

# Strategisch Plan Verkeersveiligheid

## Risicoanalyse gemeente Zeewolde



## 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 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 Zeewolde</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: 50 km/u wegen                                        | 8         |
| Risicothema 2: 80 km/u wegen                                        | 11        |
| Risicothema 3: Motorrijders                                         | 14        |
| Risicothema 4: Jonge (beginnend) bestuurders                        | 20        |
| Risicothema 5: Senioren in het algemeen                             | 23        |
| Risicothema 6: Landbouwverkeer in het buitengebied                  | 26        |
| Risicothema 7: Rijden onder invloed                                 | 26        |
| Risicothema 8: Snelheid in het verkeer                              | 29        |
| Risicothema 9: Afleiding in het verkeer                             | 34        |
| Risicothema 10: 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>39</b> |
| Inleiding                                                           | 39        |
| Engineering – fysieke maatregelen weginrichting                     | 41        |
| Education - educatie en voorlichting                                | 44        |
| Enforcement - handhaving                                            | 46        |
| <b>Uitvoeringsprogramma</b>                                         | <b>47</b> |
| Disclaimer                                                          | 47        |
| Inleiding                                                           | 47        |
| De prioritaire risicothema's van de gemeente Zeewolde               | 47        |
| Doelen                                                              | 48        |
| Projecten                                                           | 50        |
| Uitvoeringsprogramma                                                | 56        |
| <b>BIJLAGEN</b>                                                     | <b>58</b> |

---

|                                                                  |    |
|------------------------------------------------------------------|----|
| BIJLAGE 1 Visie op risicogestuurd werken in beleid en uitvoering | 59 |
| BIJLAGE 2 Bronnenoverzicht                                       | 61 |
| BIJLAGE 3 Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen    | 62 |

# Vertrekpunt: de risicothema's voor gemeente Zeewolde

Als vertrekpunt voor de analyse benoemen we de thema's die voor de gemeente Zeewolde 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 Zeewolde 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. | Beleidsthema                  | 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 Zeewolde. 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 Tabel 2.

| Driehoek | Geprioriteerde risicothema's uit de gemeente notitie                                                                                                                                                                     |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Mens     | <b>Jonge, volwassen en oudere bestuurders van personenauto's en motoren:</b> hebben een vrij groot aandeel in het totale aantal slachtoffers, Het aantal educatieve maatregelen gericht op deze doelgroep blijft achter. |
| Voertuig | <b>Personenauto en motor:</b> Deze vervoerwijzen hebben een relatief groot aandeel onder de slachtoffers. Het aantal personenauto's zal de komende jaren naar verwachting toenemen.                                      |
| 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>50 km/u wegen</b>.</li></ul>                                       |

Tabel 2. Geprioriteerde risicothema's uit de gemeente notitie

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

- Veilige infrastructuur: 50 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Motorrijders, ouderen

Het onderwerp 'personenauto' past onder meerdere van de 9 thema's, en accenten daarin blijken uit de verdiepende analyse in de detailanalyse.

## 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:

- Veilige infrastructuur: 80 km/u wegen
- Onervaren verkeersdeelnemer: Jonge (beginnend) bestuurders
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer

In de detailanalyse wordt voor de samengestelde set van risicothema's, uit de notitie en de aanvullende risicothema's (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 (Tabel 3):

| Beleidsthema                  | Risico-subthema's                   |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| Veilige infrastructuur        | 50, 80 km/u wegen                   |
| Heterogeniteit in het verkeer | Landbouwverkeer in het buitengebied |
| Kwetsbare verkeersdeelnemers  | Motorrijders, senioren              |
| Onervaren verkeersdeelnemers  | Jonge (beginnend) bestuurder        |
| Rijden onder invloed          |                                     |
| Snelheid in het verkeer       | 50, 80 en 100 km/u wegen            |
| Afleiding in het verkeer      |                                     |
| Verkeersovertreeders          |                                     |

Tabel 3. Risicothema's gemeente Zeewolde

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 Zeewolde. 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: 50 km/u wegen

### Conclusie:

De analyse laat zien dat op een groot deel van de 50 km/u wegen snelheidsovertredingen plaatsvinden, terwijl er zich weinig 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 voor 50 km/u wegen in gemeente Zeewolde is 0.117. Dit is iets lager dan het regionaal (0.12) en provinciaal (0.14) risicocijfer.
- De vormtoets levert voor de beoordeelde wegen de maximale score op, wat suggereert dat deze wegen volgens de gemeente goed zijn ingericht.
- Met name (e-)fietsers komen veel in de slachtofferaantallen voor op 50 km/u wegen. Ook de categorie 'overig' valt op.

### Wegenbestand

In totaal beheert de gemeente Zeewolde 76% van de kilometers weglengte binnen het gemeentelijke grondgebied. Binnen de gemeentegrenzen van Zeewolde blijkt dat het wegenbestand (naar kilometers weglengte) voor 10% bestaat uit 50 km/u wegen (Tabel 4).



| Gemeente                                         | zeewolde | 2018 |
|--------------------------------------------------|----------|------|
| Weglengte met een maximum snelheid van 30 km/h   | 73910    | 21%  |
| Weglengte met een maximum snelheid van 50 km/h   | 36414    | 10%  |
| Weglengte met een maximum snelheid van 60 km/h   | 64113    | 18%  |
| Weglengte met een maximum snelheid van 80 km/h   | 166254   | 47%  |
| Weglengte met een maximum snelheid van 100 km/h  | 12612    | 4%   |
| Weglengte met een maximum snelheid van >120 km/h | 1956     | 1%   |
| Totale weglengte                                 | 353303   | 101% |

Tabel 4. Weglengte in m naar snelheidsregime

### Weginrichting

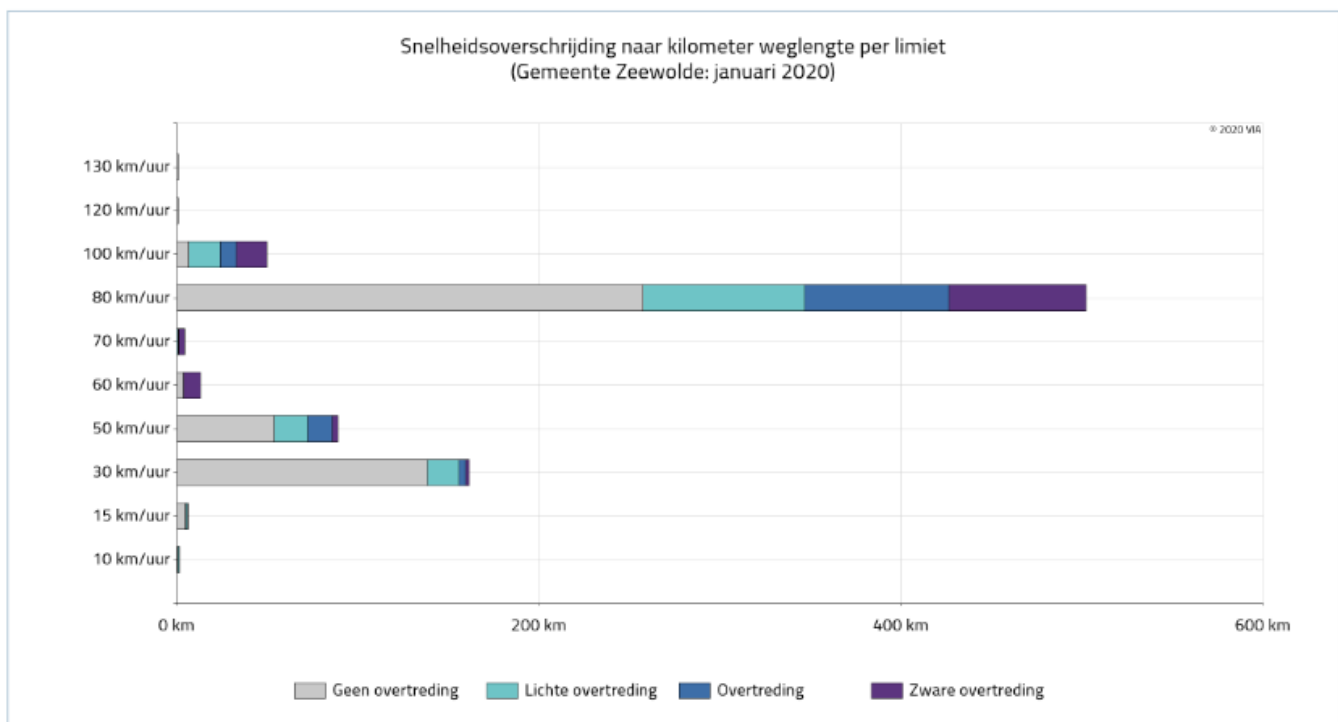
Voor de weginrichting is een vormtoets door de gemeente uitgevoerd. Deze is via de SPV-viewer terug te vinden. Voor een aantal 50 km/u wegen heeft de gemeente de weginrichting beoordeeld aan de hand van acht kenmerken. De maximale score die toegekend kon worden aan een 50 km/u weg is dus 8. Naar het oordeel van de gemeente Zeewolde blijken alle beoordeelde 50 km/u wegen een 8 te scoren, de maximale score.

### Snelheid

Op basis van de BLIQ rapportage van VIA (Figuur 1) blijkt dat:

- Op ca. 40% van de totale weglengte (van alle 50 km/u wegen) wordt de limiet overschreden. Hiervan is de helft een lichte overtreding en de rest een overtreding tot zware overtreding.

Met name vanwege de gebruikelijke mix van verschillende typen verkeersdeelnemers op 50 km/u wegen zijn hoge snelheden een extra aandachtspunt. Gezien de algeheel goede weginrichting op 50 km/u wegen zullen fietsers en gemotoriseerd verkeer vooral met elkaar interacteren op de kruispunten.



Figuur 1. Snelheidsoverschrijding naar kilometer weglengte per limiet

Volgens het CJIB zijn er op wegen in Zeewolde buiten de bebouwde kom meer snelheidsboetes uitgedeeld dan op wegen binnen de kom.

## 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 Zeewolde. Dit cijfer wordt berekend door het gemiddelde aantal slachtofferongevallen per jaar te delen door de gemiddelde afgelegde reizigerskilometers op dit wegtype.

Het risicocijfer voor 50 km/u wegen in gemeente Zeewolde is 0.117. Dit is iets lager dan het regionaal (0.12) en provinciaal (0.14) risicocijfer. Dit wil zeggen dat de 50 km/u wegen in de gemeente Zeewolde ongeveer 16% minder risico kennen dan op een gemiddelde 50 km/u weg in de provincie Flevoland.

## Ongevallen

Het blijkt dat bijna de helft van de slachtoffers (69 van de 148) vallen op wegen die onder gemeentelijk beheer vallen (Tabel 5). 29 van de 69 slachtoffers valt op gemeentelijke 30 km/u 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         | 3        | 0         | 0    | 0          | 0        | 2                | 5        | 3%       |
| 50 km/h         | 29       | 1         | 0    | 0          | 0        | 0                | 30       | 20%      |
| 60 km/h         | 1        | 3         | 0    | 0          | 0        | 0                | 4        | 3%       |
| 70 km/h         | 0        | 9         | 0    | 0          | 0        | 0                | 9        | 6%       |
| 80 km/h         | 26       | 30        | 0    | 0          | 0        | 1                | 57       | 39%      |
| 90 km/h         | 0        | 0         | 0    | 0          | 0        | 0                | 0        | 0%       |
| 100 km/h        | 0        | 21        | 2    | 0          | 0        | 0                | 23       | 16%      |
| 120 km/h        | 0        | 0         | 2    | 0          | 0        | 0                | 2        | 1%       |
| 130 km/h        | 0        | 0         | 0    | 0          | 0        | 0                | 0        | 0%       |
| Niet ingevuld   | 10       | 8         | 0    | 0          | 0        | 0                | 18       | 12%      |
| Totaal #        | 69       | 72        | 4    | 0          | 0        | 3                | 148      | 100%     |
| Totaal %        | 47%      | 49%       | 3%   | 0%         | 0%       | 2%               | 100%     |          |

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

In totaal blijkt dat de 50 km/u wegen op de vierde plaats staan wat betreft het aantal slachtoffers naar snelheidsregime. Uit Tabel 6 blijkt vervolgens dat 15 van de 25 slachtoffers op 30 km/u wegen kwetsbare verkeersdeelnemers betreffen. Met name de (e)fietsers zijn met 8 van de 30 oververtegenwoordigd in de slachtofferongevallen op 50 km/u wegen. Ook de categorie 'overig' valt op.

| Snelheidsregime | Voetganger | Fiets | E-bike | Bromfiets | Snorfiets | Motor | Personenauto | Bestelauto | Vrachtaut | Scootmob | Brommob | Landbouw | Overig | Totaal # | Totaal % |
|-----------------|------------|-------|--------|-----------|-----------|-------|--------------|------------|-----------|----------|---------|----------|--------|----------|----------|
| 15              | 1          | 0     | 0      | 0         | 0         | 0     | 0            | 0          | 0         | 0        | 0       | 0        | 0      | 1        | 1%       |
| 30              | 0          | 1     | 0      | 1         | 1         | 0     | 1            | 0          | 0         | 0        | 0       | 0        | 1      | 5        | 3%       |
| 50              | 1          | 7     | 1      | 3         | 0         | 3     | 2            | 0          | 0         | 0        | 1       | 0        | 12     | 30       | 20%      |
| 60              | 0          | 1     | 0      | 0         | 0         | 0     | 2            | 0          | 0         | 0        | 0       | 0        | 1      | 4        | 3%       |
| 70              | 0          | 0     | 0      | 0         | 0         | 1     | 8            | 0          | 0         | 0        | 0       | 0        | 0      | 9        | 6%       |
| 80              | 0          | 0     | 0      | 3         | 0         | 5     | 28           | 2          | 1         | 0        | 2       | 0        | 16     | 57       | 38%      |
| 90              | 0          | 0     | 0      | 0         | 0         | 0     | 0            | 0          | 0         | 0        | 0       | 0        | 0      | 0        | 0%       |
| 100             | 0          | 0     | 0      | 0         | 0         | 6     | 11           | 0          | 0         | 0        | 0       | 0        | 6      | 23       | 15%      |
| 120             | 0          | 0     | 0      | 0         | 0         | 1     | 1            | 0          | 0         | 0        | 0       | 0        | 0      | 2        | 1%       |
| 130             | 0          | 0     | 0      | 0         | 0         | 0     | 0            | 0          | 0         | 0        | 0       | 0        | 0      | 0        | 0%       |
| Niet ingevuld   | 0          | 3     | 0      | 1         | 1         | 1     | 0            | 1          | 0         | 0        | 0       | 0        | 11     | 18       | 12%      |
| Totaal #        | 2          | 12    | 1      | 8         | 2         | 17    | 53           | 3          | 1         | 0        | 3       | 0        | 47     | 149      | 100%     |
| Totaal %        | 1%         | 8%    | 1%     | 5%        | 1%        | 11%   | 36%          | 2%         | 1%        | 0%       | 2%      | 0%       | 32%    | 100%     |          |

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

# Risicothema 2: 80 km/u wegen

## Conclusie:

De analyse laat zien dat op een groot deel van de 80 km/u wegen snelheidsovertredingen plaatsvinden, terwijl er zich ook veel kilometers weglengte met dat snelheidsregime binnen de gemeente bevinden en dat met name automobilisten op deze wegen betrokken raken bij slachtofferongevallen.

- Het risicocijfer voor 80 km/u wegen in gemeente Zeewolde is 0.027. Dit is iets lager dan het regionaal (0.03) en provinciaal (0.03) risicocijfer.
- Informatie over de vormtoets wordt later toegevoegd.
- Met name automobilisten komen veel in de slachtofferaantallen voor op 80 km/u wegen.

