Uit de rapportage van VeiligheidNL (2016) blijkt ook dat afleiding bij fietsers het meest speelt bij jongeren onder de 25 jaar (33% van de oorzaken van SEH-bezoeken).

## Risicothema 8: Verkeersovertreders

### Conclusie:

Het thema verkeersovertreders is zeer moeilijk te duiden op gemeentelijk niveau. Dit thema is ook opgenomen in het Flevolandse verkeersveiligheid risicoanalyse als SPV-thema en zal daarom ook opgenomen worden als gemeentelijk risico. Of verkeersdeelnemers in Urk behoren tot de systematische verkeersovertreders is niet uit de data naar voren te halen maar zonder twijfel zijn deze ook aanwezig in de gemeente.

Normvervaging (toename asociaal en agressief gedrag in het verkeer) is een belangrijk aandachtspunt in de provincie Flevoland. Gegevens hierover zijn op lokaal niveau beperkt beschikbaar, en zijn gelimiteerd tot de hoeveelheid boetes die voor verschillende feiten wordt uitgedeeld. Gegevens over boetes zijn echter sterk afhankelijk van de handhavingsinspanning die de politie lokaal op de verschillende feiten levert. Omdat deze onbekend is, is dit niet als representatieve data te gebruiken.

Uit onderzoek door het EenVandaag opiniepanel (2015) blijkt dat 53% van de respondenten aangeeft dat asociaal rijgedrag in het verkeer toeneemt. Met name bumperkleven wordt aangegeven als overtreding waaraan men zich vaak aan ergert. Daarnaast ervaart 49% van de respondenten wel eens agressief rijgedrag dat persoonlijk tegen hun gericht is.

Uit de studie 'Verkeersovertreders, achtergronden van gedrag en mogelijkheden voor beïnvloeding door voorlichting' van SWOV (2015) blijkt dat riskant en agressief rijgedrag in de hand wordt gewerkt door specifieke personeigenschappen (spanningsbehoefte, algemene neiging tot boosheid) en maatschappelijke ontwikkelingen (steeds verder vervagen van de norm). Vooral jonge mannen hebben de neiging om agressief en riskant rijgedrag te vertonen. Zij overschatten hun eigen rijvaardigheid en het aantal mede-overtreders.

Uit onderzoek van het SWOV (*Relatie tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen*, 2011) blijkt dat ongeveer twee derde van de bij ongevallen betrokken kentekens maximaal 2 keer per jaar in overtreding zijn en ruim 6% aan voertuigen veelvuldig betrokken zijn bij overtredingen (minimaal negen overtredingen per jaar). Veelplegers (minimaal negen overtredingen per jaar) maken 0,5% uit van de overtrederpopulatie, maar zijn dus bij 6% procent van de ongevallen betrokken.

# Koppeling risicothema's naar risicolocaties

## Inleiding

In de vorige stap zijn de **individuele risicothema's** besproken. Centraal daarin staat de vraag welke aspecten het meest bepalend zijn voor het feit dat de betreffende thema's als belangrijke risico's zijn aangemerkt. In deze stap gaat het om het benoemen van de locaties (trajecten, gebieden) waar een **combinatie van risicofactoren** leidt tot een verhoogd algeheel risico. Dit leidt tot een overzicht van de belangrijkste of meest opvallende risicolocaties, en daaruit volgende haakjes voor maatregelen.

We krijgen deze geprioriteerde risicolocaties<sup>1</sup> in beeld door in de SPV-viewer in ArcGIS Online verschillende 'gegevenslagen' over elkaar te leggen. Zo wordt duidelijk waar verschillende aan elkaar gerelateerde risico-aspecten elkaar overlappen en versterken. In een werksessie met de wegbeheerder zijn deze locaties doorgenomen en is de ruimte geboden voor locatie specifieke kennis.

## Toepassing van de SPV viewer

Voor het analyseren van de samengestelde risicolocaties op basis van de risicogroepen uit de vorige stap heeft RHDHV een speciale GIS-tool ontwikkeld: De SPV-viewer. De SPV-viewer brengt alle benodigde informatie die beschikbaar is samen in een online tool<sup>1</sup>.



Deze online tool heeft zes verschillende tabbladen:

1. Bevolkingsopbouw en voertuigenpark naar grafiek en kaart
2. Infrastructuur wegen en fietspaden naar grafiek en kaart
3. Snelheidsovertredingen naar grafiek en kaart
4. Alcohol en drugs in het verkeer naar grafiek en kaart
5. Slachtoffers, ongevallen, en risicocijfers (Hastig) naar grafiek en kaart
6. Combinatie van laaginformatie ("heatmaps")

Op basis van deze SPV-viewer is een aantal **locaties met een verhoogd opgeteld risico** geselecteerd. Deze zijn besproken met de wegbeheerder. De resultaten van deze locaties zijn weergegeven in de volgende paragraaf.

Om tot een selectie te komen van risicolocaties hebben we gekeken naar combinaties van relevante risico gerelateerde informatie, zoals:

- Welke gebieden of wijken hebben hoge risicocijfers (Hastig)
- Waar wonen risicogroepen
- Welke vervoersmiddelen nemen ze
- Waar gaan ze heen en welke routes nemen ze
- Wat is de kwaliteit van de weginrichting
- Hoe is het verkeersgedrag (snelheid, rijden onder invloed, ...)
- Waar komen verkeersstromen elkaar tegen
- Hoe zit het met ongevallen met slachtoffers

Hiervoor hebben we de volgende combinaties/GIS lagen om in de SPV Viewer met elkaar in verband te brengen:

1. Aantal inwoners ouder dan 65 jaar (per blok van 100 bij 100 meter), ongevallen met slachtoffers ouder dan 65 jaar en de voorzieningen in de gemeente.
2. De risicocijfers per wijk en wegvak (30 en 50 km/h), de gegevens vanuit de vormtoets (30 en 50 km/h), ongevallen met fietsers en voorzieningen in de gemeente.

3. De risicocijfers per wijk en wegvak (30 en 50 km/h), de gegevens vanuit de vormtoets (30 en 50 km/h), ongevallen met slachtoffers en voorzieningen in de gemeente.
4. Aantal inwoners (per blok van 100 bij 100 meter), ongevallen met fietsers en voorzieningen in de gemeente.
5. Aantal inwoners (per blok van 100 bij 100 meter), de gegevens vanuit de vormtoets (30 en 50 km/h), ongevallen met slachtoffers en voorzieningen in de gemeente.
6. Schoolroutes (VO en BO), aantal inwoners (per blok van 100 bij 100 meter), de gegevens vanuit de vormtoets (30 en 50 km/h), ongevallen met fietsers of slachtoffers
7. De risicocijfers per wijk en wegvak (30 en 50 km/h), de gegevens vanuit de vormtoets (30 en 50 km/h), de S85 snelheidsgegevens en de ongevallen.
8. Aantal inwoners 18-24 jaar (per blok van 100 bij 100 meter), de gegevens vanuit de vormtoets (30 en 50 km/h), ongevallen met motorvoertuigen en bestuurder 18-24 en de voorzieningen in de gemeente.
9. De risicocijfers per wijk en wegvak (30 en 50 km/h), de gegevens vanuit de vormtoets (30 en 50 km/h), ongevallen met e-bikes, brom- en snorfietsen en de voorzieningen in de gemeente.
10. Aantal inwoners 0-18 jaar (per blok van 100 bij 100 meter), de gegevens vanuit de vormtoets (30 en 50 km/h), ongevallen met slachtoffers 0-18 jaar en de voorzieningen in de gemeente.

## Risicolocaties

De analyse leidt tot de volgende risicolocaties:

**Vlaak, met name deel tussen Nagel en Toppad:** 50 km/u wegen, fiets, brom- en snorfiets, snelheid in het verkeer.

Vlaak is de doorgaande route door Urk, van Noord naar Zuid en v.v. Deze weg scheidt het westen en oosten van Urk. Er is hier veel overstekend verkeer van en naar centrum. Het oosten van Urk kent relatief hoog aandeel inwoners tot 15 jaar. Met name het deel tussen Nagel en Toppad is onderdeel van zowel BO als VO route. Op dit deel is ook een negatieve CROSS-score: Hoge ongevallen- en snelheidsscore. Op het noordelijke deel van Vlaak is de CROSS-score opgebouwd uit een hoge ongevallenscore en een lage snelheidsscore. De risicoindicator in dit gebied voor 50 km/u wegen ligt boven regionaal en provinciaal niveau. Uit de vormtoets blijkt dat Vlaak geen vrij liggende fietspaden kent, de snelheidslimiet wordt niet overal geaccepteerd en de weg loopt langs een schoolomgeving. Op Vlaak zijn de afgelopen 6 jaar ca. 15 ongevallen gebeurd, waarvan ca. 6 met letsel. 2x betrof het een bromfietser en 2x een (e)fiets.

**Nagel (deel Vlaak-Ransuil)/Kruispunt Vlaak-Nagel:** 50- en 30 km/u wegen, fiets, brom- en snorfiets, ouderen, snelheid in het verkeer.

Bij dit kruispunt ligt een BO- locatie. Het kruispunt maakt deel uit van zowel BO-route als VO-route en ligt op een belangrijke route die de oostelijk wijken met centrum verbindt. Veel interactie tussen verschillende verkeersdeelnemers. De risico indicator voor 30 en 50 km/u ligt boven regionaal en provinciaal niveau. Uit de vormtoets blijkt dat Nagel een zogenaamde grijze weg is. De snelheidslimiet wordt niet overal geaccepteerd en ligt een paar km/u boven de limiet. Ook is de intensiteit niet overal passend bij 30 km/u weg en is de herkenning (VSGS) voor verbetering vatbaar. Er zijn geen vrijliggende fietspaden op Nagel. Langs Nagel zijn diverse voorzieningen te vinden, ook een verpleeg- en verzorgingstehuis. Op- en nabij het kruispunt Vlaak-Nagel zijn de afgelopen 6 jaar 4 ongevallen geregistreerd, waarvan 2 met letsel.

**Singel, kruispunt De Noord en Kruispunt Damlaan:** 50 km/u wegen, fiets, brom- en snorfiets, snelheid in het verkeer.

De Singel vormt een doorgaande route door Urk en de route om het centrum, dus veel verkeer van diverse samenstelling. De kruispunten zijn onderdeel van fietsroutes die het centrum met de omliggende wijken verbinden. Het is daarom aannemelijk dat hier veel overstekend (fiets)verkeer is. Ook scholieren vanuit het centrum naar de BO- en VO locaties maken gebruik van deze kruispunten. De CROSS- score toont een hoge ongevallen- en snelheidsscore. Snelheid blijkt niet direct uit de S85 (ligt zelf iets onder limiet) echter wel uit de CROSS: Hoge ongevallenscore en hoge snelheidsscore. De vormtoets laat zien dat de Singel niet beschikt over vrijliggende fietspaden. Genoemde kruispunten zijn gelijkvloers en standaard ingericht. Ook is de herkenbaarheid (VSGS) niet overal op orde. De risico in het gebied waar dit kruispunt is gelegen ligt voor 50 km/u wegen boven regionaal en provinciaal niveau. Op de Singel zijn de afgelopen 6 jaar ca. 15 ongevallen gebeurd, waarvan ca. 4 met letsel (in 3 gevallen bij/nabij de genoemde kruispunten). 1x is een fietser betrokken, 1x een bromfietser en 1x een motorrijder.

# Uitvoeringsagenda

---

## Inleiding

In de vorige hoofdstukken zijn de risicothema's van de gemeente Urk benoemd. Het aanpakken van deze risicothema's is het meest effectief om de verkeersveiligheid te verbeteren. Bij voorkeur, en in lijn met de aanbeveling vanuit het SPV, via een integrale aanpak op de drie E's: Engineering (infrastructuur en technische ontwikkelingen), Education (educatie, voorlichting en campagnes), en Enforcement (handhaving). Voordat maatregelen worden gedefinieerd, is het zinvol om doelstellingen te formuleren voor de aanpak van de risicothema's, voor de 3 E's, en zo veel mogelijk in onderlinge samenhang.

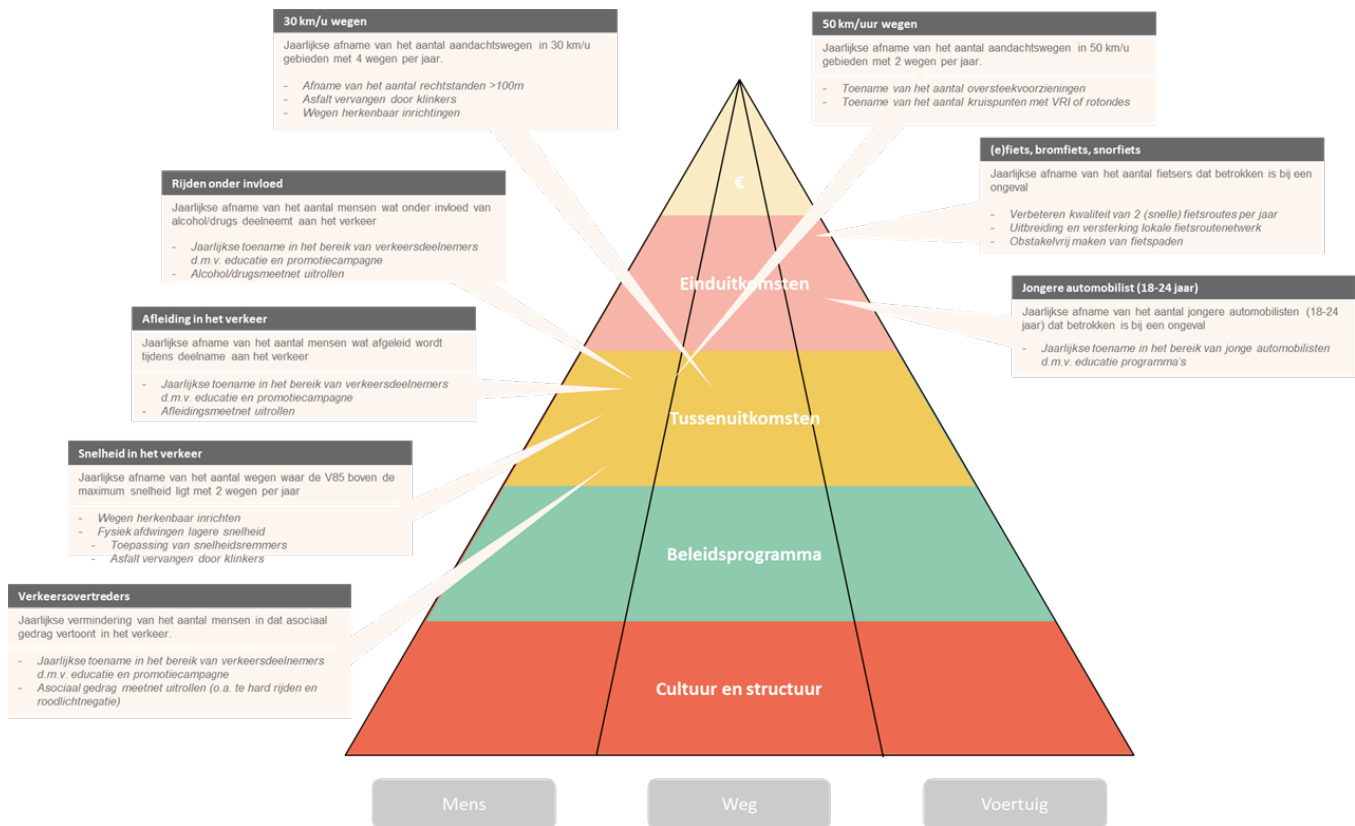
Doelstellingen om tot een verlaging van risico's per thema te komen, kunnen op meerdere niveaus worden gedefinieerd. *Strategisch*, bijvoorbeeld in termen van beoogde reductiepercentages slachtoffers per thema (doelgroep, wegtype, vervoerswijze). *Tactisch*, bijvoorbeeld via het maken van een wegategoriseringsplan, het categorie-gewijs verbeteren van de weginrichting, de kwaliteit en bereik van educatie, en afstemming van handhavingsplannen. En *operationeel*, in termen van keuze van specifieke infrastructurale en educatie maatregelen en handhavingsinzet. De invulling van deze doelstellingen en de bijhorende ambities dienen in overleg met de betreffende wegbeheerder plaats te vinden. Voor het benoemen van ambities zijn inhoudelijke argumenten (de resultaten van risicoanalyses) een goed vertrekpunt. Vandaar uit kan de wegbeheerder realistische doelen benoemen binnen de eigen uitvoeringspraktijk en lokale context (maatschappelijk, organisatorisch en bestuurlijk).

Deze doelstellingen worden weergegeven via de structuur van de beleidspiramide verkeersveiligheid. De onderstaande afbeelding geeft daar een weergave van. Elke doelstelling is gekoppeld aan een van de lagen van de verkeersveiligheidspiramide<sup>1</sup> en de drie pijlers (mens, weg en voertuig<sup>2</sup>). Van de bovenste lagen, gerelateerd aan de reductie van slachtoffers, naar de lagen eronder, specifieke subdoelstellingen per thema die bijdragen aan de vermindering van het risico én de reductie van slachtoffers. Vanuit de gedachte achter de piramide die stelt dat impact op lagere niveaus uiteindelijk zorgt voor impact op de hogere niveaus van de piramide.

---

1 De verkeersveiligheidspiramide is een methode om gestructureerd de verkeersveiligheidssituatie in beeld te brengen. De piramide bestaat uit 5 lagen van kenmerken die betrekking hebben op de verkeersveiligheid in een gebied en elkaar beïnvloeden. 1) Cultuur en structuur: bijv. geografische, demografische en sociaaleconomische kenmerken. 2) verkeersveiligheidsbeleid: de kwaliteit van het verkeersveiligheidsbeleid, de verkeersveiligheidsplannen en beschikbare budgetten. 3) prestatie-indicatoren verkeersveiligheid (tussenuitkomsten): het effect van beleidsmaatregelen (betere weginrichting, gedrag op de weg). 4) ongevallen en slachtoffers (einduitkomsten) en 5) maatschappelijke kosten (materiële kosten, medische kosten en afhandelingskosten, maar ook kosten van productieverlies en verlies aan kwaliteit van leven). Zie ook [www.verkeersveiligheidsmonitor.nl](http://www.verkeersveiligheidsmonitor.nl).

2 Mens, weg en voertuig komt overeen met de benadering van de 3 E's: Education (mens), Engineering (weg en voertuig) en Enforcement (mens)



Figuur 16 Doelen per risicothema voor de gemeente Urk

De maatregelen die de gemeente Urk de komende jaren kan treffen om bovenstaande doelstellingen te realiseren zijn hieronder uitgewerkt rondom de 3 E's.

# Engineering – fysieke maatregelen weginrichting

## Maatregelen

De categorie ‘Engineering’ omvat fysieke maatregelen in op-/langs wegen.