## Wegenbestand

In totaal beheert de gemeente Zeewolde 76% van de kilometers weglengte binnen het gemeentelijke grondgebied. Binnen de gemeentegrenzen van Zeewolde blijkt dat het wegenbestand (naar kilometers weglengte) voor 47% bestaat uit 80 km/u wegen (Tabel 7).

| Gemeente                                         | zeewolde | 2018 |
|--------------------------------------------------|----------|------|
| Weglengte met een maximum snelheid van 30 km/h   | 73910    | 21%  |
| Weglengte met een maximum snelheid van 50 km/h   | 36414    | 10%  |
| Weglengte met een maximum snelheid van 60 km/h   | 64113    | 18%  |
| Weglengte met een maximum snelheid van 80 km/h   | 166254   | 47%  |
| Weglengte met een maximum snelheid van 100 km/h  | 12612    | 4%   |
| Weglengte met een maximum snelheid van >120 km/h | 1956     | 1%   |
| Totale weglengte                                 | 353303   | 101% |

Tabel 7. Weglengte in m naar snelheidsregime

## Weginrichting

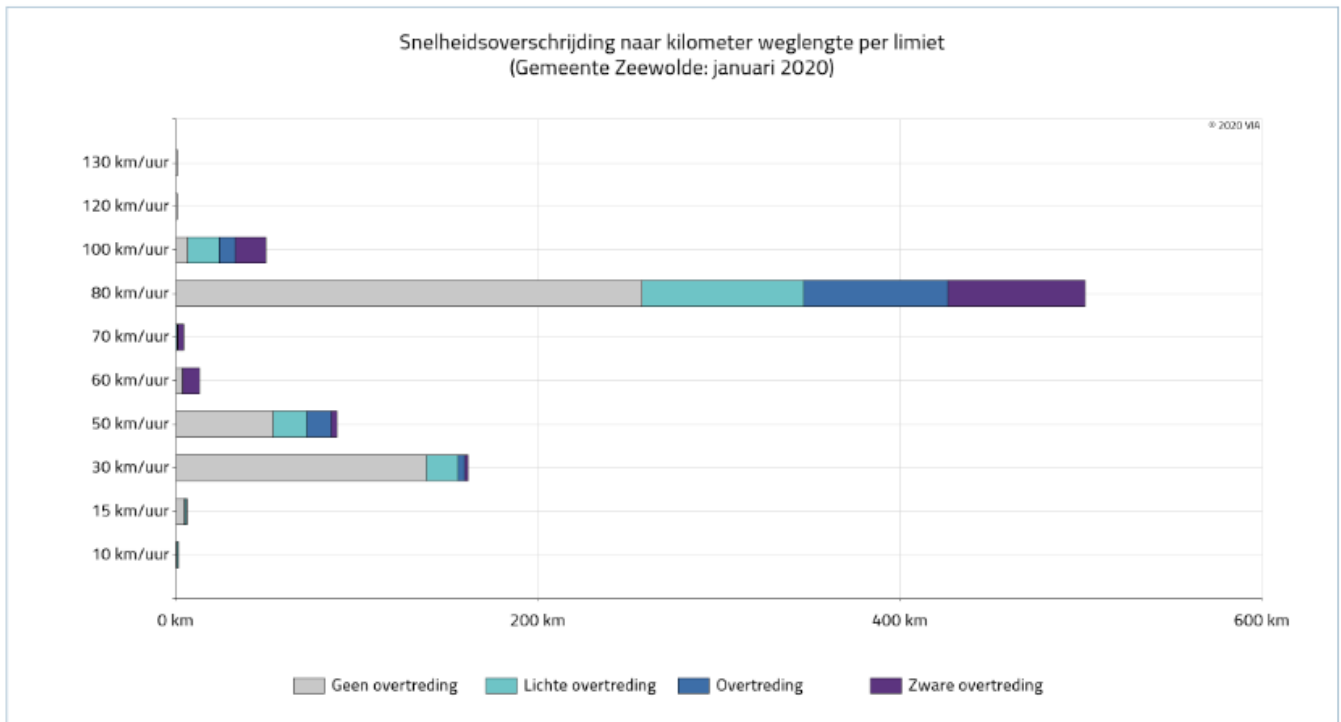
De 80 km/u wegen in het beheer van de gemeente Zeewolde zijn grotendeels lange, rechte wegvakken. Er is veelal geen sprake van vrijliggende fietspaden, die er naar waarschijnlijkheid ook niet gaan komen, wat maakt dat deze wegen idealiter worden afgewaardeerd naar een 60 km/u weg.

## Snelheid

Op basis van de BLIQ rapportage van VIA (Figuur 2) blijkt dat:

- Op ca. 50% van de totale weglengte (van alle 80 km/u wegen) wordt de limiet overschreden. Hiervan is een derde een zware overtreding.

Met name vanwege de gebruikelijke mix van verschillende typen verkeersdeelnemers op 80 km/u wegen zijn hoge snelheden een extra aandachtspunt.



Figuur 2. Snelheidsoverschrijding naar kilometer weglengte per limiet

Volgens het CJIB zijn er op wegen in Zeewolde buiten de bebouwde kom meer snelheidsboetes uitgedeeld dan op wegen binnen de kom.

### HASTIG risicocijfers

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

Het risicocijfer voor 80 km/u wegen in gemeente Zeewolde is 0.027. Dit is iets lager dan het regionaal (0.03) en provinciaal (0.03) risicocijfer. Hoewel dit verschil in absolute zin minimaal is, kan geconcludeerd worden op basis van deze cijfers dat de 80 km/u wegen binnen de gemeente Zeewolde 10% minder risicovol zijn dan de gemiddelde 80 km/u weg in de provincie.

### Ongevallen

Het blijkt dat bijna de helft van de slachtoffers (69 van de 148) vallen op wegen die onder gemeentelijk beheer vallen (Tabel 8). 26 van de 69 slachtoffers valt op gemeentelijke 80 km/u 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         | 3        | 0         | 0    | 0          | 0        | 2                | 5        | 3%       |
| 50 km/h         | 29       | 1         | 0    | 0          | 0        | 0                | 30       | 20%      |
| 60 km/h         | 1        | 3         | 0    | 0          | 0        | 0                | 4        | 3%       |
| 70 km/h         | 0        | 9         | 0    | 0          | 0        | 0                | 9        | 6%       |
| 80 km/h         | 26       | 30        | 0    | 0          | 0        | 1                | 57       | 39%      |
| 90 km/h         | 0        | 0         | 0    | 0          | 0        | 0                | 0        | 0%       |
| 100 km/h        | 0        | 21        | 2    | 0          | 0        | 0                | 23       | 16%      |
| 120 km/h        | 0        | 0         | 2    | 0          | 0        | 0                | 2        | 1%       |
| 130 km/h        | 0        | 0         | 0    | 0          | 0        | 0                | 0        | 0%       |
| Niet ingevuld   | 10       | 8         | 0    | 0          | 0        | 0                | 18       | 12%      |
| Totaal #        | 69       | 72        | 4    | 0          | 0        | 3                | 148      | 100%     |
| Totaal %        | 47%      | 49%       | 3%   | 0%         | 0%       | 2%               | 100%     |          |

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

In totaal blijkt dat de 80 km/u wegen op de eerste plaats staan wat betreft het aantal slachtoffers naar snelheidsregime. Uit Tabel 9 blijkt vervolgens dat 28 van de 57 slachtoffers op 80 km/u wegen automobilisten betreffen. Ook de categorie 'overig' valt op.

| Snelheidsregime | Voetganger | Fiets | E-bike | Bromfiets | Snorfiets | Motor | Personenauto | Bestelauto | Vrachtaut | Scootmob | Brommob | Landbouw | Overig | Totaal # | Totaal % |
|-----------------|------------|-------|--------|-----------|-----------|-------|--------------|------------|-----------|----------|---------|----------|--------|----------|----------|
| 15              | 1          | 0     | 0      | 0         | 0         | 0     | 0            | 0          | 0         | 0        | 0       | 0        | 0      | 1        | 1%       |
| 30              | 0          | 1     | 0      | 1         | 1         | 0     | 1            | 0          | 0         | 0        | 0       | 0        | 1      | 5        | 3%       |
| 50              | 1          | 7     | 1      | 3         | 0         | 3     | 2            | 0          | 0         | 0        | 1       | 0        | 12     | 30       | 20%      |
| 60              | 0          | 1     | 0      | 0         | 0         | 0     | 2            | 0          | 0         | 0        | 0       | 0        | 1      | 4        | 3%       |
| 70              | 0          | 0     | 0      | 0         | 0         | 1     | 8            | 0          | 0         | 0        | 0       | 0        | 0      | 9        | 6%       |
| 80              | 0          | 0     | 0      | 3         | 0         | 5     | 28           | 2          | 1         | 0        | 2       | 0        | 16     | 57       | 38%      |
| 90              | 0          | 0     | 0      | 0         | 0         | 0     | 0            | 0          | 0         | 0        | 0       | 0        | 0      | 0        | 0%       |
| 100             | 0          | 0     | 0      | 0         | 0         | 6     | 11           | 0          | 0         | 0        | 0       | 0        | 6      | 23       | 15%      |
| 120             | 0          | 0     | 0      | 0         | 0         | 1     | 1            | 0          | 0         | 0        | 0       | 0        | 0      | 2        | 1%       |
| 130             | 0          | 0     | 0      | 0         | 0         | 0     | 0            | 0          | 0         | 0        | 0       | 0        | 0      | 0        | 0%       |
| Niet ingevuld   | 0          | 3     | 0      | 1         | 1         | 1     | 0            | 1          | 0         | 0        | 0       | 0        | 11     | 18       | 12%      |
| Totaal #        | 2          | 12    | 1      | 8         | 2         | 17    | 53           | 3          | 1         | 0        | 3       | 0        | 47     | 149      | 100%     |
| Totaal %        | 1%         | 8%    | 1%     | 5%        | 1%        | 11%   | 36%          | 2%         | 1%        | 0%       | 2%      | 0%       | 32%    | 100%     |          |

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

# Risicothema 3: Motorrijders

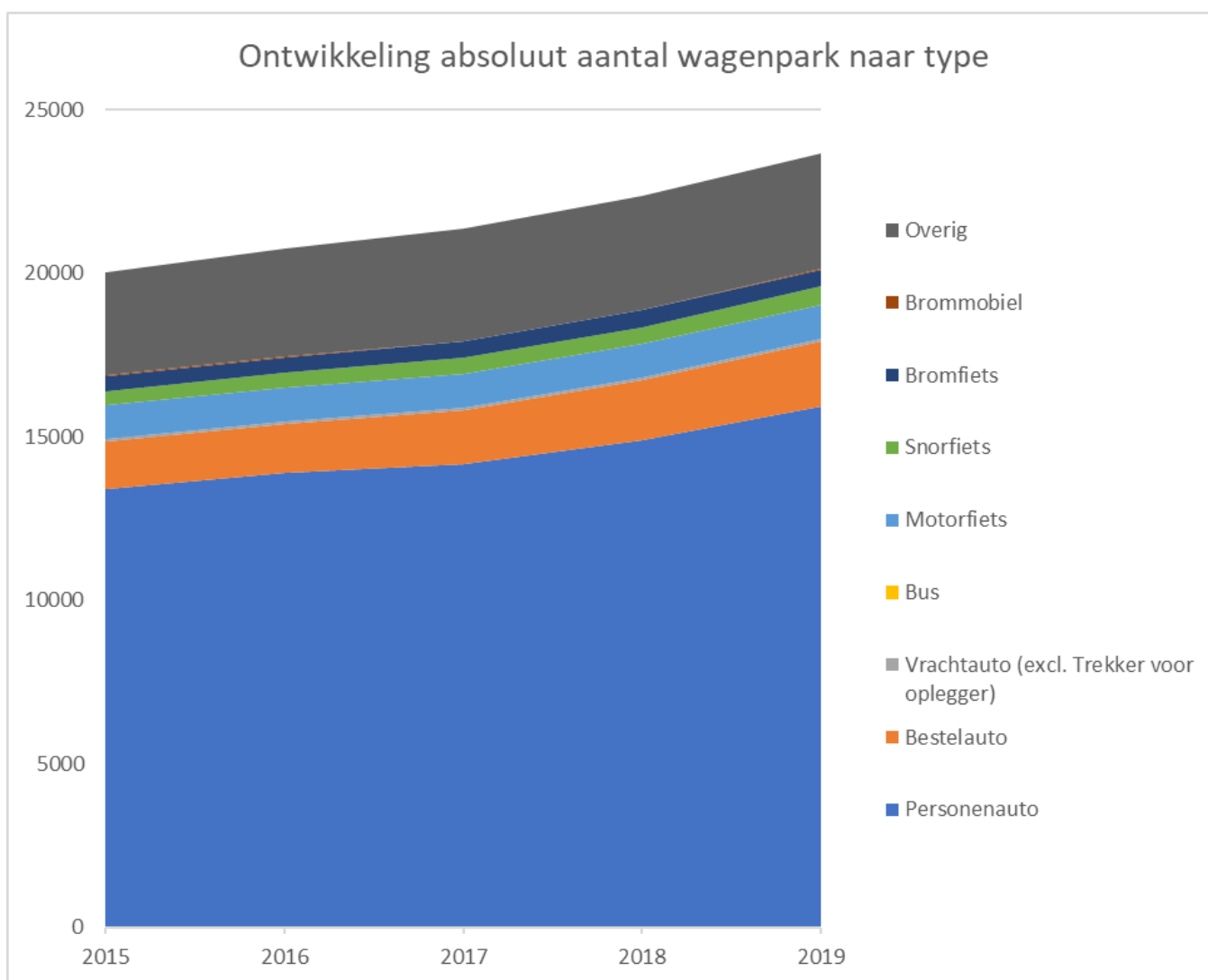
## Conclusie:

De hoogste risico's voor de motorrijder zijn met name op locaties waar de snelheid relatief hoog is ten opzichte van het snelheidslimiet. De volgende subthema's verdienen extra aandacht:

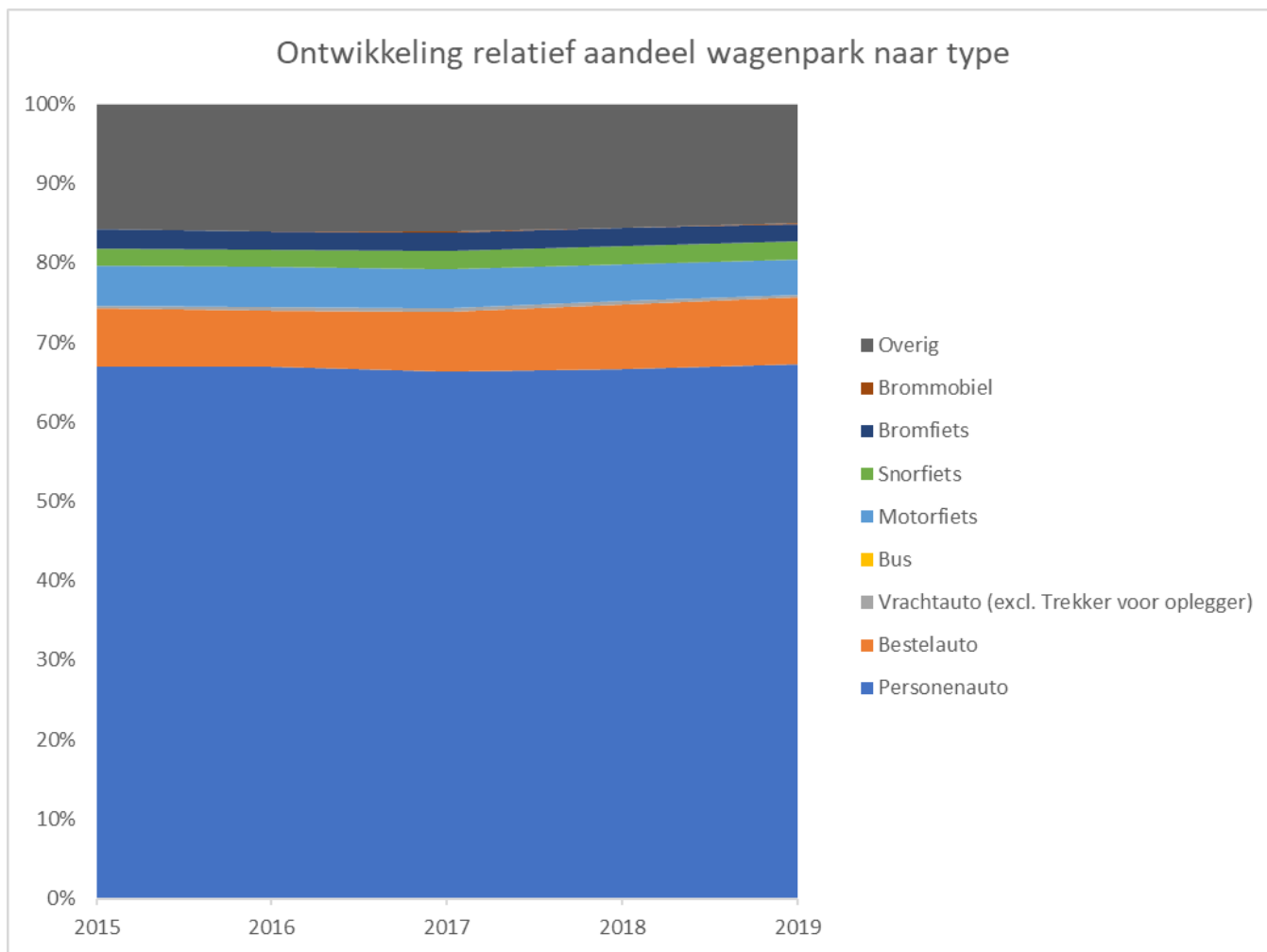
- Wegen buiten de kom (vooral 100 km/u wegen, maar ook 80 km/u wegen)
- Aandacht is nodig voor wegvakken
- Hoewel de bevolking groeit blijft de omvang van het wagenpark aan motoren redelijk stabiel.