Nr	Maatregel	Toelichting
2.1	Verbeteren en/of volledig herinrichten 30 km/u aandachtswegen/buurt <b>Exception: Reference not found (5668f240-9bd4-45e5-a8f2-9503ab58f133)</b>	Wenselijk is om het wegbeeld in een aantal 30 km/h woonwijken in zijn geheel aan te passen om aan te sluiten bij de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig. Focus op een uniform wegbeeld in de gehele wijk met een smallere rijbaan, klinkerverharding en minder rechtstanden. Totale herinrichting is relatief kostbaar, koppeling naar geplande werkzaamheden zoals vernieuwing riolering (werk met werk maken) is wenselijk. Extra maatregelen op locaties waar verkeer elkaar relatief vaak kruist of op de wegen met relatief veel rechtstanden zijn wenselijk. Bijvoorbeeld door koppeling aan de impuls gelden SPV. Maatregelen die vallen onder de 1 <sup>e</sup> tranche subsidieaanvraag lenW impuls geldregeling verkeersveiligheid: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kruispuntplateau ETW-ETW</li> </ul>
2.2	Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 30 km/u wegen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verticale elementen voor korte rechtstanden (verkeersdrempel, wegversmalling, asverspringing)</li> <li>• Uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/u zone</li> <li>• Voetgangersoversteekplaats</li> <li>• Inrichting schoolzone (snelheid beperkende maatregelen)</li> </ul>
2.3	Verbeteren en/of volledig herinrichten 50 km/u aandachtswegen	Bij het herinrichten of verbeteren van de 50 km/u wegen en van de locaties op deze wegen zijn de volgende focuspunten van belang: <ul style="list-style-type: none"> <li>• De vrijliggende fietsvoorzieningen, oversteekvoorzieningen en parkeren langs de rijbaan.</li> <li>• Het koppelen van de werkzaamheden aan al geplande werkzaamheden op de aandachtswegen (werk met werk maken).</li> <li>• Maken verkeersveiligheidsanalyse per aandachtsweg t.b.v. maatregelvoorstel en uitvoeringsplanning (oplossingen op maat)</li> <li>• Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV.</li> </ul>
2.4	Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 50 km/u wegen.	Maatregelen die vallen onder de 1 <sup>e</sup> tranche subsidieaanvraag lenW impuls geldregeling verkeersveiligheid: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Saneren langsparkeren of parkeerstroken langs de rijbaan</li> <li>• Linksaf slaan verbieden door aanleg middengeleider</li> <li>• Ronde binnen de kom</li> <li>• Rijstrookscheiding door rammelstrook op asmarkering</li> <li>• Volwaardig afwaarderen van GOW 50 naar ETW 30</li> <li>• Veilige voetgangersoversteekplaatsen (Geregelde oversteekplaats (GOP), voetgangersoversteekplaats (VOP), zebra pad)</li> <li>• Fietsoversteek (midden eiland) bij kruispunt</li> <li>• Snelheidsremmend plateau voor fietsoversteek bij kruispunt</li> <li>• Uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/u zone</li> </ul> Bij het herinrichten van de fietsroutes met een hoog risico zijn de volgende focuspunten van belang: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maken verkeersveiligheidsanalyse per fietsroute t.b.v. maatregelvoorstel en uitvoeringsplanning</li> <li>• Focus op brede fietspaden, vrijliggend en de kruispunten met andere wegen</li> <li>• Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV.</li> </ul>
2.5	Herinrichten fietsroutes met hoge intensiteit en/of hoog aantal ongevallen.	Maatregelen die vallen onder de 1 <sup>e</sup> tranche subsidieaanvraag lenW impuls geldregeling verkeersveiligheid: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden</li> <li>• Saneren paaltjes of andere verticale elementen op of direct naast het pad</li> <li>• Aanbrengen attentieverhogende markering bij paaltjes</li> <li>• Saneren verticale stoepranden en hoogteverschil verharding en berm</li> <li>• Gesloten verharding op fietsstroken en -paden</li> <li>• Verbreden van fietspaden</li> <li>• Aanleggen drempel op fietskruispunt GOW-ETW</li> <li>• Aanleg vrijliggend fiets- of bromfietspad langs 50 km/u of 80 km/u weg</li> </ul>
2.6	Bij alle herinrichtingen worden de principes van Duurzaam Veilig opgevolgd	

Tabel 19: Engineeringmaatregelen op hoofdlijnen

## Kosten



## Volledige herinrichting wegen

De kosten van een volledige herinrichting van een 30 km/u weg zijn € 165.000 per 100 meter (uitgaande van klinkerverharding, 5 meter breed, 2 parkeerstroken, trottoirs en 1 drempel of plateau)

Voor de inrichting van de gehele 30 km/u woonwijken leidt dit tot een relatief hoog bedrag. Een geheel nieuw wegbeeld is wenselijk, dus een algehele aanpak heeft de voorkeur boven het aanpakken van specifieke locaties. Een combinatie met andere werkzaamheden zoals rioleringsvernieuwing of algehele wijkvernieuwing zijn wenselijk.

De kosten van een volledige herinrichting van een 50 km/u weg zijn € 180.000 per 100 meter (uitgaande van asfalt verharding, 6 meter breed, vrijliggende fietsvoorzieningen en trottoirs)

Bij het herinrichten van hele wegvakken voor de 50 km/u wegen of de risicovolle fietsroutes kan het wel wenselijk zijn deze apart uit te voeren. Specifieke aandacht voor de positie van de fiets (zowel in langsrichting als bij kruisend langzaam verkeer) is van belang.

## Individuele maatregelen

Maatwerk is vereist bij maatregelen op locaties. Onderstaand is per type maatregel een inschatting gegeven van de kosten. De kosten zijn op basis van kentallen waardoor er een bandbreedte (+ of -) op zit. Het betreft de kosten op investeringsniveau inclusief opslagen. De maatregelen komen overeen met de maatregelen als genoemd in de factsheet 'Snel van start met effectieve maatregelen' van het Kennisnetwerk SPV.

Maatregelpakket	Risicothema	Specifieke maatregel	Kostenindicatie
Snelheidsremmende maatregelen	• 30 km/u wegen	Kruispuntplateaus	€ 30.000 per stuk
		Drempels	€ 15.000 per stuk
		Uitritconstructies	€ 25.000 per stuk
		Wegversmalling	€ 10.000 per stuk
		Klinkerverharding i.p.v. asfalt	€ 115 per m2
Oversteekvoorzieningen	• 30 km/u wegen • 50 km/u wegen	Middengeleider	€ 35.000 per stuk
		Zebepad per stuk	€ 1.200 per stuk
Fietsvoorzieningen	• Fiets • E-bike • oudere (e-) fietser • Jonge fietsers (0-14 jaar)	Vrijliggend fietspad 1-zijdig	€ 450 per meter
		Vrijliggend fietspad 2-zijdig	€ 650 per meter
		Verbreden fietspad	€ 115 per meter
		Kantmarkering	€ 10 per meter
		Saneren fietspaaltjes en verticale elementen	€ 80 per stuk
		Saneren verticale stoepranden	€ 60 per meter
		Vlakke verharding: rood asfalt	€ 90 per m2
		Vlakke verharding: rode tegels	€ 80 per m2
		Fietsers in de voorrang op rotondes binnen de bebouwde kom	€ 7.500 per stuk
		Meer opstelruimte voor fietsers realiseren bij een oversteek	€ 7.000 per 10 meter
Parkeren	• 50 km/u wegen	Opheffen parkeerstroken	€ 450 per parkeervak
Middengeleider	• 50 km/u wegen	Aanbrengen 3m breed	€ 550 per meter
		Overrijdbare strook	Enkel als onderdeel van reconstructie: + € 60 per meter
Schoolomgeving	• Jonge fietsers (0-14 jaar)	Inrichten veilige schoolomgeving	€ 40.000 per school
		Instellen schoolstraat	€ 12.500 per straat
Kruispuntoplossing	• 50 km/u wegen	Rotonde	€ 500.000 (bibeko) € 600.000 (bubeko)
		VRI	€ variabel

## Education - educatie en voorlichting

Voor het opstellen van effectieve verkeerseducatie maatregelen heeft de focus op een specifieke doelgroep de voorkeur. Aansluitend bij de risicothema's richten we ons met educatie daarom vooral op jongere en oudere fietsers en jonge automobilisten. Binnen die doelgroepen komen thema's als afleiding en rijden onder invloed zoveel mogelijk terug. Omdat deze thema's ook buiten deze doelgroepen kunnen spelen, adviseren we tevens aan te sluiten bij landelijke/provinciale campagnes.

Om te bepalen welke aanvullende maatregelen er nodig zijn in de gemeente, is in afstemming met de Gemeente Urk:

- In kaart gebracht wat het huidige aanbod aan verkeerseducatieprogramma's is;
- Geïnventariseerd welke leemtes er zijn in het huidige aanbod;
- Gekeken op welke wijze deze leemtes kunnen worden opgevuld.

### Maatregelen

Het advies voor aanvullende maatregelen is in de volgende tabel terug te vinden. De wijze waarop dit advies tot stand is gekomen wordt in het vervolg van deze tekst beschreven.

Risicothema	Projecten
30 km/uur wegen	<p>Het risico op 30 km/uur en 50 km/uur wegen heeft met name te maken met het grote aandeel fietsers en e-bikers dat van dit type wegen gebruik maakt. Zorg ervoor dat deze doelgroepen via specifieke educatieprogramma's goed bereikt worden. Besteed daarbij met name ook aandacht aan gedrag op kruispunten, vooral het gedrag ten opzichte van zwaar verkeer (dode hoek ongevallen) verdient aandacht.</p> <p>In aanvulling hierop kan het zinvol zijn om campagnes uit te voeren gericht op het snelheidsgedrag van automobilisten. Dit kan in de vorm van een wijkgerichte aanpak. De rijsnelheid in de buurt van scholen verdient speciale aandacht (veilige schoolomgeving, veilige schoolroutes e.d.)</p> <p>Er zijn specifieke programma's voor het veilig inrichten van de schoolomgeving, zoals Octopus (<a href="http://www.octopusplan.nl">www.octopusplan.nl</a>) en Julie (<a href="http://www.julie-zonde30.eu">www.julie-zonde30.eu</a>). Door het CROW is in samenwerking met Royal HaskoningDHV een leidraad 'Inrichting veilige schoolomgeving' gemaakt (<a href="https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvv-kennisdocumenten/leidraad-inrichting-veilige-schoolomgeving-voorbee">https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvv-kennisdocumenten/leidraad-inrichting-veilige-schoolomgeving-voorbee</a>).</p> <p>Daarnaast zijn er educatieprogramma's gericht op veilige schoolroutes, zoals Verkeerslokaal en Op voeten en fietsen naar school (VVN). Beide programma's zijn terug te vinden in de Toolkit Permanente Verkeerseducatie.</p>
50 km/uur wegen	Zie 30 km/uur wegen
Fiets (e-bike)	Zie Ouderen (e-bike) en Kinderen 12 – 14 jaar (op de fiets)
Fiets	<p>Een programma over fiets voor de doelgroep 12 – 14 jaar is Op de fiets? Even niets... <a href="#">Op de fiets? Even niets ...</a> is een online lesprogramma van Veilig Verkeer Nederland waarin leerlingen zich actief bezig houden met het onderwerp afleiding door mobieltjes op de fiets. Het programma is bedoeld voor de bovenbouw van de basisschool en de eerste klas van het voortgezet onderwijs.</p> <p>Ouderen hebben over het algemeen meer vrije tijd en een rustigere levensstijl. Mensen worden in deze levensfase geconfronteerd met lichamelijke en cognitieve gebreken, die van invloed kunnen zijn op het functioneren in het verkeer. Voor de algehele gesteldheid is het van belang dat ouderen aan het verkeer deel blijven nemen. De (e-)fiets is dan een laagdrempelige optie. Ouderen kunnen veilig blijven fietsen zolang zij de benodigde kennis en vaardigheden bezitten, én vooral zich bewust zijn van hun lichamelijke en geestelijke beperkingen, en hun gedrag daarop afstemmen.</p> <p>Een geschikte aanpak is die van het meerjarenprogramma <a href="#">Doortrappen</a>, opgezet door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Doortrappen ondersteunt provincies en gemeenten om hun oudere, fietsende inwoners bewust en zeker te maken. Doortrappen bestaat uit een landelijk netwerk met vertakkingen in provincies en gemeenten, waardoor gemakkelijk aansluiting is te vinden. Eén van de projecten die hierbij is aangesloten is de opriscurus <a href="#">Het Nieuwe Fietsen</a> van VVN, een gevarieerde en interactieve workshop voor oudere fietsers. Dit project is ook los uit te voeren.</p> <p>Daarnaast zijn er speciale trainingen voor e-fietsers. Deze worden onder meer aangeboden door SOAB en de Fietsersbond.</p>
Snorfiets en bromfiets (16 en 17 jaar)	<p>Er zijn programma's die zich specifiek op de doelgroep snor- en bromfietsers richten voorbeelden daarvan zijn het project '50CCSCOOTERSCHOOLEVENTS' van ZAT Projectenbureau en de training VRO-Risico voor snor- en bromfietsers van de KNMV. Beide programma's zijn terug te vinden in de Toolkit PVE.</p> <p>Brom Effe Normaal (BEN) is een programma dat zich specifiek richt op bromfietsers die negatief zijn opgevallen in het verkeer. Het programma wordt uitgevoerd door bureau HALT als onderdeel van een HALT afdoening (zie: <a href="https://www.politie.nl/mijn-buurt/lokale-initiatieven/08/brom-ff-normaal/brom-ff-normaal---jeugd.html">https://www.politie.nl/mijn-buurt/lokale-initiatieven/08/brom-ff-normaal/brom-ff-normaal---jeugd.html</a>)</p>