## Algemene info

In de afgelopen jaren is het aantal motoren, zowel in absolute (Figuur 3) als relatieve zin (Figuur 4), iets afgenomen. In dezelfde periode steeg het inwonertal met ruim 400 in totaal. Kortom, hoewel de bevolking groeit blijft het aantal motoren min of meer gelijk.



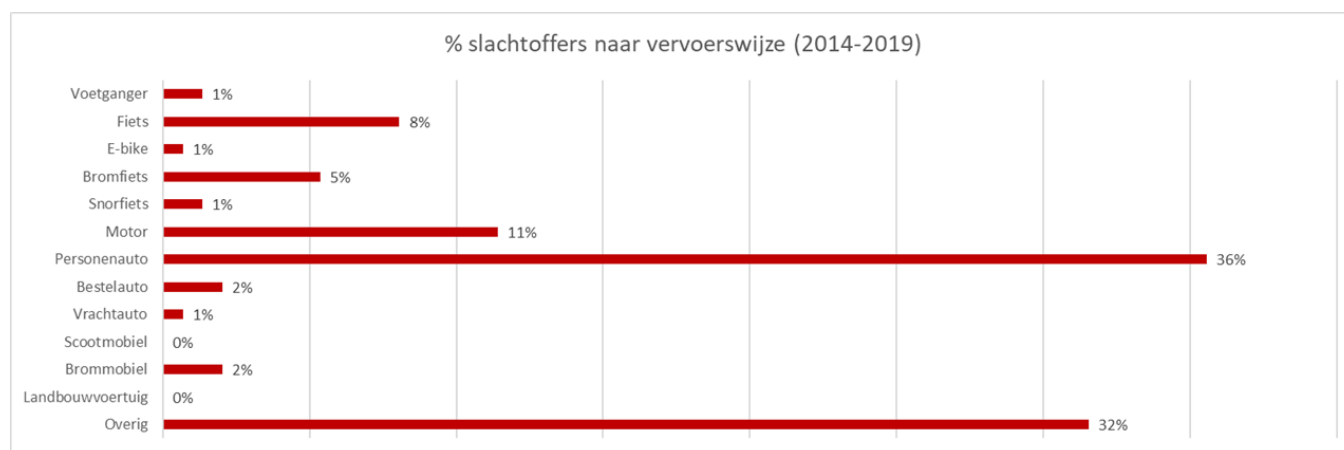
Figuur 3. Ontwikkeling absoluut aantal wagenpark naar type



Figuur 4. Ontwikkeling relatief aandeel wagenpark naar type

### Slachtoffers

11% van de slachtoffers in gemeente Zeewolde vallen op de motor (Figuur 5). Uit Tabel 10 blijkt dat de motorslachtoffers met name vallen op 80 km/u (5) en 100 km/u (6) wegen, op een totaal van 17 motorslachtoffers.



Figuur 5. Slachtoffers naar vervoerswijze

| Snelheidsregime | Voetganger | Fiets | E-bike | Bromfiets | Snorfiets | Motor | Personenauto | Bestelauto | Vrachtaut | Scootmob | Brommobiel | Landbouw | Overig | Totaal # | Totaal % |
|-----------------|------------|-------|--------|-----------|-----------|-------|--------------|------------|-----------|----------|------------|----------|--------|----------|----------|
| 15              | 1          | 0     | 0      | 0         | 0         | 0     | 0            | 0          | 0         | 0        | 0          | 0        | 0      | 1        | 1%       |
| 30              | 0          | 1     | 0      | 1         | 1         | 0     | 1            | 0          | 0         | 0        | 0          | 0        | 1      | 5        | 3%       |
| 50              | 1          | 7     | 1      | 3         | 0         | 3     | 2            | 0          | 0         | 0        | 1          | 0        | 12     | 30       | 20%      |
| 60              | 0          | 1     | 0      | 0         | 0         | 0     | 2            | 0          | 0         | 0        | 0          | 0        | 1      | 4        | 3%       |
| 70              | 0          | 0     | 0      | 0         | 0         | 1     | 8            | 0          | 0         | 0        | 0          | 0        | 0      | 9        | 6%       |
| 80              | 0          | 0     | 0      | 3         | 0         | 5     | 28           | 2          | 1         | 0        | 2          | 0        | 16     | 57       | 38%      |
| 90              | 0          | 0     | 0      | 0         | 0         | 0     | 0            | 0          | 0         | 0        | 0          | 0        | 0      | 0        | 0%       |
| 100             | 0          | 0     | 0      | 0         | 0         | 6     | 11           | 0          | 0         | 0        | 0          | 0        | 6      | 23       | 15%      |
| 120             | 0          | 0     | 0      | 0         | 0         | 1     | 1            | 0          | 0         | 0        | 0          | 0        | 0      | 2        | 1%       |
| 130             | 0          | 0     | 0      | 0         | 0         | 0     | 0            | 0          | 0         | 0        | 0          | 0        | 0      | 0        | 0%       |
| Niet ingevuld   | 0          | 3     | 0      | 1         | 1         | 1     | 0            | 1          | 0         | 0        | 0          | 0        | 11     | 18       | 12%      |
| Totaal #        | 2          | 12    | 1      | 8         | 2         | 17    | 53           | 3          | 1         | 0        | 3          | 0        | 47     | 149      | 100%     |
| Totaal %        | 1%         | 8%    | 1%     | 5%        | 1%        | 11%   | 36%          | 2%         | 1%        | 0%       | 2%         | 0%       | 32%    | 100%     |          |

Tabel 10. Slachtoffers naar maximumsnelheid en modi (2014-2019)

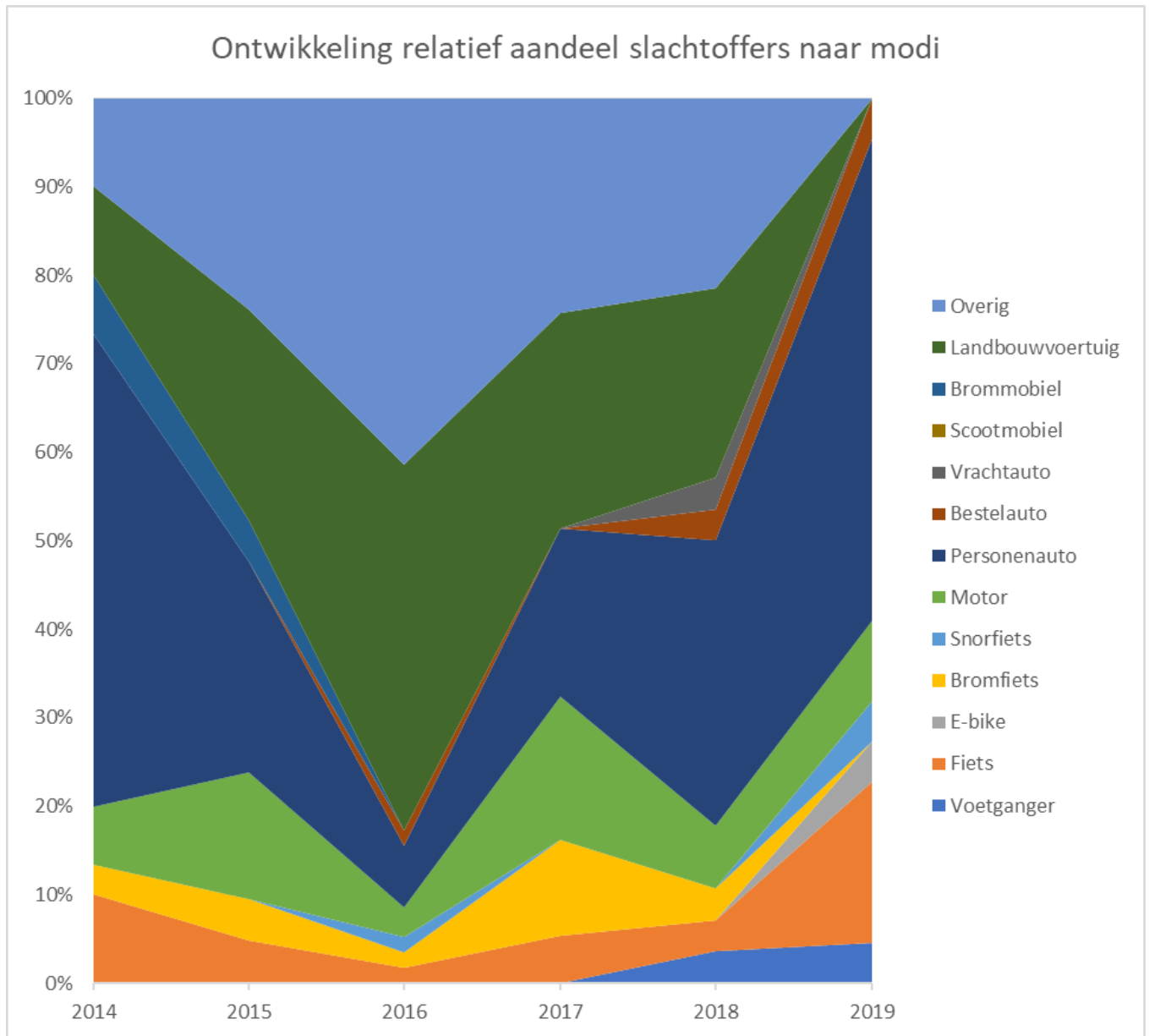
**Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** laat zien dat het aantal motorslachtoffers redelijk is verdeelt over de leeftijdscategorieën: Het betreft zowel jongeren als ouderen. Eventuele maatregelen gericht op de motor richten zich dan ook het beste op bestuurders van alle leeftijden.

| Leeftijd       | Voetganger | Fiets | E-bike | Bromfiets | Snorfiets | Motor | Personenauto | Bestelauto | Vrachtaut | Scootmob | Brommobiel | Landbouwvoertuig | Overig | Totaal # | Totaal % |
|----------------|------------|-------|--------|-----------|-----------|-------|--------------|------------|-----------|----------|------------|------------------|--------|----------|----------|
| 0 t/m 11 jaar  | 0          | 0     | 0      | 0         | 0         | 0     | 1            | 0          | 0         | 0        | 0          | 0                | 0      | 1        | 1%       |
| 12 t/m 15 jaar | 0          | 1     | 0      | 1         | 0         | 0     | 0            | 0          | 0         | 0        | 0          | 0                | 3      | 5        | 3%       |
| 16 t/m 17 jaar | 0          | 1     | 0      | 4         | 2         | 0     | 2            | 0          | 0         | 0        | 0          | 0                | 0      | 9        | 6%       |
| 18 t/m 24 jaar | 0          | 1     | 0      | 0         | 0         | 4     | 7            | 0          | 0         | 0        | 0          | 0                | 8      | 20       | 13%      |
| 25 t/m 39 jaar | 0          | 2     | 1      | 2         | 0         | 4     | 7            | 1          | 0         | 0        | 1          | 0                | 11     | 29       | 19%      |
| 40 t/m 49 jaar | 0          | 2     | 0      | 0         | 0         | 5     | 11           | 1          | 1         | 0        | 1          | 0                | 7      | 28       | 19%      |
| 50 t/m 59 jaar | 1          | 1     | 0      | 0         | 0         | 2     | 10           | 1          | 0         | 0        | 0          | 0                | 8      | 23       | 15%      |
| 60 t/m 69 jaar | 0          | 3     | 0      | 1         | 0         | 2     | 6            | 0          | 0         | 0        | 1          | 0                | 6      | 19       | 13%      |
| 70 en ouder    | 1          | 1     | 0      | 0         | 0         | 0     | 9            | 0          | 0         | 0        | 0          | 0                | 4      | 15       | 10%      |
| 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 #       | 2          | 12    | 1      | 8         | 2         | 17    | 53           | 3          | 1         | 0        | 3          | 0                | 47     | 149      | 100%     |
| Totaal %       | 1%         | 8%    | 1%     | 5%        | 1%        | 11%   | 36%          | 2%         | 1%        | 0%       | 2%         | 0%               | 32%    | 100%     |          |

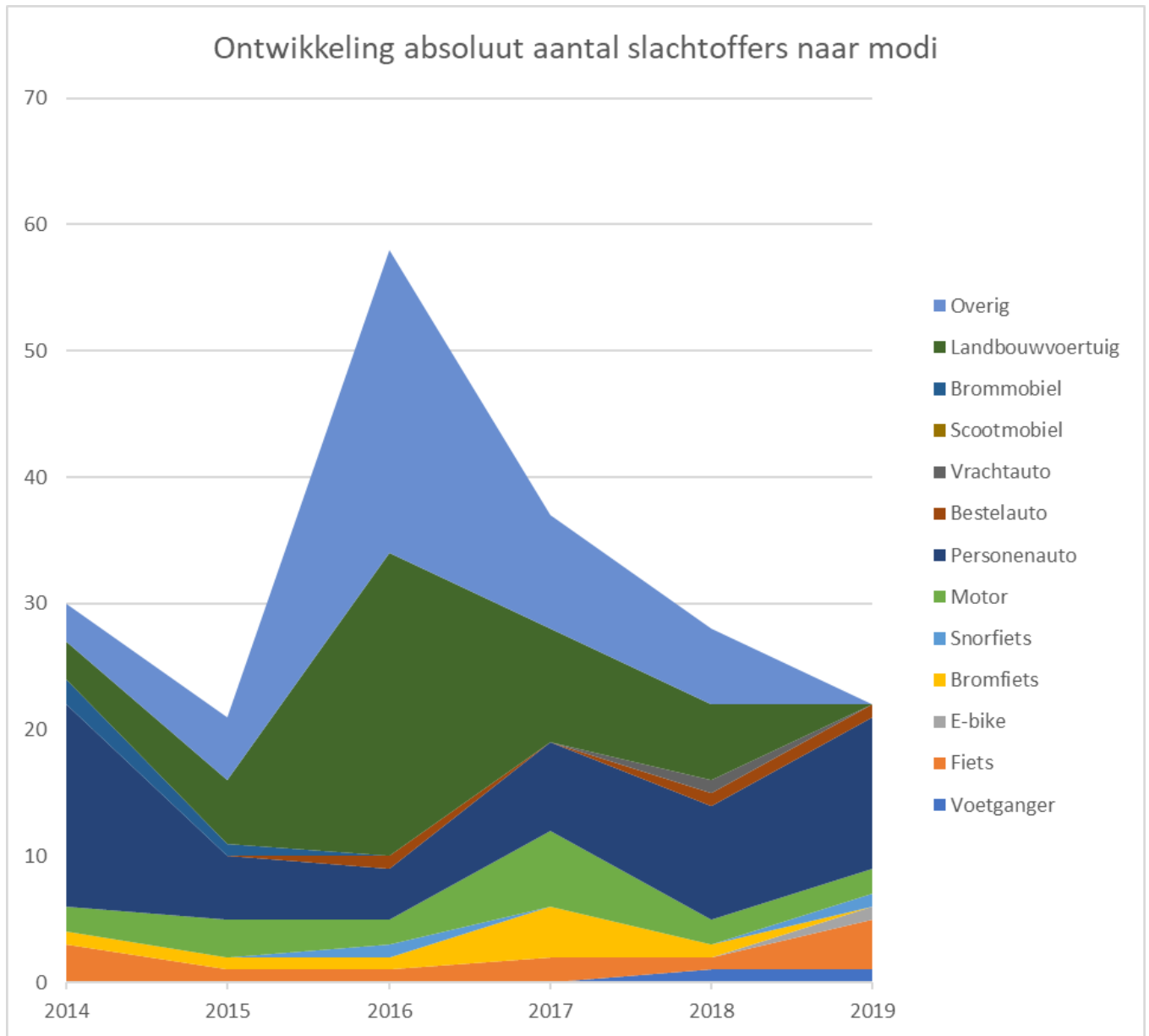
Tabel 11. Slachtoffers naar leeftijd en modi (2014-2019)

Ondanks dat de slachtofferaantallen *per jaar* relatief laag zijn en ook erg fluctueren, lijkt er zowel in absolute zin als relatief gezien sprake te zijn van een stabiele trend in de slachtofferaantallen onder motorrijders. Figuur 6 en Figuur 7 tonen dit.





Figuur 6. Ontwikkeling relatief aandeel slachtoffers naar modaliteit



Figuur 7. Ontwikkeling absoluut aantal slachtoffers naar modaliteit

Daarnaast is in Tabel 12 te zien dat de slachtoffers op motoren voornamelijk buiten de kom vallen, met de nadruk op wegvakken.

| Komgrens         | Binnen de kom |           | Buiten de kom |           | Niet ingevuld |           |
|------------------|---------------|-----------|---------------|-----------|---------------|-----------|
|                  | Wegvak        | Kruispunt | Wegvak        | Kruispunt | Wegvak        | Kruispunt |
| Voetganger       | 2             | 0         | 0             | 0         | 0             | 0         |
| Fiets            | 2             | 7         | 1             | 1         | 0             | 1         |
| E-bike           | 0             | 1         | 0             | 0         | 0             | 0         |
| Snorfiets        | 0             | 1         | 0             | 1         | 0             | 0         |
| Bromfiets        | 1             | 2         | 4             | 1         | 0             | 0         |
| Motor            | 4             | 2         | 8             | 3         | 0             | 0         |
| Personenauto     | 1             | 6         | 27            | 19        | 0             | 0         |
| Bestelauto       | 0             | 0         | 1             | 1         | 1             | 0         |
| Vrachtauto       | 0             | 0         | 1             | 1         | 0             | 0         |
| Landbouwvoertuig | 0             | 0         | 0             | 0         | 0             | 0         |
| Scootmobiel      | 0             | 0         | 0             | 0         | 0             | 0         |
| Brommobiel       | 0             | 1         | 0             | 2         | 0             | 0         |
| Overig           | 8             | 7         | 25            | 5         | 1             | 0         |
| Totaal           | 18            | 27        | 67            | 34        | 2             | 1         |
|                  | 40%           | 60%       | 66%           | 34%       | 67%           | 33%       |
|                  | 45            |           | 101           |           | 3             |           |
|                  | 30%           |           | 68%           |           | 2%            |           |
|                  | 149           |           |               |           |               |           |

Tabel 12. Slachtoffers naar type wegvak en komgrens (2014-2019)

### Ambulanceongevallen

Aanvullend op bovengenoemde cijfers heeft de provincie data over het aantal ambulanceongevallen (van 2013 t/m 2018) aangeleverd. Dit betreft het aantal ritten dat ambulances hebben uitgevoerd, gesorteerd naar vervoerswijze van de betrokken partij(en). Hieruit komen de volgende cijfers naar voren:

- Kruispuntongevallen

| Zeewolde | eenzijdig | auto | bromfiets | bus | fiets | motor | overig ver | voetganger |    |
|----------|-----------|------|-----------|-----|-------|-------|------------|------------|----|
| motor    | 4         | 7    | 0         | 0   | 0     | 0     | 0          | 0          | 11 |

- Wegvakongevallen

| Zeewolde | auto | bromfiets | bus | eenzijdig | fiets | motor | overig ver | voetganger |    |
|----------|------|-----------|-----|-----------|-------|-------|------------|------------|----|
| motor    | 5    | 0         | 0   | 6         | 0     | 1     | 2          | 0          | 14 |

Deze aantallen zijn iets hoger in vergelijking met de data uit de VIA database. Een aannemelijke verklaring hiervoor is een onder-registratie van ongevallen in de VIA database. De politie komt bij de veel ongevallen niet altijd ter plaatse.

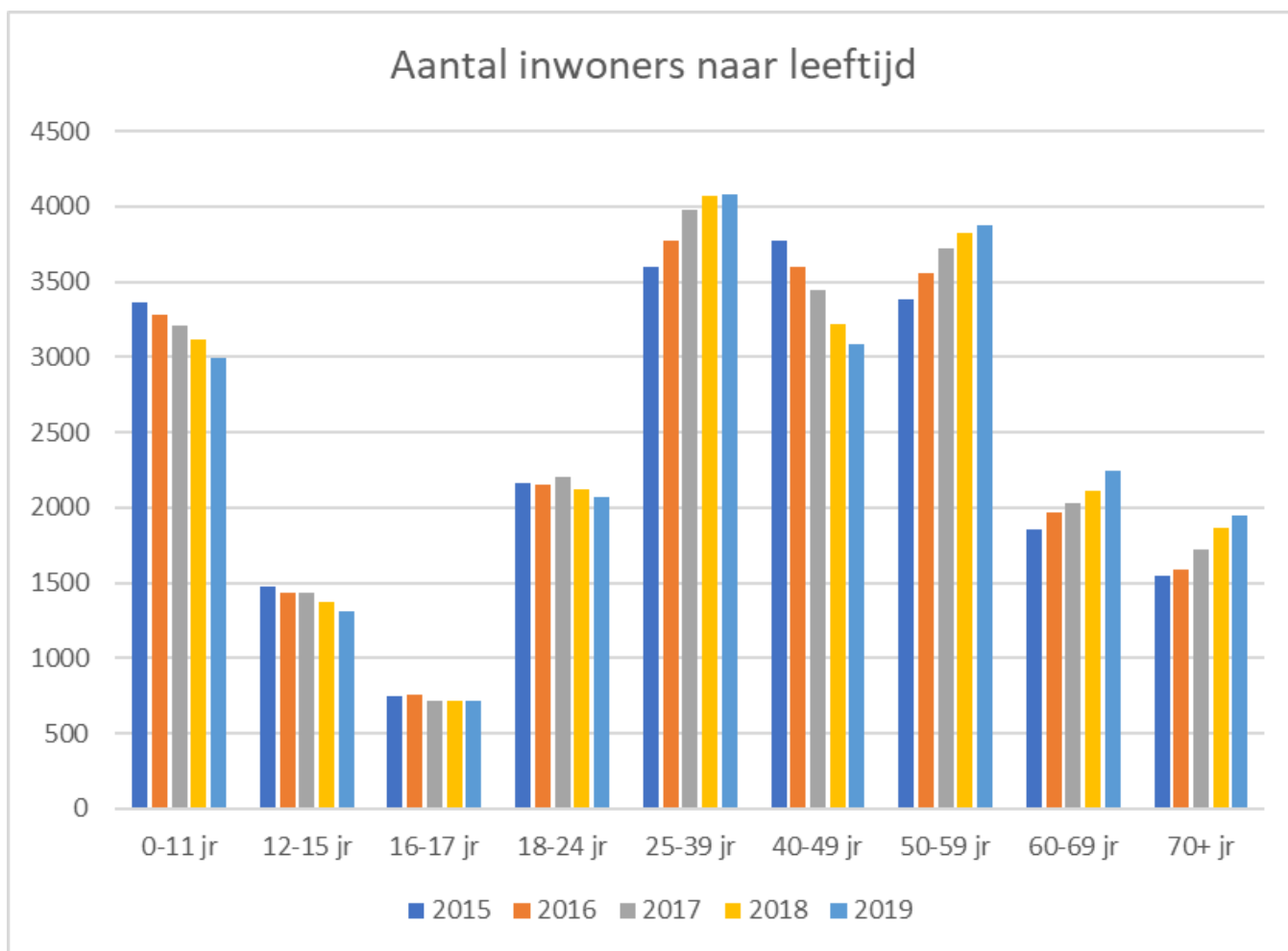
# Risicothema 4: Jonge (beginnend) bestuurders

## Conclusie:

De jonge automobilist vormt 13% van het totale aantal autoslachtoffers. Deze slachtoffers vallen voornamelijk op provinciale 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 afname van 18 tot 24 jarigen waar te nemen in de gemeente Zeewolde over de afgelopen vijf jaar (Figuur 8). Er zijn ruim 2.000 jongeren in deze leeftijdscategorie in de gemeente. De aanwas uit de lagere leeftijdscategorieën neemt echter wel af, dus op de langere termijn zullen de 18-24 jarigen minder toenemen of zelfs in aantal dalen. Het procentuele aandeel van deze groep is over de jaren heen redelijk stabiel gebleven, zo rond de 9%.

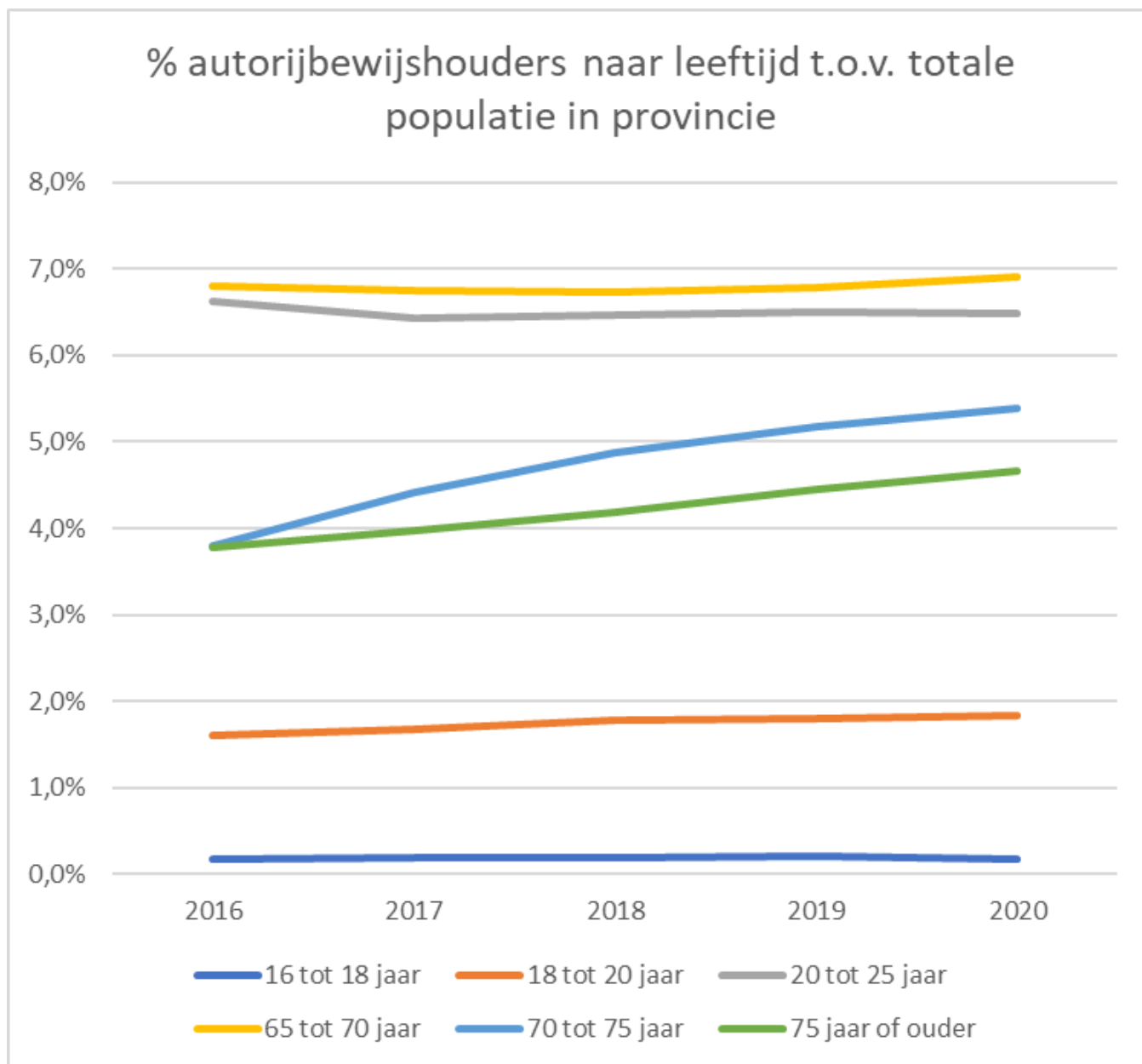


Figuur 8. Aantal inwoners naar leeftijd

## Rijbewijsbezit

Cijfers voor het rijbewijsbezit van de jeugd in Zeewolde zijn 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 9 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 20.500 jonge autobestuurders betrof, was dit in 2020 gestegen naar bijna 22.000 jonge autorijbewijshouders.