Jongere automobilisten (18-24)	<p>Jonge beginnende bestuurders vormen een groter risico voor de verkeersveiligheid dan oudere leeftijdsgroepen. Risico's hangen samen met persoonlijke motieven, doelen en leefstijl. Denk aan de mate waarin jongeren geneigd zijn toe te geven aan groepsdruk, de behoefte aan spanning en sensatie, de houding ten opzichte van het gebruik van alcohol en drugs, de mate waarin zij bereid zijn om risico te nemen en de mate waarin zij impulsen onder controle hebben.</p> <p>Educatie voor deze doelgroep begint bij de rijopleiding. De <a href="#">Rijopleiding In Stappen</a> (RIS) is daarbij een goed voorbeeld dat de gemeente zou kunnen promoten. De RIS is een moderne modulair opgebouwde rijopleiding voor het rijbewijs B waarin de nadruk ligt op hogere orde vaardigheden als verkeersinzicht, zelfinzicht en de afstemming van wat je kan op wat de situatie van je verlangt. De RIS is ongeveer even duur als een traditionele rijopleiding. Daarnaast is het begeleid rijden via 2toDrive een goede manier om een veilige rijstijl te ontwikkelen. De gemeente kan beide initiatieven promoten.</p> <p>Verder zijn er tweede fase projecten, voor jongeren die net het rijbewijs behaald hebben. Een voorbeeld is de praktijkdag <a href="#">Drive Xperience</a>. Deze een soortgelijke projecten verlengen het leertraject van beginnende bestuurders. De Drive Xperience is gericht op verbetering van hogere orde vaardigheden als gevaarherkenning, inzicht in – en beheersing van – risico's en zelfreflectie. Het thema rijden onder invloed is relevant voor deze doelgroep, en komt tijdens (eerste en tweede fase) opleiding aan bod. Er zijn ook interventies die zich specifiek hierop richten. Deze vinden vaak plaats op evenementen. Het aanbod is vrij groot. Enkele voorbeelden van geschikte interventies zijn <a href="#">Witte Waas</a> van TeamAlert en <a href="#">3D Tripping Car</a> van Responsible Young Drivers.</p>
Rijden onder invloed	Rijden onder invloed van alcohol en drugs komen aan de orde in de programma's voor de hiervoor genoemde doelgroepen, met name gericht op jongeren. Daarnaast verdient het aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over dit thema. Alleen aandacht besteden aan rijden onder invloed tijdens de 4-daagse feesten is onvoldoende. Het thema moet regelmatig onder de aandacht worden gebracht van de diverse doelgroepen.
Snelheid in het verkeer	<i>Zie 30/50 km/uur wegen en Jongere automobilisten</i>
Afleiding in het verkeer	<p>Ook voor afleiding in het verkeer geldt, dat het aan de orde komt in de hiervoor besproken programma's voor jongeren. Andere mogelijke programma's:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">Go Safe zonder afleiding</a></li> <li>• <a href="#">Wheelie Pop</a> (VVN)</li> <li>• <a href="#">3D Afleiding Bike</a> (Responsible Young Drivers)</li> </ul> <p>Ook in de educatieprogramma's voor oudere (e-)fietsers zou afleiding nadrukkelijk aandacht moeten krijgen. Daarnaast verdient het ook hier aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over afleiding in het verkeer (denk aan de MONO campagne). Specifiek zou aandacht uit moeten gaan naar de doelgroep rijbewijsbezitters en daarbinnen met name het zakelijke verkeer.</p>
Verkeersovertreders	<p>Voor de aanpak van verkeersovertreders kan worden aangesloten bij de landelijke aanpak van bestuurders die opvallen door ernstige overtredingen in het kader van de zogenaamde Vorderingsprocedure. Deze procedure wordt uitgevoerd door het CBR en als onderdeel daarvan kunnen bestuurders worden verwezen naar educatieve maatregelen, zoals de Educatieve Maatregel Gedrag (EMG). Zie: <a href="https://www.cbr.nl/nl/veelgestelde-vragen/vorderingsprocedure.htm">https://www.cbr.nl/nl/veelgestelde-vragen/vorderingsprocedure.htm</a></p> <p>Specifiek voor de bestuurders van brom- en snorfietsen kan gebruik gemaakt worden van het programma Brom Effe Normaal (BEN). Dit richt zich op brom- en snorfietsers die negatief zijn opgevallend in het verkeer. Het programma wordt uitgevoerd door bureau HALT als onderdeel van een HALT afdoening (zie: <a href="https://www.politie.nl/mijn-buurt/lokale-initiatieven/08/brom-ff-normaal/brom-ff-normaal--jeugd.html">https://www.politie.nl/mijn-buurt/lokale-initiatieven/08/brom-ff-normaal/brom-ff-normaal--jeugd.html</a>)</p>

Tabel 21: Overzicht met aanvullende maatregelen op gebied van educatie en voorlichting naar risicothema

### Kostenindicatie voor enkele voorbeeldprogramma's

Een indicatie van de kosten per educatieproject zoals hierboven genoemd zijn als volgt:

- Verkeerslokaal: €34,00 per abonnement per deelnemende klas per schooljaar. Lokale verkeersquiz met 20 vragen en praktijk fietslessen op aanvraag (maatwerk)
- Op voeten en fietsen naar school: prijs op aanvraag
- Op de fiets? Even niets: prijs op aanvraag
- Het nieuwe fietsen: € 500,- per workshop
- Rijopleiding in stappen: ca. dezelfde kosten als een traditionele rijopleiding
- Drive Xperience: € 5.350 voor praktijkdag met 36 deelnemers
- Witte Waas: € 2.750 per keer incl. BTW
- 3D Tripping Car: € 2.000 per keer excl. BTW

# Enforcement - handhaving

## Maatregelen

Maatregelen voor handhaving vergen een intensieve samenwerking met de politie.

Nr	Maatregel	Toelichting
3.1	Opname verkeersveiligheid in Integraal Veiligheidsplan-/beleid	Het IVP bepaalt de politieinzet voor de komende jaren. Door verkeersveiligheid hierin op te nemen wordt een structurele én gerichte inzet op diverse risico's gebord. Aansluiten bij de landelijke prioriteiten (VARAS-feiten: veelplegers, afleiding, rood licht, alcohol/drugs en snelheid) en aandacht voor actuele ontwikkelingen zoals fietsverlichting is wenselijk. De specifieke focus voor de politie dient te liggen op rijden onder invloed en afleiding in het verkeer.
3.2	Opzet alcoholmeetnet	Rijden onder invloed is zowel in de gemeente als landelijk een risicothema, maar het is tevens een thema waar informatie op lokaal niveau een witte vlek is. Een alcoholmeetnet helpt om meer inzicht te krijgen in de omvang van het risico in de gemeente. Meer informatie hierover staat op: <a href="https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2015-04.pdf">https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2015-04.pdf</a>
3.3	Opzet afleidingsmeetnet	Afleiding in het verkeer is zowel in de gemeente als landelijk een risicothema, maar het is tevens een thema waar informatie op lokaal niveau een witte vlek is. Het opzetten van een monitoringsprogramma helpt om meer inzicht te krijgen in de omvang van het risico in de gemeente.
3.4	Continuïteit snelheidsmetingen en focus op risicowegen	De bestaande snelheidscontroles worden doorgezet. Daarnaast worden ook snelheidscontroles uitgevoerd op risicolocaties waar het risico hoog is, mede door de snelheid, maar de inrichting ook nog niet voldoet. Dit om het risico omlaag te brengen. De vormtoets maakt deze wegen inzichtelijk. Combineer dit met een aanstaande reconstructie om politie/OM te laten zien dat de correcte inrichting wel wordt gerealiseerd. Gebruik o.a. <ul style="list-style-type: none"><li>• Snelheidsdisplays</li><li>• Mobiele radarsets</li><li>• Laserguns</li><li>• Digitale flitspalen</li><li>• Trajectcontrole</li></ul>
3.5	Continuïteit handhaving op asociaal gedrag	Handhaving door politie op uitingen van normvervaling in het verkeer, zoals bumperkleven, geen voorrang verlenen, doorrijden bij rood licht en te hard rijden.
3.6	Afstemmen handhaving en campagneactiviteiten	Handhaving door politie combineren met voorlichting door aansluiting te zoeken op campagnes die geïnitieerd zijn vanuit het Rijk, provincie, regio of gemeente.

Tabel 23: Overzicht met aanvullende maatregelen op gebied van handhaving

Inzet op verkeershandhaving vergt voornamelijk regelmatig overleg van de betrokken partijen. Een aantal praktische punten en inspirerende voorbeelden om dit goed vorm te geven kan helpen om samen in gesprek te gaan. Dit is opgenomen in de factsheet '[Effectieve verkeershandhaving](#)' van het kennisnetwerk SPV.

## Kosten

De kosten voor bovenstaande activiteiten liggen grotendeels bij de politie/OM. De kosten voor de gemeente betreffen met name ambtelijke inzet van naar inschatting ca. 0,1 Fte per jaar.