Figuur 9. % autorijbewijshouders naar leeftijd

### Slachtoffers

Uit Tabel 13 blijkt dat de 18-24 jarigen op de tweede plaats staan qua slachtofferaantal per 1.000 inwoners. Ruim 14% van de letselslachtoffers (gewonden, er zijn geen doden gevallen) vallen in deze leeftijdscategorie. Zo'n 13% van het totale aantal slachtoffers (149) binnen de gemeentegrenzen zijn 18 tot 24 jaar.

| Leeftijd       | Slachtoffers | Doden    | Gewonden   | %v.totaal doden | %v.totaal gewonden | Slachtoffers per 1000 inwoners (peildatum 2019) |
|----------------|--------------|----------|------------|-----------------|--------------------|-------------------------------------------------|
| 0 t/m 11 jaar  | 1            | 1        | 0          | 12,5%           | 0,0%               | 0,3                                             |
| 12 t/m 15 jaar | 5            | 1        | 4          | 12,5%           | 2,8%               | 3,8                                             |
| 16 t/m 17 jaar | 9            | 1        | 8          | 12,5%           | 5,7%               | 12,7                                            |
| 18 t/m 24 jaar | 20           | 0        | 20         | 0,0%            | 14,2%              | 9,7                                             |
| 25 t/m 39 jaar | 29           | 1        | 28         | 12,5%           | 19,9%              | 7,1                                             |
| 40 t/m 49 jaar | 28           | 1        | 27         | 12,5%           | 19,1%              | 9,1                                             |
| 50 t/m 59 jaar | 23           | 0        | 23         | 0,0%            | 16,3%              | 5,9                                             |
| 60 t/m 69 jaar | 19           | 2        | 17         | 25,0%           | 12,1%              | 8,5                                             |
| 70 en ouder    | 15           | 1        | 14         | 12,5%           | 9,9%               | 7,7                                             |
| Niet ingevuld  | 0            | 0        | 0          | 0,0%            | 0,0%               |                                                 |
| Onbekend       | 0            | 0        | 0          | 0,0%            | 0,0%               |                                                 |
| <b>Totaal</b>  | <b>149</b>   | <b>8</b> | <b>141</b> | <b>100%</b>     | <b>100%</b>        | <b>64,8</b>                                     |

Tabel 13. Slachtoffers naar leeftijd (2014-2019)

Uit Tabel 14 blijkt vervolgens dat 7 van de 20 slachtoffers in deze leeftijd vallen als gebruiker van de personenwagen. Ook de categorie 'overig' valt op (8 slachtoffers).

| Leeftijd        | Voetganger | Fiets     | E-bike    | Bromfiets | Snorfiets | Motor      | Personenauto | Bestelauto | Vrachtaut | Scootmob  | Brommobiel | Landbouwvoertuig | Overig     | Totaal #    | Totaal %    |
|-----------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|--------------|------------|-----------|-----------|------------|------------------|------------|-------------|-------------|
| 0 t/m 11 jaar   | 0          | 0         | 0         | 0         | 0         | 0          | 1            | 0          | 0         | 0         | 0          | 0                | 0          | 1           | 1%          |
| 12 t/m 15 jaar  | 0          | 1         | 0         | 1         | 0         | 0          | 0            | 0          | 0         | 0         | 0          | 0                | 3          | 5           | 3%          |
| 16 t/m 17 jaar  | 0          | 1         | 0         | 4         | 2         | 0          | 2            | 0          | 0         | 0         | 0          | 0                | 0          | 9           | 6%          |
| 18 t/m 24 jaar  | 0          | 1         | 0         | 0         | 0         | 4          | 7            | 0          | 0         | 0         | 0          | 0                | 8          | 20          | 13%         |
| 25 t/m 39 jaar  | 0          | 2         | 1         | 2         | 0         | 4          | 7            | 1          | 0         | 0         | 1          | 0                | 11         | 29          | 19%         |
| 40 t/m 49 jaar  | 0          | 2         | 0         | 0         | 0         | 5          | 11           | 1          | 1         | 0         | 1          | 0                | 7          | 28          | 19%         |
| 50 t/m 59 jaar  | 1          | 1         | 0         | 0         | 0         | 2          | 10           | 1          | 0         | 0         | 0          | 0                | 8          | 23          | 15%         |
| 60 t/m 69 jaar  | 0          | 3         | 0         | 1         | 0         | 2          | 6            | 0          | 0         | 0         | 1          | 0                | 6          | 19          | 13%         |
| 70 en ouder     | 1          | 1         | 0         | 0         | 0         | 0          | 9            | 0          | 0         | 0         | 0          | 0                | 4          | 15          | 10%         |
| 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>2</b>   | <b>12</b> | <b>1</b>  | <b>8</b>  | <b>2</b>  | <b>17</b>  | <b>53</b>    | <b>3</b>   | <b>1</b>  | <b>0</b>  | <b>3</b>   | <b>0</b>         | <b>47</b>  | <b>149</b>  | <b>100%</b> |
| <b>Totaal %</b> | <b>1%</b>  | <b>8%</b> | <b>1%</b> | <b>5%</b> | <b>1%</b> | <b>11%</b> | <b>36%</b>   | <b>2%</b>  | <b>1%</b> | <b>0%</b> | <b>2%</b>  | <b>0%</b>        | <b>32%</b> | <b>100%</b> |             |

Tabel 14. Slachtoffers naar leeftijd en modi (2014-2019)

Tabel 15 laat zien dat een slachtoffers dodelijk gewond raakte, op een gemeentelijke 80 km/u weg. Van de overige 6 slachtoffers vallen er 5 op een provinciale weg.

| 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            | 1            | 0           | 0            | 0           | 0           | 1        | 14,3%    |
| 18 t/m 24 | Dodelijk | Provincie       | 0           | 0           | 0            | 0           | 0            | 0            | 0           | 0            | 0           | 0           | 0        | 0,0%     |
| 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           | 1            | 0           | 0            | 0            | 0           | 0            | 0           | 0           | 1        | 14,3%    |
| 18 t/m 24 | Letsel   | Provincie       | 0           | 0           | 1            | 0           | 3            | 0            | 0           | 1            | 0           | 0           | 5        | 71,4%    |
| 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>2</b>     | <b>0</b>    | <b>3</b>     | <b>1</b>     | <b>0</b>    | <b>1</b>     | <b>0</b>    | <b>0</b>    | <b>7</b> |          |
|           |          | <b>Totaal %</b> | <b>0,0%</b> | <b>0,0%</b> | <b>28,6%</b> | <b>0,0%</b> | <b>42,9%</b> | <b>14,3%</b> | <b>0,0%</b> | <b>14,3%</b> | <b>0,0%</b> | <b>0,0%</b> |          |          |

Tabel 15. Slachtoffers onder beginnende automobilisten naar snelheidsregime en wegbeheerder

# Risicothema 5: Senioren in het algemeen

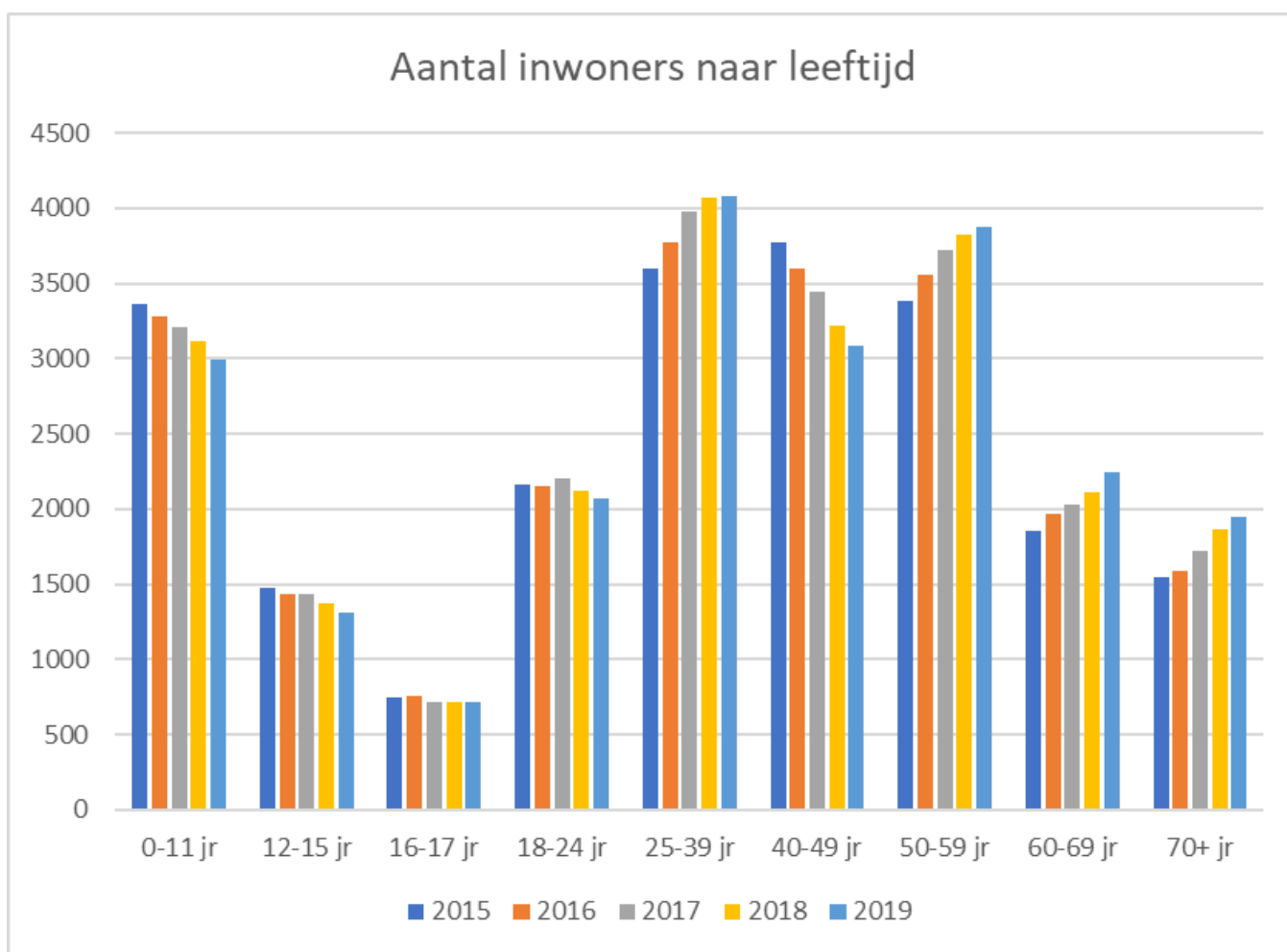
## Conclusie:

Het aantal ouderen neemt toe en het risico op letsel in deze groep is groot. De belangrijkste subthema's zijn:

- De senior automobilist (60+) vormt 23% van het totale aantal autoslachtoffers. Deze slachtoffers vallen voornamelijk op 80 km/u wegen.
- 70-plussers op de fiets (incl. e-bike)

## Bevolkingsopbouw

Het aantal senioren in de gemeente Zeewolde is over de afgelopen vijf jaar toegenomen. Er zijn ruim 4.000 senioren in de gemeente. Daarbij neemt aanwas uit de lagere leeftijdscategorieën af, dus op de langere termijn neemt de vergrijzing toe. Het procentuele aandeel van deze groep is over de jaren heen redelijk stabiel gebleven, zo rond de 20%.

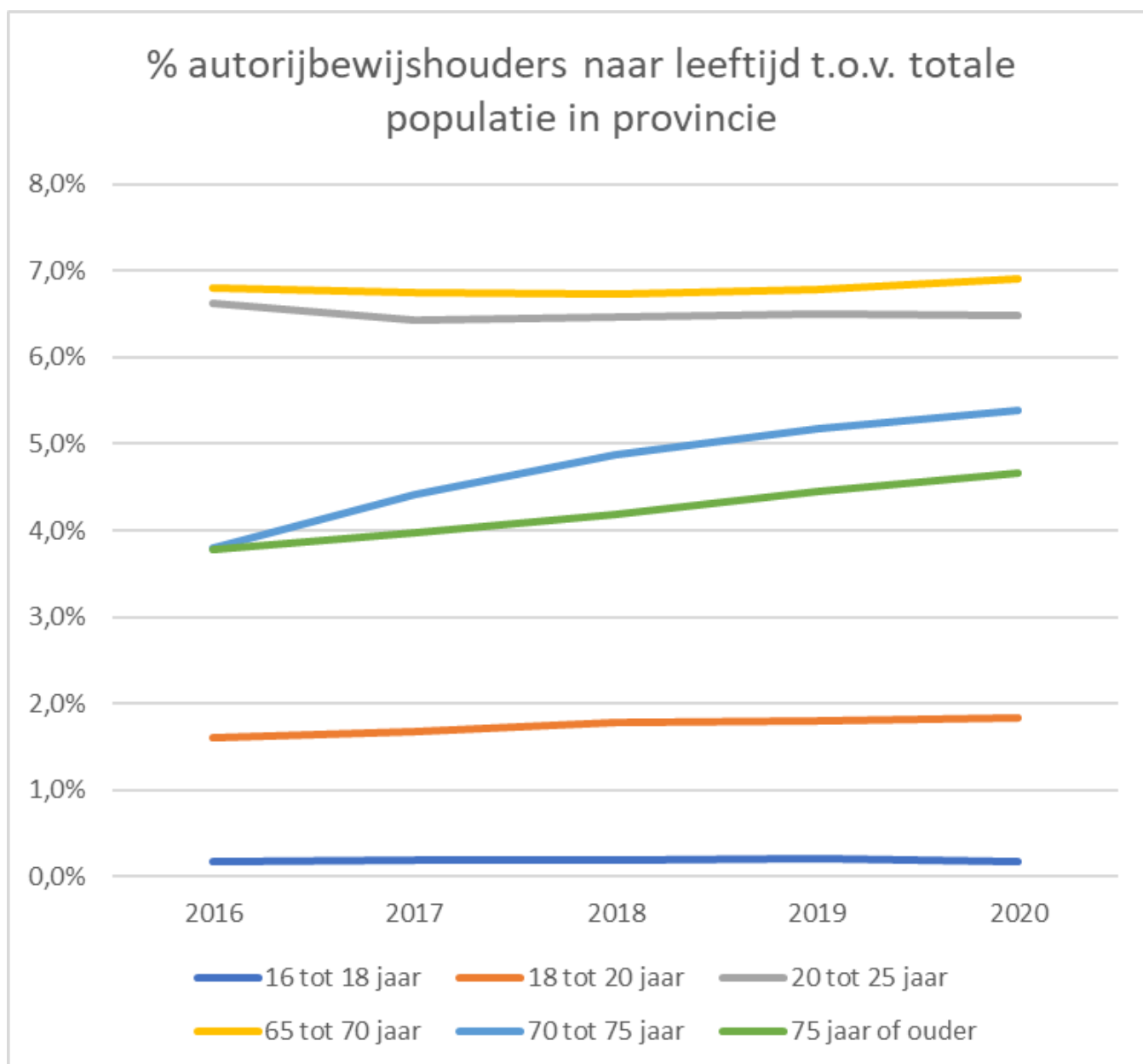


Figuur 10. Aantal inwoners naar leeftijd

## Rijbewijsbezit

Cijfers voor het rijbewijsbezit van senioren in Zeewolde zijn 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 11 blijkt dat het aandeel senioren in Flevoland dat beschikt over een autorijbewijs, ten opzichte van de totale populatie autorijbewijsbezitters in de provincie, is gestegen; waar dit in 2016 nog ruim 35.000 senior rijbewijshouders betrof, was dit in 2020 gestegen naar bijna 44.000 senior rijbewijshouders.