# Uitvoeringsprogramma

---

## Disclaimer

Dit uitvoeringsprogramma heeft een ambtelijke status en dient een tweetal doelen:

1. Het programma is input voor de bestuurlijke gemeentelijke programmering van projecten doordat ze mee worden genomen in o.a. begrotingen en formele, bestuurlijke beleidsprogramma's.
2. Het programma dient als basis voor het aanvragen van subsidie in het kader van de impuls gelden van het SPV. Het programma voldoet aan alle eisen van het 'Stappenplan uitvoeringsprogramma' van het Kennisnetwerk SPV

## Inleiding

Om de verkeersveiligheid in de gemeente Urk structureel te kunnen verbeteren, werkt de gemeente samen met de provincie en wordt het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 doorvertaald naar de Urkse context.

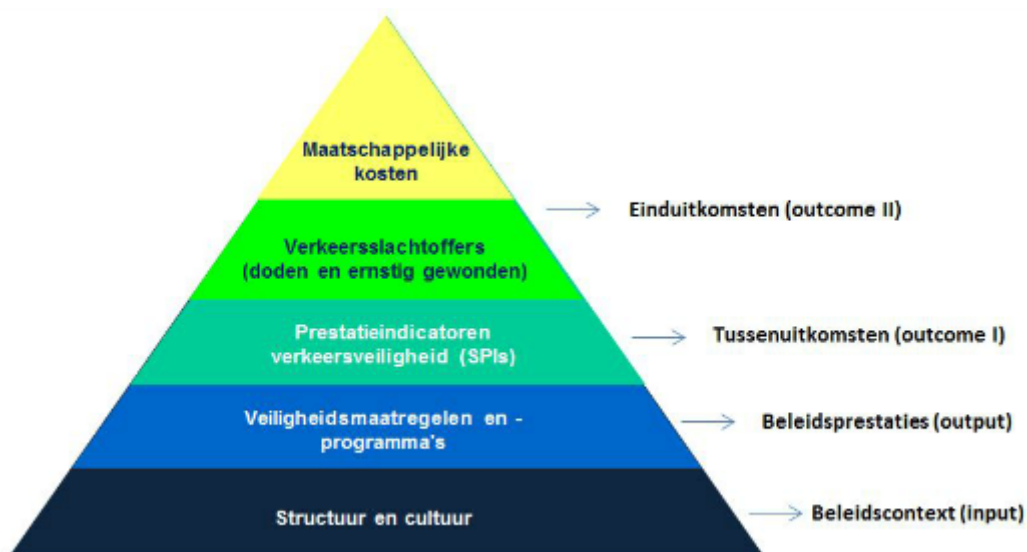
Het SPV beschrijft beleidsthema's die tot risico's kunnen leiden in het verkeerssysteem. Al deze thema's maken onderdeel uit van het verkeerssysteem in de gemeente Urk en zorgen voor risico's op verkeersongevallen. Zodoende behoeven al deze thema's basis-aandacht. Daarnaast zijn er ook enkele beleidsthema's die specifiek in de gemeente Urk een verhoogd risico vormen op verkeersongevallen. In 2020 is een risicoanalyse uitgevoerd waarmee in beeld is gebracht welke thema's in de gemeente Urk extra focus behoeven omdat deze een verhoogd risico hebben op ongevallen in de gemeente. Het voorliggende uitvoeringsprogramma bevat doelstellingen om deze prioritaire risicothema's aan te pakken en concrete maatregelen om deze doelen te realiseren.

## De prioritaire risicothema's van de gemeente Urk

Uit de risicoanalyse zijn de volgende prioritaire risicothema's van de gemeente Urk naar voren gekomen:

- Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen
- Veilige infrastructuur: 50 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: brom- en snorfiets
- Onervaren verkeersdeelnemers: jonge automobilist
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer
- Afleiding in het verkeer
- Verkeersovertreders

# Doelen



Risicogestuurd beleid is gericht op een proactieve aanpak van de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem. Daarbij kijken we dus niet alleen naar ongevallen en slachtoffers, maar ook naar factoren die potentieel kunnen leiden tot gevaarlijke situaties. Vanuit die risicogestuurde aanpak zijn daarom verkeersveiligheidsdoelstellingen gekoppeld aan factoren die leiden tot risico's. De doelstellingen zijn geformuleerd op 3 niveaus<sup>1</sup>:

- **A. Beleidsprestatie:** dit niveau bevat doelstellingen die direct gerelateerd zijn aan (beleids)programma's en concrete maatregelen. Bij het formuleren van deze doelstellingen is ook gehouden voor de verankering van de 3 E's (Education, Engineering en Enforcement). Het werken aan deze doelstellingen heeft een direct effect op de **tussenuitkomsten**.
- **B. Tussenuitkomsten:** dit niveau bevat doelstellingen gerelateerd aan de kwaliteit van het verkeerssysteem. Dit omvat bijv. de kwaliteit van de inrichting van wegen, het gedrag van een verkeersdeelnemer of de veiligheid van de voertuigen in het systeem. Het werken aan deze doelstelling heeft een direct effect op de **einduitkomsten**.
- **C. Einduitkomsten:** dit niveau bevat doelstellingen die iets zeggen over de slachtoffers.

Onderstaande tabel geeft het overzicht van de doelen per risicothema.

	Risicothema	A. Beleidsprestatie <i>Beleid en maatregelen</i>	B. Tussenuitkomsten <i>Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</i>	C. Einduitkomsten <i>Ongevallen en slachtoffers</i>	Partners*
<b>Verkeerssysteem</b>	1. 30 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.A1 Bij onderhoud kruispunt voorzien van verhoogd plateau</li> <li>• 1.A2 Aanleg zebra's op looproutes</li> <li>• 1.A3 OV van de wegen af</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.B1 Snelheid meetbaar omlaag</li> <li>• 1.B2 Afname van het aantal aandachtswegen/ grijze wegen</li> <li>• 1.B3 Toename veilig ingerichte voetgangersoversteekplaatsen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal letselongevallen op 30 km/u wegen</li> </ul>	

<sup>1</sup> Deze niveau's komen overeen met de 3 middelste lagen van de verkeersveiligheidspiramide. Dit model geeft weer hoe beleidsinspanningen en resultaten samenhangen en zijn ingebed in hun context. De structuur en cultuur van een land of gebied zijn de basis voor beleidsmaatregelen en programma's, resulterend in verbeteringen in het verkeerssysteem, reductie in aantal ongevallen en slachtoffers en een reductie van de maatschappelijke kosten.

	2. 50 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.A1 Aanleg zebraopaden op looproutes</li> <li>• 2.A2 Parkeermogelijkheden verminderen of een plek geven</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.B1 Toename veilig ingerichte voetgangersoversteekplaatsen</li> <li>• 2.B2 Afname van het aantal aandachtswegen met minimaal 1 per jaar</li> <li>• 2.B3 Snelheid meetbaar omlaag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.C1 Jaarlijkse afname van het aantal letselongevallen op 50 km/u wegen</li> </ul>	
<b>Risicogroepen en -modaliteiten</b>	3. Kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.A1 Fietsplan opstellen</li> <li>• 3.A2 Bereik effectieve educatie vergroten</li> <li>• 3.A3 Verbreden van de fietsstroken</li> <li>• 3.A4 Educatie op alle scholen</li> <li>• 3.A5 Verlichtingsacties</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.B1 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur</li> <li>• 3.B2 Toename veilig ingerichte fietsoversteekplaatsen</li> <li>• 3.B3 Afname verkeersonveilig gedrag fietsers</li> <li>• 3.B4 Toename aantal fietsen met goede verlichting</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VVN, Fietsersbond (Flevoland)</li> <li>• Fietsenmakers</li> <li>• Scholen</li> </ul>
	4. Kwetsbare verkeersdeelnemers: brom- en snorfiets	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.A1 Educatie helmplicht</li> <li>• 4.A2 Snelheidscampagnes</li> <li>• 4.A3 Controle op gedrag (snelheid, alcohol, helm, positie op de weg)</li> <li>• 4.A4 Van bromfietspad naar fietspad</li> <li>• 4.A5 Controle op technische voorschriften</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.B1 Bromfiets van het fietspad naar de rijbaan</li> <li>• 4.B2 Gemiddelde snelheid van brom-/snorfietsers omlaag</li> <li>• 4.B3 Meer brom-/snorfietsers die aan alle technische voorschriften voldoen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.C1 Jaarlijkse afname van het aantal brom- en snorfietsers dat betrokken is bij een ongeval</li> <li>• 4.C2 Jaarlijkse afname van het aantal brom- en snorfietsers dat betrokken is bij een eenzijdig ongeval</li> </ul>	Politie
	5. Onervaren verkeersdeelnemers: jonge automobilist	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.A1 Controle op gedrag (snelheid, alcohol, positie op de weg)</li> <li>• 5.A2 Alcoholvoorlichting samen met rij scholen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.B1 Minder snelheidsexcessen en (geluids) overlast door jonge automobilisten</li> <li>• 5.B2 Minder alcohol gebruikers in het verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.C1 0 ongelukken waar alcohol een rol speelt</li> <li>• 5.C2 Jaarlijkse afname van aandeel onervaren bestuurders in ongevallencijfers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rij scholen</li> <li>• Politie</li> </ul>
<b>Gedrag individuele verkeersdeelnemer</b>	6. Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten</li> <li>• 6.A2 Bereik campagnes vergroten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelnemer onder invloed</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie, Waypoint</li> </ul>

	7. Snelheid in het verkeer (30/50)	<ul style="list-style-type: none"> <li>7.A1 Aanleg snelheidsremmende maatregelen</li> <li>7.A2 Minder grijze wegen</li> <li>7.A3 Geen doorgaand verkeer door woongebieden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>7.B1 V85 &lt;35 km/u op 30 wegen en &lt;55 op 50 km/u wegen.</li> <li>7.B2 Uitschieters niet hoger dan 20 km/u op een snelheidslimiet</li> <li>7.B3 Afname van het aantal grijze wegen die uitnodigen om te hard te rijden met minimaal 1 per jaar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen als gevolg van te hard rijden</li> <li>7.C2 Jaarlijkse afname letsel slachtoffers als gevolg van te hard rijden</li> </ul>	Politie
	8. Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>8.A1 Opschonen verkeersborden</li> <li>8.A2 Aansluiten bij MONO campagne met plaatselijke Jaap en Jurie campagne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8.B1 Geen onnodige verkeersborden in 2030</li> <li>8.B2 Minder telefoongebruik in het verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8.C1 Jaarlijkse afname van het aantal eenzijdige ongevallen als gevolg van afleiding</li> </ul>	Politie
	9. Verkeers-overtreders	<ul style="list-style-type: none"> <li>9.A1 Meer controle door politie</li> <li>9.A2 Overtreders aanspreken op excessen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>9.B1 Minder snelheidsovertreders</li> <li>9.B2 Minder alcohol in het verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>9.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen</li> <li>9.C2 Jaarlijkse afname letsel slachtoffers</li> </ul>	Politie

Tabel 1: Doelen gemeente Urk

## Projecten

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Urk projecten uitvoeren. De maatregelen die worden uitgevoerd in deze projecten zijn te verdelen in de 3 E's: Education (gedrag en voorlichtingscampagnes), Engineering (fysieke aanpassingen in de omgeving) en Enforcement (handhavingsactiviteiten). In onderstaande tabel zijn de projecten die de gemeente Urk uit gaat voeren voor het aanpakken van de risicothema's weergegeven. De projecten zijn allemaal voorzien van de volgende kenmerken:

- Prioriteit: verdeeld in de categorieën hoog, middel en laag. De prioriteit is ingeschat door op basis van de beschikbare data de mate van risico kwalitatief te bepalen
- Koppeling aan één of meerdere prioritaire risicothema's
- Koppeling aan één of meerdere doelstellingen
- Risicogestuurde onderbouwing
- Onderbouwing van het effect van de maatregel op het verlagen van het risico
- Wijze van effectmonitoring

Prioriteit	Project	Doelstelling	Risicothema(s)	Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing maatregel	Monitoring
Middel	Reconstructie Nagel (tussen Vlaak en Ransuil)	1.B2, 1.C1, 3.C1, 3.B1, 4.C1, 7.A2, 7.B1, 7.C1	30 km/u wegen, fiets, brom- en snorfiets, snelheid in het verkeer	Nagel is een van de grijze wegen in Urk. Het gedeelte tussen de Vlaak en Ransuil functioneert als GOW, maar heeft een 30 km/u limiet en een inrichting die niet volledig past bij een 30 km/u weg. De weg is breed en er liggen fietssuggestiestroken.	De weg wordt opgewaardeerd tot een volwaardige gebiedsontsluitingsweg. Door langzaam verkeer een veilige plek te geven wordt het risico omlaag gebracht	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie van ongevallen tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer</li> </ul>



				De hoge intensiteiten van zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer zorgen met deze inrichting voor risico's.		
Hoog	Reconstructie Staartweg	2.C1, 2.B2, 2.B3, 7.C1, 7.B1, 7.B2, 7.A2, 3.C1, 3.B1	50 km/u wegen, fiets, snelheid in het verkeer	De Staartweg is een belangrijke ontsluitingsweg van Urk en kent daarmee hoge intensiteiten. Zowel van gemotoriseerd als fietsverkeer. Er lopen belangrijke schoolroutes over de weg. Op een deel van de weg zit het gemotoriseerd en fietsverkeer gemengd. Dit is het deel wat niet is ingericht volgens de GOW richtlijnen van Duurzaam Veilig, waarbij er met name het risico is voor fietsers die geen veilige plek hebben op de weg. Tevens wordt er te hard gereden op de weg waardoor het risico en de kans op letsel hoger wordt.	De weg wordt ingericht als een volwaardige gebiedsontsluitingsweg, met een veilige plek voor fietsers. Zo wordt dit risico omlaag gebracht	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie aantal ongevallen met fietsers op deze locatie</li> </ul>
Hoog	Reconstructie Singel	2.C1, 2.B1, 2.B2, 2.B3, 2.A1, 7.C1, 7.B1, 7.B2, 7.A2, 3.C1, 3.B1	50 km/u wegen, fiets, snelheid in het verkeer	De Singel is een belangrijke ontsluitingsweg van Urk en kent daarmee hoge intensiteiten. Zowel van gemotoriseerd als fietsverkeer. Er lopen belangrijke schoolroutes over de weg. De weg is niet ingericht conform de Duurzaam Veilig richtlijnen, waarbij er met name het risico is voor fietsers die geen veilige plek hebben op de weg. Ook zijn er diverse oversteken van o.a. basisschoolroutes welke risicovol zijn i.c.m. de drukte. Tevens wordt er te hard gereden op de weg waardoor het risico en de kans op letsel hoger wordt.	De weg wordt ingericht als een volwaardige gebiedsontsluitingsweg, met een veilige plek voor fietsers. Ook is er aandacht voor veilige oversteeklocaties. Zo wordt dit risico omlaag gebracht. Tevens kunnen er snelheidsinformatieborden worden geplaatst of aansluiting op snelheidscampagnes. Er kan worden gehandhaafd op de weg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meten van de snelheid</li> <li>• Registratie aantal ongevallen tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer.</li> </ul>

Laag	Herinrichten Urkerweg	7.C1, 7.B1, 7.B2,	50 km/u wegen, snelheid in het verkeer	Recent is de komgrens verplaatst op de Urkerweg. De inrichting is daarin niet meeveranderd. Tot aan de komgrens zijn de snelheden van gemotoriseerd verkeer zeer hoog. Dat zorgt voor gevaarlijke situaties	Om de snelheid te remmen wordt de inrichting meer passend gemaakt bij een 50 km/u weg.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meten van de snelheid</li> </ul>
Middel	Herinrichten gelijkvloerse fietsoversteken Urkerweg	2.C1, 2.B2, 2.B3, 7.C1, 7.B1, 7.B2, 7.A2, 3.C1, 3.B1	50 km/u wegen, fiets, brom- en snorfiets, snelheid in het verkeer	De gelijkvloerse fietsoversteken op de Urkerweg worden zeer intensief gebruikt door fietsers en bromfietzers (ca. 2700 per etmaal). Omdat ook de Urkerweg zeer intensief wordt gebruikt door gemotoriseerd verkeer ontstaan er veel conflicten. Dit in combinatie met hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer.	Om ongevallen te voorkomen worden de kruisingen herkenbaarder ingericht en wordt gekeken naar mogelijkheden om conflicten te vermijden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meten van de snelheid</li> <li>• Registratie aantal ongevallen tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer.</li> </ul>
Hoog	Singel (tussen Damlaan en Almerelaan)	2.C1, 2.B1, 2.B2, 2.B3, 2.A1, 7.C1, 7.B1, 7.B2, 7.A2, 3.C1, 3.B1	50 km/u wegen, fiets, snelheid in het verkeer	De Singel is een belangrijke ontsluitingsweg van Urk en kent daarmee hoge intensiteiten. Zowel van gemotoriseerd als fietsverkeer. Er lopen belangrijke schoolroutes over de weg. De weg is niet ingericht conform de Duurzaam Veilig richtlijnen, waarbij er met name het risico is voor fietsers die geen veilige plek hebben op de weg. Tevens wordt er te hard gereden op de weg waardoor het risico en de kans op letsel hoger wordt.	Door het aanbrengen rode fietsstroken wordt een veiligere positie gecreëerd voor de fietser. De visuele vernauwing resulteert tevens in een lagere snelheid van het gemotoriseerd verkeer.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meten van de snelheid</li> <li>• Registratie aantal ongevallen tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer.</li> </ul>
Hoog	Singel tussen Almerelaan en Schelpenhoek	2.C1, 2.B1, 2.B2, 2.B3, 2.A1, 7.C1, 7.B1, 7.B2, 7.A2, 3.C1, 3.B1	50 km/u wegen, fiets, snelheid in het verkeer	De Singel is een belangrijke ontsluitingsweg van Urk en kent daarmee hoge intensiteiten. Zowel van gemotoriseerd als fietsverkeer. Er lopen belangrijke schoolroutes over de weg. De weg is niet ingericht conform de Duurzaam Veilig richtlijnen, waarbij er met name het risico is voor fietsers die geen	Door het aanbrengen van een vrijliggend fietspad wordt een veiligere positie gecreëerd voor de fietser.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meten van de snelheid</li> <li>• Registratie aantal ongevallen met fietsers</li> </ul>

				veilige plek hebben op de weg. Tevens wordt er te hard gereden op de weg waardoor het risico en de kans op letsel hoger wordt.		
Middel	De Akkers tussen De Noord en Grote Fok	1.B2, 1.C1, 3.C1, 3.B1, 4.C1, 7.A2, 7.B1, 7.C1	30 km/u wegen, fiets, brom- en snorfiets, snelheid in het verkeer	De Akkers is een van de grijze wegen in Urk. De weg functioneert als een ontsluitingsweg maar kent een inrichting van een (sobere) 30 km/u weg. Op deze weg komen hoge intensiteiten fiets en gemotoriseerd verkeer samen. Deze drukte maakt dat door het ontbreken van een veilige positie voor de fiets het risico voor deze modaliteit hoog is. De breedte van de weg nodigt tevens uit om hard te rijden.	Door het aanbrengen van fietsstroken wordt een veiligere positie voor de fietser gecreëerd. Tevens zorgt deze visuele vernauwing voor een afname van de snelheid.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meten van de snelheid</li> <li>• Registratie aantal ongevallen met fietsers</li> </ul>
Middel	Route Kotter, Maximastraat, Willem Alexanderlaan, Bernhardstraat, Wilhelminastraat	1.B2, 1.C1, 3.C1, 3.B1, 4.C1, 7.A2, 7.A3 7.B1, 7.B2 7.C1	30 km/u wegen, fiets, snelheid in het verkeer	De Willem Alexanderlaan is een weg die loopt door een wijk met veel jonge gezinnen en veel kinderen. Op de weg zit doorgaand verkeer wat uit de wijk komt en er zijn BO- en VO-schoolroutes. Ook rijden er veel brom- en snorfietsers van en naar het nabijgelegen bedrijventerreinen bij de Urkerweg. Er is dus veel interactie tussen verschillende verkeersdeelnemers. De vormgeving voldoet, echter zijn er wel lange rechtstanden. Dat zorgt voor hoge snelheden van het gemotoriseerd verkeer en risico voor de langzame verkeersdeelnemers.	Snelheidsremmende maatregelen worden toegepast en het profiel visueel vernauwd. Dit tezamen zorgt voor een afname van de snelheid. Ontmoedigen gebruik route voor doorgaand verkeer, fysiek of met campagnes. Tevens kunnen er snelheidsinformatieborden worden geplaatst of aansluiting op snelheidscampagnes. Er kan worden gehandhaafd op de weg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meten van de snelheid</li> <li>• Registratie aantal ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers</li> </ul>
Middel	Rotholm tussen De Reede en Toppad	1.B2, 1.C1, 3.C1, 3.B1, 4.C1, 7.A2, 7.B1, 7.C1	30 km/u wegen, fiets, brom- en snorfiets, snelheid in het verkeer	De Rotholm is een van de grijze wegen in Urk. De weg functioneert als een ontsluitingsweg maar kent een inrichting van een (sobere) 30 km/u weg. Op deze weg komen hoge intensiteiten fiets en gemotoriseerd verkeer samen. Deze drukte	Met een visuele vernauwing en het plaatsen van snelheidsremmende maatregelen wordt gezorgd voor een afname van de snelheid. Tevens kunnen er snelheidsinformatie-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meten van de snelheid</li> <li>• Registratie aantal ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers</li> </ul>