Figuur 11. % autorijbewijshouders naar leeftijd

### Slachtoffers

Uit Tabel 16 blijkt dat de 60+ers op de eerste plaats staan qua slachtofferaantal per 1.000 inwoners. Ca. 22% van de letselslachtoffers en 38% van de doden vallen in deze leeftijdscategorie. Zo'n 23% van het totale aantal slachtoffers (149) binnen de gemeentegrenzen zijn 60+.



| Leeftijd       | Slachtoffers | Doden    | Gewonden   | %v.totaal doden | %v.totaal gewonden | Slachtoffers per 1000 inwoners (peildatum 2019) |
|----------------|--------------|----------|------------|-----------------|--------------------|-------------------------------------------------|
| 0 t/m 11 jaar  | 1            | 1        | 0          | 12,5%           | 0,0%               | 0,3                                             |
| 12 t/m 15 jaar | 5            | 1        | 4          | 12,5%           | 2,8%               | 3,8                                             |
| 16 t/m 17 jaar | 9            | 1        | 8          | 12,5%           | 5,7%               | 12,7                                            |
| 18 t/m 24 jaar | 20           | 0        | 20         | 0,0%            | 14,2%              | 9,7                                             |
| 25 t/m 39 jaar | 29           | 1        | 28         | 12,5%           | 19,9%              | 7,1                                             |
| 40 t/m 49 jaar | 28           | 1        | 27         | 12,5%           | 19,1%              | 9,1                                             |
| 50 t/m 59 jaar | 23           | 0        | 23         | 0,0%            | 16,3%              | 5,9                                             |
| 60 t/m 69 jaar | 19           | 2        | 17         | 25,0%           | 12,1%              | 8,5                                             |
| 70 en ouder    | 15           | 1        | 14         | 12,5%           | 9,9%               | 7,7                                             |
| Niet ingevuld  | 0            | 0        | 0          | 0,0%            | 0,0%               |                                                 |
| Onbekend       | 0            | 0        | 0          | 0,0%            | 0,0%               |                                                 |
| <b>Totaal</b>  | <b>149</b>   | <b>8</b> | <b>141</b> | <b>100%</b>     | <b>100%</b>        | <b>64,8</b>                                     |

Tabel 16. Slachtoffers naar leeftijd (2014-2019)

Uit Tabel 17 blijkt vervolgens dat 15 van de 34 slachtoffers in deze leeftijd vallen als gebruiker van de personenwagen. Van alle autoslachtoffers in de gemeente (53) vallen 15 in deze leeftijdsgroep.

| Leeftijd        | Voetganger | Fiets     | E-bike    | Bromfiets | Snorfiets | Motor      | Personenauto | Bestelauto | Vrachtaut | Scootmob  | Brommobiel | Landbouwvoertuig | Overig     | Totaal #    | Totaal %    |
|-----------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|--------------|------------|-----------|-----------|------------|------------------|------------|-------------|-------------|
| 0 t/m 11 jaar   | 0          | 0         | 0         | 0         | 0         | 0          | 1            | 0          | 0         | 0         | 0          | 0                | 0          | 1           | 1%          |
| 12 t/m 15 jaar  | 0          | 1         | 0         | 1         | 0         | 0          | 0            | 0          | 0         | 0         | 0          | 0                | 3          | 5           | 3%          |
| 16 t/m 17 jaar  | 0          | 1         | 0         | 4         | 2         | 0          | 2            | 0          | 0         | 0         | 0          | 0                | 0          | 9           | 6%          |
| 18 t/m 24 jaar  | 0          | 1         | 0         | 0         | 0         | 4          | 7            | 0          | 0         | 0         | 0          | 0                | 8          | 20          | 13%         |
| 25 t/m 39 jaar  | 0          | 2         | 1         | 2         | 0         | 4          | 7            | 1          | 0         | 0         | 1          | 0                | 11         | 29          | 19%         |
| 40 t/m 49 jaar  | 0          | 2         | 0         | 0         | 0         | 5          | 11           | 1          | 1         | 0         | 1          | 0                | 7          | 28          | 19%         |
| 50 t/m 59 jaar  | 1          | 1         | 0         | 0         | 0         | 2          | 10           | 1          | 0         | 0         | 0          | 0                | 8          | 23          | 15%         |
| 60 t/m 69 jaar  | 0          | 3         | 0         | 1         | 0         | 2          | 6            | 0          | 0         | 0         | 1          | 0                | 6          | 19          | 13%         |
| 70 en ouder     | 1          | 1         | 0         | 0         | 0         | 0          | 9            | 0          | 0         | 0         | 0          | 0                | 4          | 15          | 10%         |
| 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>2</b>   | <b>12</b> | <b>1</b>  | <b>8</b>  | <b>2</b>  | <b>17</b>  | <b>53</b>    | <b>3</b>   | <b>1</b>  | <b>0</b>  | <b>3</b>   | <b>0</b>         | <b>47</b>  | <b>149</b>  | <b>100%</b> |
| <b>Totaal %</b> | <b>1%</b>  | <b>8%</b> | <b>1%</b> | <b>5%</b> | <b>1%</b> | <b>11%</b> | <b>36%</b>   | <b>2%</b>  | <b>1%</b> | <b>0%</b> | <b>2%</b>  | <b>0%</b>        | <b>32%</b> | <b>100%</b> |             |

Tabel 17. Slachtoffers naar leeftijd en modi (2014-2019)

Tabel 18 laat zien dat twee 60+ers dodelijk gewond raakten, beide op een provinciale weg (80 km/u). De andere 13 letselgewonden vallen voornamelijk op provinciale wegen (80 en 100 km/u). Op de gemeentelijke wegen gaat het om 1 gewonde op een 30 km/u weg en 3 gewonden op een 80 km/u weg.

| Leeftijd  | Afloop   | Wegbeheer       | 15          | 30          | 50          | 60          | 70          | 80           | 90          | 100          | 120         | 130         | Totaal #  | Totaal % |
|-----------|----------|-----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|-------------|-----------|----------|
| 60 en oud | Dodelijk | Gemeente        | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0            | 0           | 0            | 0           | 0           | 0         | 0,0%     |
| 60 en oud | Dodelijk | Provincie       | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 2            | 0           | 0            | 0           | 0           | 2         | 13,3%    |
| 60 en oud | Dodelijk | Rijk            | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0            | 0           | 0            | 0           | 0           | 0         | 0,0%     |
| 60 en oud | Letsel   | Gemeente        | 0           | 1           | 0           | 0           | 0           | 3            | 0           | 0            | 0           | 0           | 4         | 26,7%    |
| 60 en oud | Letsel   | Provincie       | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 6            | 0           | 3            | 0           | 0           | 9         | 60,0%    |
| 60 en oud | Letsel   | Rijk            | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0            | 0           | 0            | 0           | 0           | 0         | 0,0%     |
|           |          | <b>Totaal #</b> | <b>0</b>    | <b>1</b>    | <b>0</b>    | <b>0</b>    | <b>0</b>    | <b>11</b>    | <b>0</b>    | <b>3</b>     | <b>0</b>    | <b>0</b>    | <b>15</b> |          |
|           |          | <b>Totaal %</b> | <b>0,0%</b> | <b>6,7%</b> | <b>0,0%</b> | <b>0,0%</b> | <b>0,0%</b> | <b>73,3%</b> | <b>0,0%</b> | <b>20,0%</b> | <b>0,0%</b> | <b>0,0%</b> |           |          |

Tabel 18. Slachtoffers onder oudere automobilisten naar snelheidsregime en wegbeheerder

## Risicothema 6: Landbouwverkeer in het buitengebied

### Conclusie:

Landbouwverkeer in het buitengebied is een risico in de gemeente Zeewolde door de combinatie van het feit dat de gemeente in een agrarische regio is gelegen, met veel landbouwverkeer, en de beperkte inrichting van de veelal smalle wegen in het buitengebied.

Landbouwverkeer is vaak slecht vertegenwoordigd in de beschikbare informatie rondom verkeersveiligheid. Dat betekent niet per definitie dat het niet voor verkeersveiligheidsrisico's zorgt. Zeewolde is een gemeente met veel landbouwverkeer. Zowel in het buitengebied als in de kleinere kernen is landbouwverkeer een groot onderdeel van het verkeersbeeld. Dit brengt risico's met zich mee. De vormtoets laat zien dat wegen in de verschillende gebieden van de gemeente niet vrij zijn landbouwverkeer. Doordat de inrichting tevens beperkt is verhoogd dat het risico in combinatie met andere verkeersdeelnemers.

Door het SWOV is onderzoek gedaan naar landbouwverkeer in het buitengebied en de slachtoffers bij ongevallen met deze voertuigen. Slachtoffers van een ongeval met een landbouwvoertuig vallen grotendeels bij de tegenpartij. De meeste slachtoffers vallen onder fietsers en inzittenden van bestel- en personenauto's. Onder de doden is het aandeel fietsers het hoogst. Onder de ernstig verkeersgewonden was in de periode 2005-2009 het aandeel inzittenden van bestel- en personenauto's het hoogst. Het aandeel slachtoffers onder bestuurders en eventuele passagiers van het landbouwvoertuig is een stuk lager. Het overgrote deel van de dodelijke ongevallen met landbouwvoertuigen gebeurt op wegen buiten de bebouwde kom: op 80- en 60 km/uur-wegen. Een belangrijke ongevalsoorzaak is de breedte van het (land)bouwvoertuig in combinatie met vooral smalle wegen, evenals het feit dat het zicht van de bestuurder vaak geblokkeerd wordt door delen van het voertuig, werktuigen of lading. Ook de zichtbaarheid en herkenbaarheid van landbouwvoertuigen in het donker kan een probleem zijn.

## Risicothema 7: 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 letsel 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 gemeentenniveau 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.

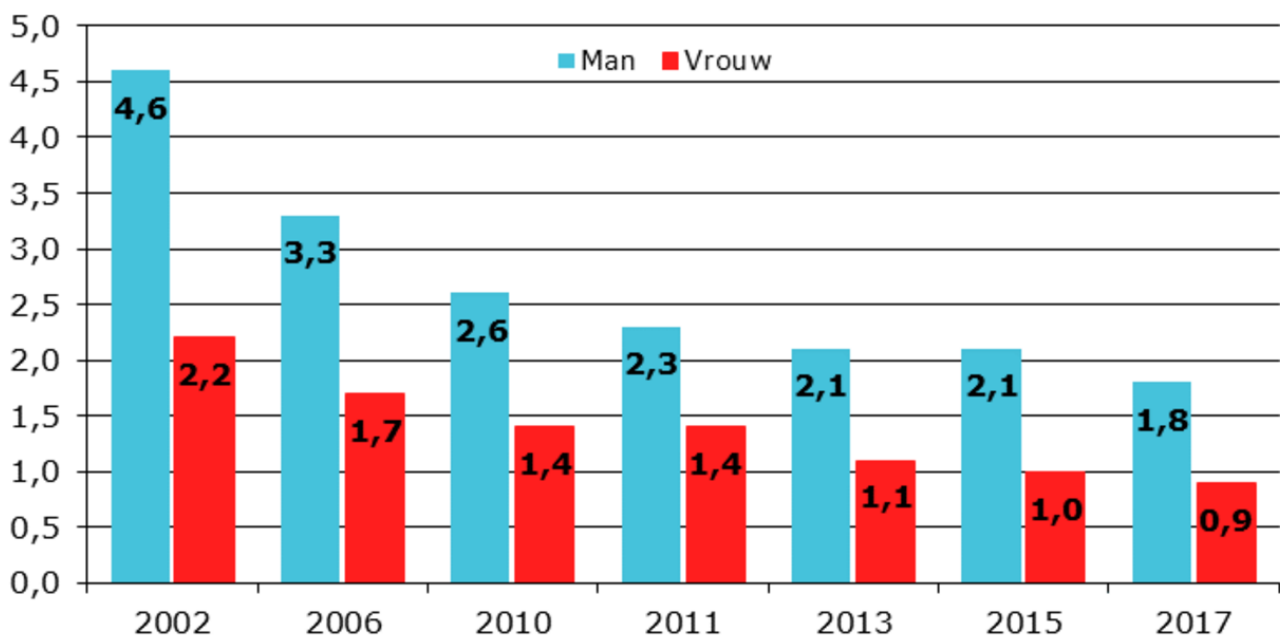
Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2017 (I&W) richt zich o.a. op de politieregio West-Nederland, waar Almere onder valt. De hieronder gepresenteerde cijfers zijn van toepassing op de hele regio. In deze regio was enkele jaren een daling zichtbaar van het percentage gecontroleerde automobilisten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

Tabel 19. 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  |

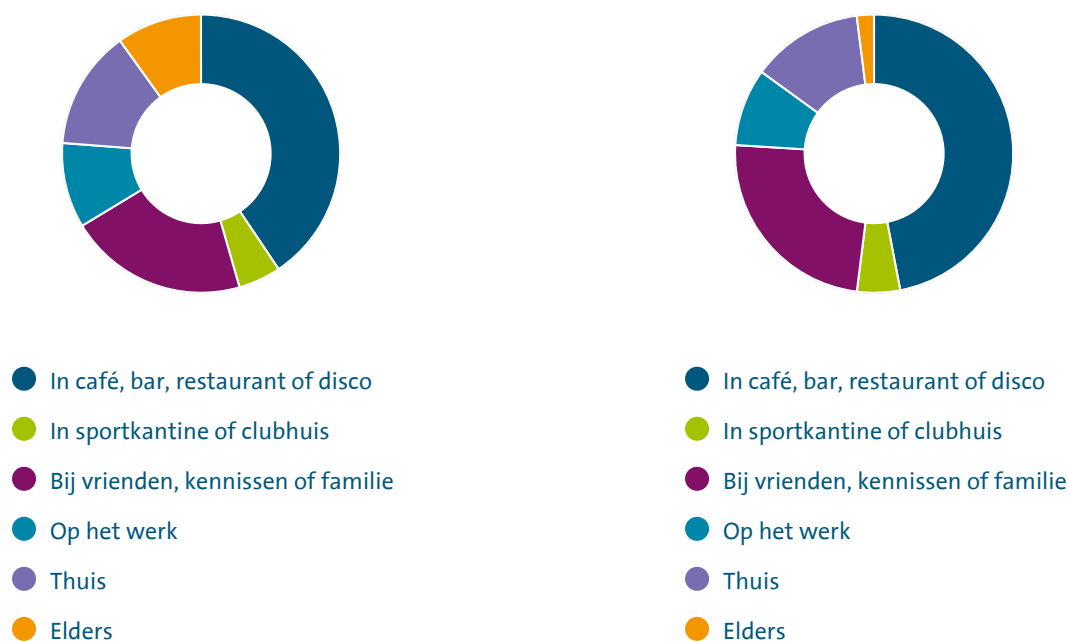
Het aandeel mannen dat rijdt onder invloed is hoger dan het aandeel vrouwen. Tevens zien we dat het aandeel 35 tot 49 jaar het vaakst rijdt onder invloed.

|                  | 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 12. 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 13. Locatie van alcohol inname bij beginnende of ervaren bestuurders

In steden van >100.000 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 gemeenten 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.

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 8: Snelheid in het verkeer

## Conclusie:

Snelheidsproblematiek in de gemeente Zeewolde concentreert zich met name op:

- Gelderseweg
- Sportlaan
- Provinciale wegen: N705, N305, N704
- Vrijwel alle 80 km/u wegen

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 50 en 80 km/u wegen reeds behandeld. In deze paragraaf wordt ingegaan op specifieke wegen waar snelheid(sovertredingen) een probleem zijn.

## Snelheidsoverschrijding

Voor de 50 en 80 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 veel wegen sprake is van een overschrijding van de limiet. Figuur 14, Figuur 15 en Figuur 16 tonen dit.



- < 1,0
  - 1,0 - 2,0
  - 2,0 - 3,0
  - 3,0 - 4,0
  - 4,0 - 5,0
  - 5,0 - 6,0
  - 6,0 - 7,0
  - 7,0 - 8,0
  - 8,0 - 9,0
  - 9,0 - 10,0
  - 10,0 - 999,0
- waarde in km/u

Limietoverschrijding V85 voor de maand juni 2020

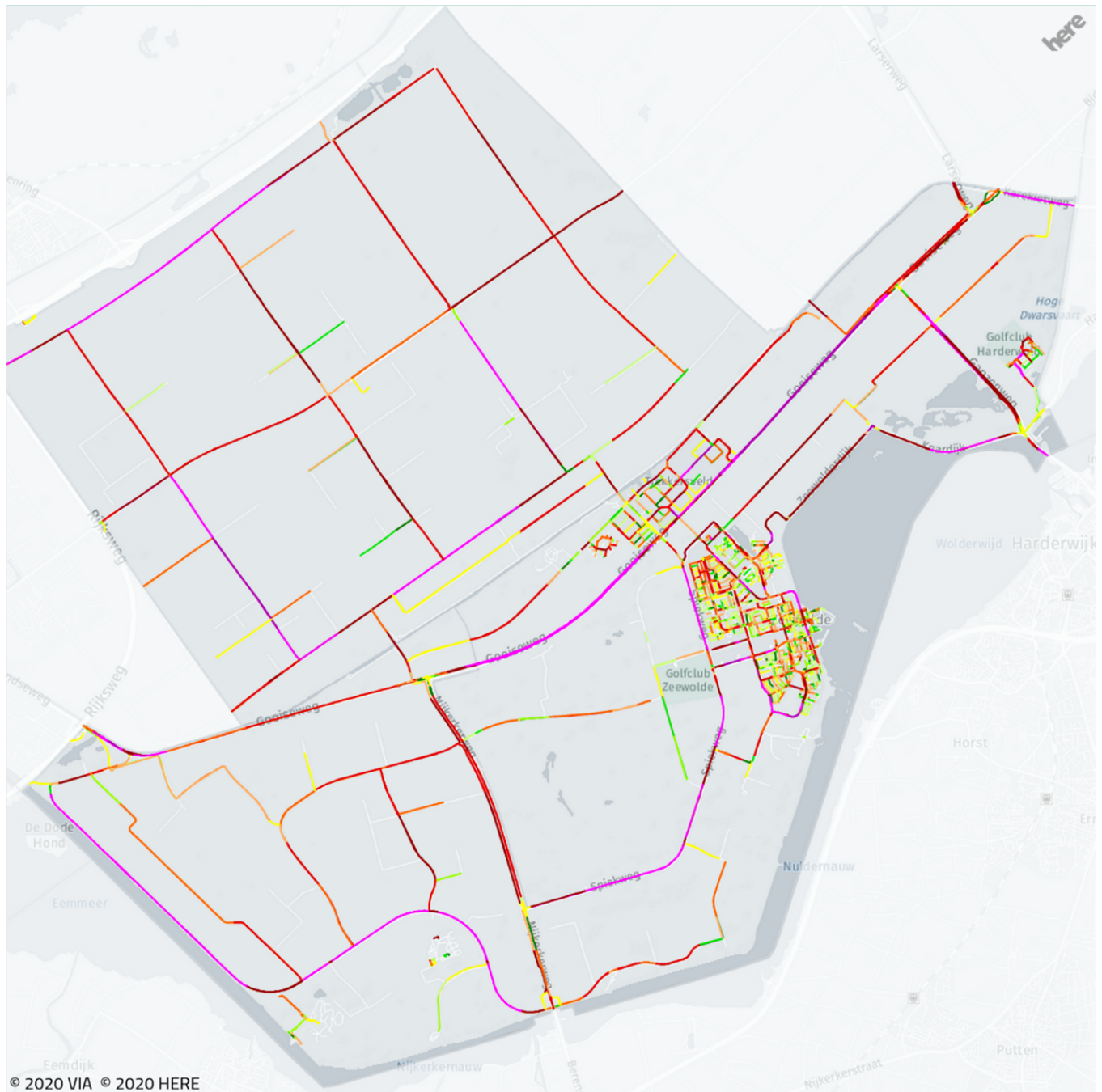
Figuur 14: Limietoverschrijding V85 in Zeewolde (VIA, mei 2020)



© 2020 VIA © 2020 HERE

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

Figuur 15: Overtredingsklassen V85 in Zeewolde (VIA, mei 2020)



Figuur 16: Aandeel limietoverschrijders in Zeewolde (VIA, mei 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.

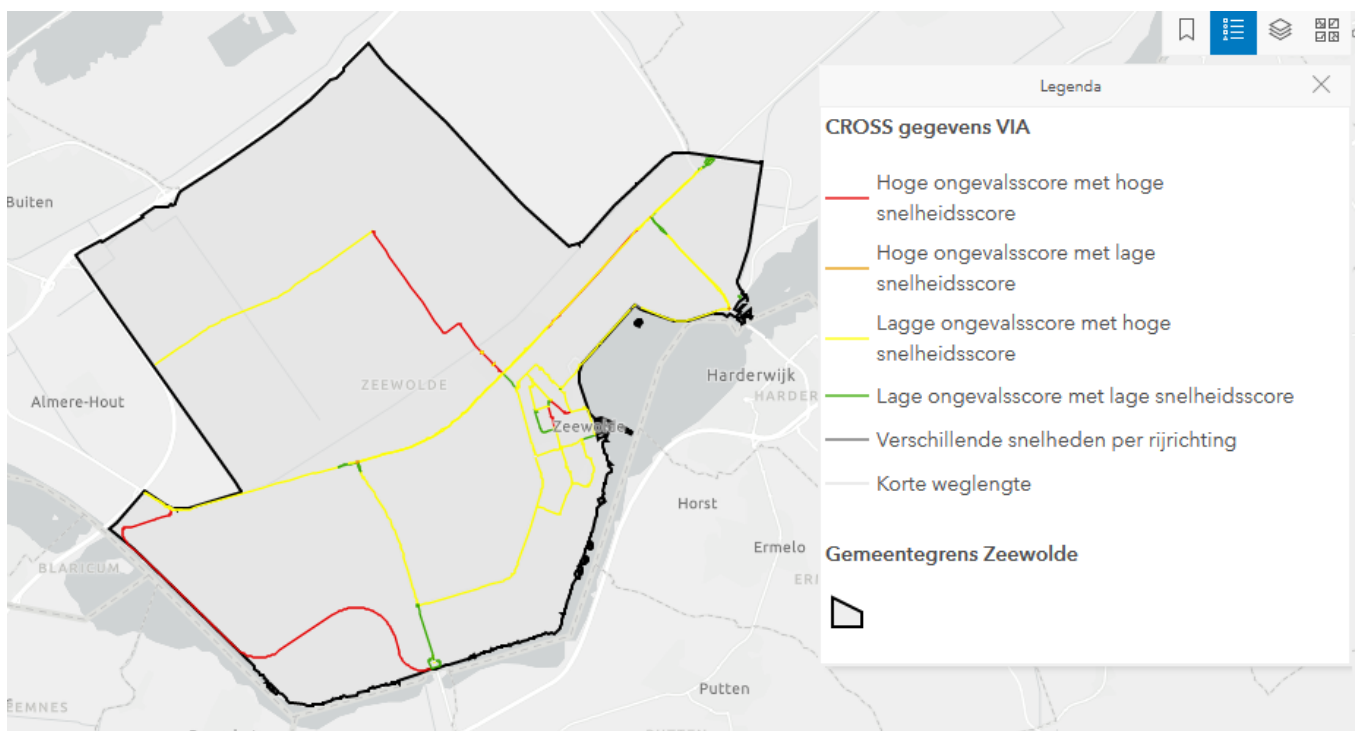


De volgende wegen vallen hierbij op:

- 50 km/u wegen
  - Eikenlaan, Dasselaarweg, Horsterweg,
  - Sportlaan, Gelderseweg,
  - Kruisboog/Kwartiermakerslaan/Zeewolderdijk
  - Bedrijventerrein Horster Parc/Trekkersveld: Baardmeesweg, Industrierweg, Assemblageweg
- 80 km/u wegen
  - Karekietweg, Ossenkampweg, Baardmeesweg,
  - Turreluurweg, Schollevaarsweg,
  - Duikerweg, Dodaarsweg, Ibisweg
  - Roerdompweg, Reigerweg
  - N707, N305, N705, N704, N706

### 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.



Figuur 17. CROSS gegevens gemeente Zeewolde (VIA, in SPV Viewer)

De volgende wegen vallen hierbij op:

- Gelderseweg
- Sportlaan
- Provinciale weg: N705, N305, N704

# Risicothema 9: 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 Almere. 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 10: 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 Almere 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:

### **Sportlaan (50 km/u, snelheid in het verkeer)**

Kijkend naar de concentraties van inwoners in Zeewolde, is de Sportlaan een belangrijke ader in het netwerk. Ook is het een belangrijke route voor inwoners om naar de sportgelegenheden te gaan. Er is hier wel sprake van een vrijliggend fietspad. Op de Sportlaan wordt, met name op het traject tussen de rotondes met de Naarderweg en Diamantweg, volgens de S85 data redelijk snel gereden. Op een aantal rechtstanden op deze weg ligt de S85 boven de 50 km/u. Volgens de CROSS analyse is de combinatie van gereden snelheid en het aantal ongevallen hier reden om het wegvak er roodgekleurd uit te laten springen. Ter hoogte van de fietsoversteek met Overloop zijn meerdere ongevallen geweest. Aan weerszijden van de Sportlaan bevinden zich enkele basisschoollocaties, en ter hoogte met de Horsterweg bevindt zich een VO school. Het houdt in dat er veel schooljeugd langs deze weg fietst of deze kruist.

### **Gelderseweg/Industrieweg (industrieterrein)**

De Gelderseweg en Industrieweg vallen op vanwege een hoge S85 snelheid (>55 km/u) en meerdere ongevallen. Op dit industrieterrein wonen echter geen tot weinig (?) mensen en is deze doorgaande route over het industrieterrein voorzien van vrijliggende fietspaden. Deze fietspaden worden wel meerdere malen gekruist door de in/uitritten en toegangswegen naar de bedrijven. De vakantieterreinen ten zuidwesten gebruiken deze route wel om per fiets naar Zeewolde te gaan, daar hier een onderdoorgang onder de N305 is gesitueerd. Er lijkt echter geen duidelijke trend te zijn qua slachtofferongevallen naar seizoenen. De ongevallen die plaatsvonden op de Gelderseweg/Industrieweg vonden plaats op de kruispunten, of ter hoogte van in/uitritten van bedrijven.

### **Gelderseweg (winkelert)**

Dit deel van de Gelderseweg kent een verlaagde snelheidslimiet en is volgens de gemeente in het verleden onjuist ingericht. Aan weerszijden zijn hoge concentraties van senioren te vinden, met aan één zijde van de straat alle winkels en horeca. Dit werkt een oversteekbehoefte in de hand alsmede dat dit een groot aantal verschillende weggebruikers aantrekt. Objectieve onveiligheid is hier nauwelijks te meten qua ongevallen, maar qua S85 snelheid (50-56 km/u) en op basis van de CROSS analyse (geel = lage ongevalsscore + hoge snelheidsscore) verdient deze locatie wel meer aandacht dan bijvoorbeeld de aangrenzende Horsterweg, die een 'groene' CROSS score krijgt (lage ongevalsscore + lage snelheidsscore).

### **Kruisboog/Bolwerk/Gelderseweg**

De Kruisboog, tussen de rotondes met de N705 en Bolwerk, is grofweg 600 meter hemelsbreed. De S85 snelheid ligt ook hier vrij hoog (>66 km/u) ten opzichte van de limiet (50 km/u). Ter hoogte van de Gelderseweg kruist deze weg de fietsroute van en naar het industrieterrein en een busroute middels een rotonde. De gemeente meldt hierover klachten van fietsers die een te hoge omrijdfactor ervaren om bij o.a. de Gamma te kunnen komen waardoor zij oversteken op locaties die daarvoor niet zijn ingericht. Ongevallen hebben zich hier niet vaak voorgedaan in de afgelopen jaren.

---

**Reigerweg, Gruttoweg:** 80 km/u wegen, jongere automobilist (18-24 jaar), motorrijders

De Reigerweg en Gruttoweg zijn gelegen in het buitengebied van Zeewolde. De wegen zijn onderdeel van een sluiproute wanneer de Gooiseweg (N305) vastloopt. Met de aankomende verbreding van de Gooiseweg zullen deze sluiproutes minder worden gebruikt, maar dit zal niet volledig weg zijn. Beide wegen zijn niet goed ingericht volgens de richtlijnen van 80 km/u wegen. Zo ontbreken vrijliggende fietspaden en door de lange rechtstanden is het aannemelijk dat de snelheidslimiet met regelmaat wordt overschreden. Tevens heb ben er in het verleden diverse ongevallen plaatsgevonden op deze wegen, veelal met personenauto's.

# Uitvoeringsagenda

---

## Inleiding

In de vorige hoofdstukken zijn de risicothema's van de gemeente Zeewolde 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.

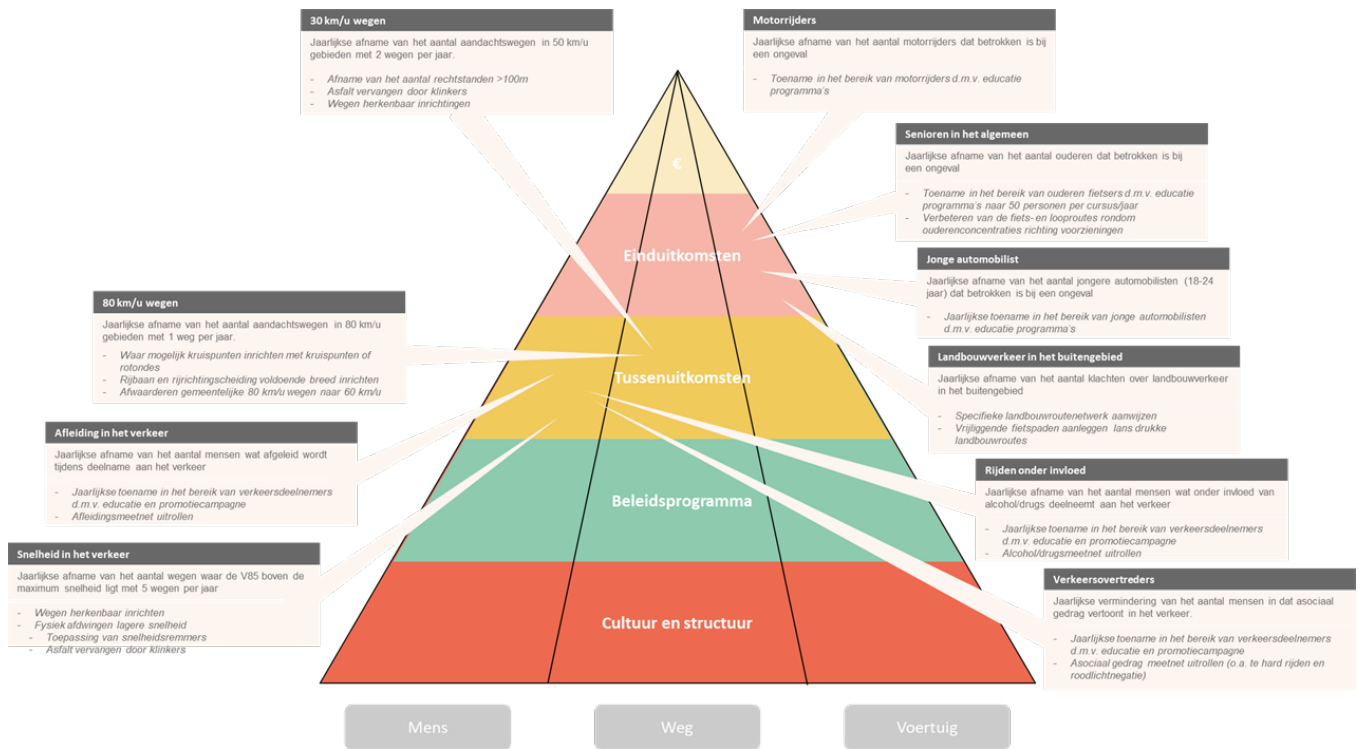
Doelstellingen om tot een verlaging van risico's per thema te komen, kunnen op meerdere niveaus worden gedefinieerd. *Strategisch*, bijvoorbeeld in termen van beoogde reductiepercentages slachtoffers per thema (doelgroep, wegtype, vervoerswijze). *Tactisch*, bijvoorbeeld via het maken van een wegategoriseringsplan, 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 infrastructurele 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 18 Doelen per risicothema voor de gemeente Zeewolde

De maatregelen die de gemeente Zeewolde 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                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|------|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2.3  | 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 IenW 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 (middeneiland) bij kruispunt</li> <li>• Snelheidsremmend plateau voor fietsoversteek bij kruispunt</li> <li>• Uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/u zone</li> </ul> |
| 2.8  | Afwaarderen 80 km/u wegen naar 60 km/u                                     | Bij het afwaarderen van gemeentelijke 80 km/u wegen naar 60 km/u wegen zijn de volgende focuspunten van belang: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gelijkwaardige kruispunten, kantmarkering, fietssuggestiestroken, semiverharde uitwijkmogelijkheden en snelheidsremmende maatregelen (drempels en plateaus)</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>                                                                                  |
| 2.9  | Verbeteren en/of volledig herinrichten 80 km/u aandachtswegen              | Bij het herinrichten of verbeteren van 80 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, fysiek gescheiden rijrichtingen, veilige bermen, kruispunten met rotondes, ongelijkvloerse (fiets)kruisingen,</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>                                                                             |
| 2.10 | Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 80 km/u wegen.    | Maatregelen die vallen onder de 1 <sup>e</sup> tranche subsidieaanvraag IenW impuls geldregeling verkeersveiligheid: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fysieke (harde) rijrichtingsscheiding</li> <li>• Veilige, obstakelvrije bermen (geleiderail, begin/eindstuk geleiderail (24 m), kappen boom)</li> <li>• Parallelweg voor ontsluiting percelen</li> <li>• Rijrichtingscheiding door rammelstrook op asmarkering</li> <li>• Ongelijkvloerse fietsoversteekplaatsen (opheffen fietsoversteek, ongelijkvloerse kruising (fietsonderdoorgang)</li> <li>• Fietsoversteek (middeneiland) bij kruispunt</li> <li>• Snelheidsremmend plateau voor fietsoversteek bij kruispunt</li> <li>• Ronde buiten de kom</li> </ul>                                                       |
| 2.11 | Bij alle herinrichtingen worden de principes van Duurzaam Veilig opgevolgd |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

Tabel 20 Engineeringsmaatregelen op hoofdlijnen

#### Kosten

## Volledige herinrichting wegen

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.