				maakt dat door het ontbreken van een veilige positie voor de fiets het risico voor deze modaliteit hoog is. De breedte van de weg nodigt tevens uit om hard te rijden.	borden worden geplaatst of aansluiting op snelheidscampagnes. Er kan worden gehandhaafd op de weg	
Hoog	Vormtweg	3.C1, 3.B1	Fiets	De Vormtweg wordt gebruikt door fietsers en gemotoriseerd verkeer van- en naar de voetbalclub. Aan de westzijde van de voetbalclub ligt een vrijliggend fietspad, aan de oostzijde ontbreekt deze. Doordat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer zeer hoog is zorgt dit voor gevaarlijke situaties.	Met de aanleg van een vrijliggend fietspad wordt een veilige plek gecreëerd voor het fietsverkeer.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afname klachten over onveilige situaties op de Vormtweg</li> <li>Registratie aantal ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers</li> </ul>
Hoog	Griend tussen Abbert en Zwolsebrug	3. C1, 3.B1, 2.B2, 2.B3, 2.C1,	50 km/u wegen, fiets, snelheid in het verkeer	De Griend is gelegen op een bedrijventerrein ten zuiden van Urk. Dagelijks maken vele werknemers met de fiets of bromfiets de verplaatsing van Urk, via de Zwolsebrug, naar het bedrijventerrein. Omdat het bedrijventerrein de ruimte biedt aan vrachtverkeer is het breed van opzet en wordt de snelheid niet geremd. Het gevolg is dat er gevaarlijke situaties ontstaan door de interactie tussen gemotoriseerd (vracht)verkeer en fietsers/bromfietsers.	Door het aanbrengen van fietsstroken wordt een veiligere positie én aandacht voor de fietser gecreëerd. Tevens zorgt deze visuele versmalling voor een afname van de snelheid. Ook kunnen er snelheidsinformatieborden worden geplaatst of aansluiting op snelheidscampagnes. Er kan worden gehandhaafd op de weg	<ul style="list-style-type: none"> <li>Metten van de snelheid</li> <li>Registratie aantal ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers</li> </ul>
Middel	Jaarlijks publiceren verkeersveiligheidsrapportage	Alle doelen	Alle thema's	Risico's wijzigen continu, het is belangrijk om deze jaarlijks te monitoren.	Dit geeft inzicht in waar de focus moet liggen voor inspanningen op dit thema	<ul style="list-style-type: none"> <li>Metten voortgang doelen</li> </ul>
Hoog	Bewustheid veilig verplaatsen onder kinderen	3.C1	Fiets	Vanwege onervarenheid ontstaan risico's voor 4-12 jarigen in het verkeer	Door middel van een communicatietraject voor kinderen van 4 t/m 12 jaar worden ze zich bewuster van de wijze waarop ze veilig in het verkeer kunnen verplaatsen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het aantal kinderen wat de communicatie bereikt</li> </ul>

Hoog	Afleiding onder jongeren tussen de 12 en 16 jaar.	1.C1	Fiets	Op de fiets ontstaan risico's voor 12-16 jarigen bij het gebruik van de mobiele telefoon.	Met programma's als Op de fiets? Even niets.. worden leerlingen zich bewuster van de gevolgen van het gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het aantal 12-16 jarigen wat gebruik maakt van de mobiele telefoon in het verkeer</li> </ul>
Hoog	Afleiding onder jongeren tussen de 16 t/m 24 jaar	3.C1, 4.C1, 5.C1	Fiets, brom- en snorfiets, jonge automobilisten	Afleiding onder jongeren tussen de 10 en 25 jaar oud zorgt voor hoge risico's in het verkeer.	Met programma's als o.a. Go Safe zonder afleidin worden lLeerlingen gemotiveerd voor de keuze van het meest verkeersveilige gedrag.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het aantal jongeren wat gebruik maakt van de mobiele telefoon in het verkeer</li> </ul>
Hoog	Voertuigbeheersing ouderen, o.a. op de e-bike.	1.C1	Fiets	De voertuigbeheersing onder ouderen en het inschattingsvermogen, mede in relatie tot de hogere snelheid van de e-bike, zorgen voor risico's in het verkeer.	Met programma's als doortrappen, Het nieuwe fietsen en de Zelfscan Senior Automobilisten worden oudere (fietsers) bewuster en zekerder in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het aantal oudere slachtoffers</li> </ul>
Hoog	Gevaarlijk gedrag in het verkeer.	6.A2, 6.B1, 6.C1, 8.A2, 8.B2, 8.C1, 9.C1	Rijden onder invloed, afleiding in het verkeer, verkeers-overtreders	Deze thema's zorgen voor hoge risico's in het verkeer	Bij het zien van de Jaap en Jurie campagne wordt men zich bewuster van de gevaren van dit type gedragingen in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantal slachtoffers als gevolg van verkeersgedrag</li> </ul>
Hoog	Aanpak van verkeersovertreders	4.A3, 5.A3, 6.A1, 9.A1	Brom- en snorfiets, jonge automobilisten Verkeers-overtreders	Risicovol gedrag zorgt voor een verhoogd risico op ongevallen in het verkeer	Samen met de politie wordt ingezet op handhaving op o.a. snelheid, alcohol, afleiding en asociaal gedrag.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het aantal verkeersovertreders</li> </ul>

# Uitvoeringsprogramma

De projecten in hoofdstuk 5 zijn de projecten die de gemeente Urk uit wil voeren om het basisniveau van verkeersveiligheid te verbeteren en extra inzet te leveren op de aanpak van de prioritaire risicothema's. In onderstaand overzicht zijn de projecten geprogrammeerd en voorzien van de volgende kenmerken:

- Budget: voor een inschatting van het benodigde budget is gebruik gemaakt van het rapport Kostenkennallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (Arcadis, 2020<sup>1</sup>).
- Verantwoordelijke: hier is/zijn de verantwoordelijk partij(en) voor de uitvoering benoemd
- Jaar van uitvoering: Op de korte termijn (t/m 2024) is gezocht naar koppelkansen met al geplande projecten. Dat maakt ook dat in enkele gevallen projecten met een lage prioriteit eerder (kunnen) worden uitgevoerd dan projecten met een hoge prioriteit. Voor de lange termijn is deze koppeling nog niet gemaakt. Deze projecten zijn voorzien van een tijdspad na 2025, waarbij wel de prioritering uit het vorige hoofdstuk meeweegt in het moment van uitvoering.
- Evaluatiemoment: Het moment waarop conform de monitoringsmethode de evaluatie uit wordt gevoerd.

Project	Budget	Verantwoordelijke	Jaar van uitvoering	Evaluatiemoment
Reconstructie Nagel (tussen Vlaak en Ransuil)	Check begroting	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Reconstructie kruispunt Nagel-Vlaak	Check begroting	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Reconstructie Staartweg	Check begroting	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Reconstructie Singel	Check begroting	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Herinrichten Urkerweg	Check begroting	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Herinrichten gelijkvloerse fietsoversteken Urkerweg	Check begroting	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Singel (tussen Damlaan en Almerelaan)	Check begroting	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Singel tussen Almerelaan en Schelpenhoek	Check begroting	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
De Akkers tussen De Noord en Grote Fok	Check begroting	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Vlaak tussen Nagel en Toppad	Check begroting	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Nagel tussen Ransuil en Vlaak	Check begroting	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Route Kotter, Maximastraat, Willem Alexanderlaan, Bernhardstraat, Wilhelminastraat	Check begroting	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Urkerweg tussen Rotholm en gemeentegrens	Check begroting	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Rotholm tussen De Reede en Toppad	Check begroting	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Vormtweg	Op aanvraag	Gemeente/ provincie	Na 2022	2 jaar na realisatie
Griend tussen Abbert en Zwolsebrug	Op aanvraag	Gemeente/ provincie	Na 2022	2 jaar na realisatie
Jaarlijks publiceren verkeersveiligheidsrapportage	Op aanvraag	Gemeente/ provincie	Doorlopend	5 jaarlijks
Communicatietraject kinderen 4 t/m 12 jaar	Op aanvraag	Gemeente/ provincie	Doorlopend	5 jaarlijks
Communicatietraject jongeren 12 t/m 16 jaar, o.a. Op de fiets? Even niets..	Op aanvraag	Gemeente/ provincie	Doorlopend	5 jaarlijks
Communicatietraject jongeren 16 t/m 24 jaar, o.a. Go Safe zonder afleiding	Op aanvraag	Gemeente/ provincie	Doorlopend	5 jaarlijks
Communicatietraject ouderen over o.a. e-bike (o.a. doortrappen, Het nieuwe fietsen, Zelfscan Senior Automobilisten	Op aanvraag	Gemeente/ provincie	Doorlopend	5 jaarlijks
Jaap en Jurie (uitbreiden naar andere doelgroepen en bereik vergroten met social media)	Op aanvraag	Gemeente/ provincie	Doorlopend	5 jaarlijks
Aanpak van verkeersovertreders	Inzet van FTE	Politie	Doorlopend	2 jaarlijks

1 <https://www.kennisnetwerkspv.nl/getmedia/97dea683-bd76-4492-a165-f18c70daf7f6/Kostenkenngetallen-SPV-16-6-D10008521.pdf.aspx>

# BIJLAGEN

---

# BIJLAGE 1 Visie op risicogestuurd werken in beleid en uitvoering

Toelichting op de relatie tussen risicogestuurd werken en het verkrijgen van inzicht in de verkeersveiligheidsproblematiek van een gemeente via redeneerlijnen in de piramidestructuur.



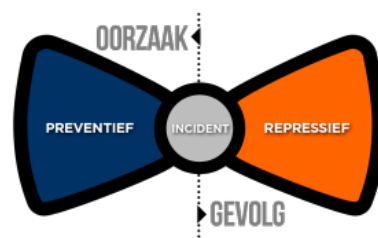
Figuur 17: Beleidspiramide verkeersveiligheid

## Visie op 'risico' in het verkeerssysteem

Het verkeersveiligheidsrisico wordt gezien als de kans op een ongeval. Dit kan met de volgende formule worden weergegeven:  $Ongeval = Risico \times Expositie^1$ . Dit betekent dat een kleine kans op een risico bij een grote expositie wel kan leiden tot veel ongevallen (zoals bijvoorbeeld op een stroomweg waar veel verkeer geconcentreerd is met een relatief laag risico). Belangrijk hieruit is dat een locatie met een relatief beperkt aantal ongevallen wel een hoog risico kan kennen (bij een beperkte expositie).

Alleen kijken naar de ongevallen (curatief/reactief) is daardoor onvoldoende, vooruit kijken naar de locaties met een hoog risico (preventief/proactief) is daardoor leidend in de SPV aanpak.

Het risico kan met een gelijke formule weergegeven worden:  $Risico = Kans \times Ernst$ . Een beperkte kans op een relatief ernstig ongeval telt zwaarder mee dan een kleine kans op een ongeval met beperkt letsel. Van belang is om hierbij twee dingen te onderscheiden. Het beperken van de oorzaak van een ongeval (zoals het scheiden van verkeersstromen), om zo het ongeval te voorkomen en het beperken van de ernst van de afloop van een ongeval (zoals het aanbrengen van een geleiderail). Onderstaand is middels het vlinderdasmodel (figuur 1) de oorzaak en gevolg weergegeven.



Figuur 18: Vlinderdasmodel

Bij het onderzoeken van een ongevalsrisico is het van belang dat rekening wordt gehouden met de risicokenmerken. Dit zodat een ongevalsrisico op een juiste manier benaderd wordt teneinde ook passende maatregelen erbij te definiëren.



---

Een oorzaak / ongevalsrisico<sup>2</sup> is afhankelijk van de volgende **risicokenmerken**:

- Aantal ontmoetingen van verkeer onderling
- De hoek waarin het verkeer elkaar ontmoet.
- De snelheid van het verkeer
- De kenmerken van het verkeer (massa / kwetsbaarheid).

De afloop / slachtofferrisico<sup>3</sup> is afhankelijk van de volgende **risicokenmerken**:

- De snelheid (en de hoek) van het voertuig na het ongeval.
- De kenmerken van het voertuig (massa / kwetsbaarheid).
- De kenmerken van de locatie (o.a. wegkenmerken / vergevingsgezindheid)

Van bovenstaande is vooral belangrijk dat de samenkomst van deze kenmerken leiden tot een risico. Het samenspel van de kernmerken leidt tot een bepaald risiconiveau, alleen snelheid als kenmerk is onvoldoende om het ongevalsrisico in te schatten.

---

2 *Het ongevalsrisico zegt iets over de kans op betrokkenheid bij een ongeval.*

3 *Het slachtofferrisico zegt iets over de potentiële ernst van het ongeval.*

## BIJLAGE 2 Bronnenoverzicht

Voor de risicoanalyse zijn de volgende informatiebronnen gebruikt:

- Risicokompas (Hastig)
- VIA (2014-2019)
  - Ongevallenstatistieken
  - BLIQ-rapportage
- VeiligheidNL rapportages:
  - Voetgangers 2018
  - Fietsongevallen in Nederland 2016
  - Verkeersongevallen 2018
- Boeteoverzicht CBS (2014-2019)
- Rapportage Lichtvoering fietsers (I&W 2018)
- Rapportage Rijden onder invloed (2002-2017)
- Participatiepunt VVN (2019)
- CBS (2014-2019)
  - Wagenpark
  - Leeftijdsklasse
  - Bevolkingsopbouw
- Voorzieningen via OpenStreetMap (2020)
- Vormtoets (aangeleverd door gemeente)
- NWB-weglengtes per snelheids categorie (2019)
- EenVandaag opiniepanel, 2015
- Verkeersovertreders, achtergronden van gedrag en mogelijkheden voor beïnvloeding door voorlichting', SWOV, 2015
- Relatie tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen, SWOV, 2011
- Factsheet afleiding in het verkeer als gevolg van smartphonegebruik, CROW, 2015
- Interpolis Barometer, 2017
- Visie fietsstructuur
- Vervolgonderzoek fietsstructuur Urk
- GVVP Urk
- Werkplan 2020-2021 – Evaluatie, verkeerseducatie, voorlichting en realisatie gemeente Urk

# BIJLAGE 3 Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen

Het verbeteren van de verkeersveiligheid vraagt om een integrale aanpak. Eén van de middelen die ingezet kan worden is gedragsbeïnvloeding door middel van educatie en voorlichting. In deze paragraaf beschrijven we hoe het advies voor aanvullende verkeerseducatiemaatregelen tot stand is gekomen.

## Van probleem naar doel en naar passende interventie

Voor effectieve gedragsbeïnvloeding is het maken van heldere strategische keuzes van groot belang. Daarbij helpt het om te werken volgens een gestructureerd stappenplan. De eerste stap daarin is het bestuderen van het probleemgedrag en de doelgroep. Op basis daarvan worden doelen en indicatoren opgesteld. Vervolgens dient een passende aanpak te worden gekozen en uitgewerkt. Daarna volgt de implementatie van de aanpak, en een belangrijke laatste stap is evaluatie.

De analyse van het probleemgedrag heeft in Urk uitgemond in een aantal risicothema's. Voor de meeste daarvan kunnen maatregelen op het gebied van verkeerseducatie een bijdrage leveren. Om tot onderbouwde keuzes te komen hebben we voor elk thema's het huidige aanbod van educatie bekeken. Dat geeft inzicht in eventuele leemtes. Mede op basis daarvan hebben we aanbevelingen gedaan voor de inzet van educatie.

## Permanente Verkeerseducatie

Bij opstellen van de aanbevelingen sluiten we aan bij de uitgangspunten van de Permanente Verkeerseducatie (PVE). Volgens de gedachtegang van de PVE is het belangrijk om verkeersdeelnemers gedurende hun gehele 'verkeersleven' de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer. Binnen PVE worden zes doelgroepen onderscheiden. De indeling in doelgroepen is gebaseerd op een combinatie van leeftijd en vervoersmodaliteit. Het gaat om:

- 0 tot 4 jaar
- 4 tot 12 jaar
- 12 tot 16 jaar
- beginnende bestuurders (16 tot circa 25 jaar)
- rijbewijsbezitters (circa 25 tot circa 60 jaar)
- ouderen vanaf circa 60 jaar.

Daarnaast is er sprake van algemene, doelgroep overstijgende problematiek, zoals voor de thema's rijden onder invloed en afleiding. Ook voor deze algemene thema's geldt overigens dat het voor een effectieve aanpak nodig is om af te stemmen op de specifieke doelgroep. Zo is afleiding op de fiets iets anders dan afleiding in de auto.

## Hulpmiddelen: Toolkit en Checklist

Voor het selecteren van educatieve interventies zijn een aantal hulpmiddelen beschikbaar. Om te beginnen is er de [Toolkit Permanente Verkeerseducatie](#): een actueel overzicht van in Nederland beschikbare verkeerseducatie programma's en materialen. Dit online instrument helpt werkers in het veld van verkeerseducatie om een keuze te maken uit het rijke aanbod. Er kan geselecteerd worden op onder andere doelgroep en thema.

Een groot deel van de projecten van de Toolkit PVE is getoetst met de Checklist Verkeerseducatie. Voor effectieve gedragsbeïnvloeding zijn heldere strategische keuzes van belang. Met behulp van de Checklist wordt via het beoordelen van 10 essentiële ontwikkelstappen in kaart gebracht of verkeerseducatie interventies op een verantwoorde wijze zijn opgezet en vormgegeven, en of zij aan bepaalde kwaliteitseisen voldoen. De eerste stappen hebben te maken met het analyseren van het probleemgedrag en van de doelgroep. Op basis daarvan worden concrete doelen gesteld om het probleemgedrag aan te pakken. Vervolgens dient een passende methodiek te worden gekozen en uitgewerkt. Daarna volgt de implementatie van de aanpak, en de belangrijkste laatste stappen zijn proces- en effectevaluatie.

De score op de Checklist geeft een indicatie van de kwaliteit van de programma's. Er kunnen maximaal 50 sterren worden behaald, tussen de 1 en 5 op elke stap. Uitkomsten van de toetsingen zijn te vinden op de website van de Toolkit PVE.

## Huidige aanbod verkeerseducatie

Op basis van gegevens van de Gemeente Urk is een overzicht gemaakt van de in 2019 in Urk uitgevoerde verkeerseducatieprogramma's, ingedeeld naar SPV-doelgroep. Ook is gekeken in welke mate de uitgevoerde programma's aansluiten bij de eerder benoemde risicothema's. Dat laatste overzicht is terug te vinden in de onderstaande tabel.

De inzet van kwalitatief hoogwaardige projecten met een goed bereik is een belangrijke doelstelling voor het opzetten en uitvoeren van effectieve uitvoeringsprogramma's voor het onderdeel educatie. Bij de keuze voor specifieke projecten als onderdeel van werkplannen voor de komende jaren dienen gegevens hierover dan ook goed verzameld en meegenomen te worden. Zowel wat betreft het bereik en de kwaliteit van de al ingezette educatie/ voorlichting als ook van eventuele nieuw in te zetten projecten.

Op basis van de onderstaande tabel kan worden geconcludeerd dat de ingezette verkeerseducatie zich met name richt op het risicothema 'onervaren verkeersdeelnemers' en dan met name tot de doelgroepen basis en voortgezet onderwijs en ouderen. Voor het basisonderwijs wordt gewerkt met Jaap en Jurie en projecten van de VVN-Urk daarmee wordt gegarandeerd dat een aantal essentiële verkeerseducatieprogramma's worden uitgevoerd. Ook wordt het VVN Verkeersexamen (theorie en praktijk) worden gedaan. Voor het voortgezet onderwijs wordt er ook gewerkt met Jaap en Jurie. Voor ouderen is er ook Jaap en Jurie en een Rijvaardigheid Scootmobiel cursus.

Risicothema	Projecten
kinderen 12-14 jaar	Jaap en Jurie
16-17 jarige op de snor/bromfiets	Jaap en Jurie
Jonge automobilist (18 – 24 jaar)	Jaap en Jurie
Rijbewijs bezitters (25 – ca. 60 jaar)	Jaap en Jurie
Ouderen	Jaap en Jurie
kinderen 12-14 jaar	Verkeersexamen
Ouderen	Rijvaardigheid Scootmobiel
Fietsers	Fietscursus migranten
kinderen 12-14 jaar	Op de fiets even niets
kinderen 12-14 jaar	Dode hoek

Tabel 22: Overzicht van uitgevoerde verkeerseducatie en voorlichting naar risicothema in 2019