De kosten van een volledige nieuwe aanleg van een 60 km/u weg zijn afhankelijk van de gekozen inrichting:

- Zonder fietssuggestiestroken: 80.000 per 100 meter
  - Extra: vrijliggend fietspad: € 35.000 per 100 meter
- Met fietssuggestiestroken: 90.000 per 100 meter

Hierbij is uitgegaan van een geheel nieuwe aanleg, geen reconstructie, asfaltverharding, 4,5m breed en bermstrook. Grondverwerving is niet meegenomen.

Bij het herinrichten van hele wegvakken voor de 60 km/u wegen of de risicovolle fietsroutes kan het wel wenselijk zijn om maatregelen apart uit te voeren. Specifieke aandacht voor de positie van de fiets (zowel in langsrichting als bij kruisend langzaam verkeer) is van belang. Deze herinrichting is ook relevant voor het afwaarderen van een gemeentelijke 80 km/u weg naar een 60 km/u weg.

## 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                                         |
|------------------------|-----------------------|-------------------------------|---------------------------------------------------------|
| Oversteekvoorzieningen | • 50 km/u wegen       | Middengeleider                | € 35.000 per stuk                                       |
|                        |                       | Zebra-pad per stuk            | € 1.200 per stuk                                        |
| Fietsvoorzieningen     | • 80 km/u weg         | Vrijliggend fietspad 1-zijdig | € 450 per meter                                         |
|                        |                       | Vrijliggend fietspad 2-zijdig | € 650 per 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 |
|                        | • 80 km/u wegen       | Fysieke rijrichtingscheiding  | € 60 per meter                                          |
| Kruispuntoplossing     | • 60 km/u wegen       | Gelijkwaardig reconstrueren   | € 33.000 per stuk                                       |
|                        | • 50 en 80 km/u wegen | Rotonde                       | € 500.000 (bibeko)<br>€ 600.000 (bubeko)                |
|                        |                       | VRI                           | € variabel                                              |
| Wegkant                | • 80 km/u wegen       | Veilige bermen                | € 100 per meter                                         |

Tabel 21 Locatiespecifieke engineeringmaatregelen

# 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 Zeewolde:

- In kaart gebracht wat het huidige aanbod aan verkeerseducatieprogramma's is;
- Geïntariseerd 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                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 50 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/kpvy-kennisdocumenten/leidraad-inrichting-veilige-schoolomgeving-voorbee">https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvy-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>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Ouderen (e-bike)/<br>Oudere e-fietser | <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 opfriscursus <a href="#">Het Nieuwe Fietsen</a> van VVN, een gevarieerde en interactieve workshop voor oudere fietsers. Dit project is ook los uit te voeren. Kosten vanaf €500 per workshop.</p> <p>Daarnaast zijn er speciale trainingen voor e-fietzers. Deze worden onder meer aangeboden door SOAB en de Fietsersbond.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Jongere<br>automobilisten<br>(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  | Zie <i>30/50 km/uur wegen en Jongere automobilisten</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Afleiding in het verkeer | 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: <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      | 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><br>Specifiek voor de bestuurders van brom- en snorfietsen kan gebruik gemaakt worden van het programma Brom Effe Normaal (BEN). Dit richt zich op bromf- en snorfietsers die negatief zijn opgevalen 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> ) |

Tabel 22 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)
- 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 gebod. 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 Enforcementmaatregelen

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 Zeewolde structureel te kunnen verbeteren, werkt de gemeente samen met de provincie en wordt het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 doorvertaald naar de Zeewoldese context.

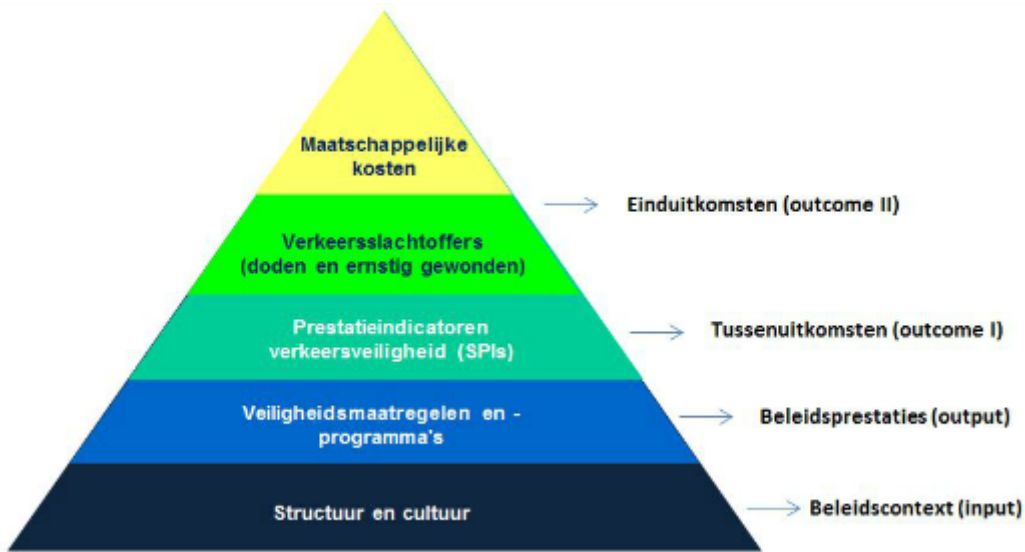
Het SPV beschrijft beleidsthema's die tot risico's kunnen leiden in het verkeerssysteem. Al deze thema's maken onderdeel uit van het verkeerssysteem in de gemeente Zeewolde en zorgen voor risico's op verkeersongevallen. Zodoende behoeven al deze thema's basis-aandacht. Daarnaast zijn er ook enkele beleidsthema's die specifiek in de gemeente Zeewolde een verhoogd risico vormen op verkeersongevallen. In 2020 is een risicoanalyse uitgevoerd waarmee in beeld is gebracht welke thema's in de gemeente Zeewolde *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 Zeewolde

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

- Veilige infrastructuur: 50 en 80 km/u wegen
- Heterogeniteit in het verkeer: Landbouwverkeer
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: motoren en jonge automobilisten
- 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                                                                                                                                                                                        | B. Tussenuitkomsten                                                                                                                                                 | C. Einduitkomsten                                                                                                     | Partners* |
|------------------------|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
|                        |                  | <i>Beleid en maatregelen</i>                                                                                                                                                                               | <i>Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</i>                                                                                                          | <i>Ongevallen en slachtoffers</i>                                                                                     |           |
| <b>Verkeerssysteem</b> | 1. 50 km/u wegen | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.A1 Opstelruimte voor fietsers creëren</li> <li>• 1.A2 Oversteken in 2x waar mogelijk</li> <li>• 1.A3 Snelheidsremming bij fietsoversteken realiseren</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.B1 Snelheid meetbaar omlaag op kruispunten</li> <li>• 1.B2 Afname van het aantal aandachtswegen/ grijze wegen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 50 km/u wegen</li> </ul> |           |

<sup>1</sup> Deze niveaus 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.



|                                       |                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                   |                                                                                                                 |
|---------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                       |                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.A4 Jaarlijks 2 snelheidsremmende maatregelen op kruispunten</li> <li>• 1.A5 Bij onderhoud bovenstaande bullits altijd meenemen</li> </ul>                                                                                                                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.B3 Jaarlijkse toename van 1 veiliger kruispunt op 50 km/u wegen</li> </ul>                                                                                                            |                                                                                                                                                                   |                                                                                                                 |
|                                       | 2. 80 km/u wegen                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.A1 Bij afwaardering: Bermverharding/visuele versmalling toepassen op fietsroutes</li> <li>• 2.A2 Bij afwaardering: Snelheidsremming op kruispunten in het buitengebied</li> </ul>                                                                                                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.B1 In 2030 alle 80km/uur-wegen in het buitengebied van Zeewolde (niet stroomwegen zijnde) afgewaardeerd tot 60 km/uur-wegen, eerste focus bij afwaardering op fietsroutes.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.C1 In 2030 geen ongevallen meer op 80 km/u wegen in het buitengebied van Zeewolde (niet zijnde stroomwegen)</li> </ul> |                                                                                                                 |
| <b>Risicogroepen en -modaliteiten</b> | 3. Heterogeniteit in het verkeer: landbouwverkeer   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.A1 Snelheden verlagen op wegen in het buitengebied</li> <li>• 3.A2 Jaarlijks minimaal 1 educatieprogramma gericht op de omgang van langzaam verkeer met landbouwverkeer</li> <li>• 3.A3 Bewustwordingscampagnes opzetten</li> <li>• 3.A4 Bermverharding i.c.m. visuele versmalling toepassen op fietsroutes om passeerruimte te creëren.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.B1 Auto, landbouwvoertuig en fietser qua snelheid meer op elkaar afstemmen</li> <li>• 3.B2 Bewustwording creëren bij verschillende modaliteiten</li> </ul>                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.C1 In 2030 geen ongevallen meer op 80 km/u wegen in het buitengebied van Zeewolde (niet zijnde stroomwegen)</li> </ul> | Fietsersbond, VVN, Scholen                                                                                      |
|                                       | 4. Kwetsbare verkeersdeelnemers: motor              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.A1 Snelheidsremming op kruispunten in het buitengebied</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.B1 Toename afgewaardeerde 80 km/u wegen naar 60 km/u op recreatieve routes</li> </ul>                                                                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.C1 Jaarlijkse afname van het aantal motoren dat betrokken is bij een ongeval</li> </ul>                                |                                                                                                                 |
|                                       | 5. Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.A1 Jaarlijkse e-bike training voor ouderen</li> <li>• 5.A2 Jaarlijkse scootmobiel training voor ouderen</li> <li>• 5.A3 Bij groot onderhoud controle door mensen uit de inclusieve samenleving</li> <li>• 5.A4 Dementievriendelijke trottoirs</li> </ul>                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.B1 Toename voertuigbeheersing onder ouderen</li> <li>• 5.B2 Senior-proof verbindingen van ouderenconcentraties naar voorzieningen</li> </ul>                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ouderen dat betrokken is bij een ongeval</li> </ul>                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stichting Welzijn Ouderen Zeewolde</li> <li>• Fietsersbond?</li> </ul> |
|                                       | 6. Onervaren verkeersdeelnemers: jonge automobilist | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.A1 Voorlichting met hulp van Team Alert</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.B1 Bewustwording vergroten van de risico's bij jongeren</li> </ul>                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.C1 Jaarlijkse afname van aantal slachtoffers onder jonge automobilisten</li> </ul>                                     | Horeca Zeewolde                                                                                                 |

|                                             |                                        |                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                            |
|---------------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| <b>Gedrag individuele verkeersdeelnemer</b> | 7 Rijden onder invloed                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>7.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten</li> <li>7.A2 Bereik campagnes vergroten</li> </ul>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>7.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>7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelname onder invloed</li> </ul>                                                                                               | Politie                                                                    |
|                                             | 8. Snelheid in het verkeer (30/80/100) | <ul style="list-style-type: none"> <li>8.A1 Handhaving op risicovolle wegen</li> <li>8.A2 Snelheidsdisplays plaatsen</li> <li>8.A3 Voorlichtingscampagnes</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>8.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met &gt;10 km/u wordt overschreden</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>8.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen</li> </ul>                                                                                                    | VVN                                                                        |
|                                             | 9. Afdeling in het verkeer             | <ul style="list-style-type: none"> <li>9.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten</li> <li>9.A2 Opname in het integrale veiligheidsbeleid</li> </ul>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>9.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer</li> </ul>                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>9.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding</li> </ul>                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Scholen</li> <li>Politie</li> </ul> |
|                                             | 10. Verkeers-overtreders               | <ul style="list-style-type: none"> <li>10.A1 Handhaving</li> </ul>                                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>10.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders</li> </ul>                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>10.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door structurele verkeersovertreders.</li> <li>10.C2 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huffergedrag'.</li> </ul> | Politie                                                                    |

Tabel 1: Doelen gemeente Zeewolde

## Projecten

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Zeewolde 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 Zeewolde 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                                                                            | Risicothema(s) | Doelstelling                                                       | Risicogestuurde onderbouwing                                                                                                                                | Onderbouwing maatregel                                                                                                                         | Monitoring                                                                                                                                          |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Hoog       | Aanpak oversteken centrumcarré (Gelderseweg, Zuiderzeeweg, Flevoweg en Horsterweg) | 50 km/u wegen  | 1.A1, 1.A2<br>1.A3, 1.A4<br>1.B1, 1.B2<br>1.B3, 1.C1<br>8.B1, 8.C1 | De Gelderseweg en Horsterweg zijn belangrijke ontsluitingswegen in de kern van Zeewolde. De intensiteit van gemotoriseerd verkeer is hoog en doordat er aan | De oversteken worden veiliger gemaakt, o.a. door het carré in te richten als een 30km/uur-gebied / het mogelijk maken om in 2x over te steken. | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Meten snelheid ter hoogte van oversteken</li> <li>• Registratie ongevallen met langzaam verkeer</li> </ul> |

|        |                                                                                                                |               |                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|        |                                                                                                                |               |                                                                                           | weerszijde van de wegen wijken en voorzieningen zijn, wordt er veel overgestoken door (langzaam) verkeer. Diverse oversteken zijn niet volledig veilig ingericht volgens de richtlijnen. Zo ontbreekt opstelruimte of is oversteken in 2x niet mogelijk. In combinatie met de hoge snelheden op deze wegen zorgt dit voor verhoogde risico's op ongevallen.                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                |
| Middel | Oversteek Gelderseweg/<br>Bolwerk                                                                              | 50 km/u wegen | 1.A1, 1.A2<br>1.A3, 1.A4<br>1.B1, 1.B2<br>1.B3, 1.C1<br>8.B1, 8.C1                        | Rondom de straat Bolwerk ligt een woonboulevard. Personen die hier naar toe gaan komt met de auto of met de fiets/bus. Er is een bushalte bij het kruispunt met de Gelderseweg. Vanaf deze bushalte of vanaf het fietspad aan de zuidwest zijde is er geen mogelijkheid om (veilig) over te steken. In combinatie met de hoge snelheden op de Gelderseweg zorgt dit voor verhoogde risico's op ongevallen | Door een oversteek te creëren en deze direct veilig in te richten (met indien mogelijk opstelruimte, middeneiland en snelheidsremmende maatregelen) wordt het voor fietsers en voetgangers mogelijk om veilig de Gelderseweg over te steken.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Meten snelheid ter hoogte van oversteek</li> <li>• Registratie ongevallen met langzaam verkeer</li> </ul>                                                             |
| Middel | Aanpassen wegen buitengebied (omzoomd door de A27/A6/<br>Gooiseweg/Knardijk) naar fietsveilige 60km/ uur-wegen | 80 km/u wegen | 2.A1, 2.A2<br>2.B1, 2.C1<br>3.A1, 3.A4<br>3.B1, 3.C1<br>4.A1, 4.B1<br>4.C1, 8.B1,<br>8.C1 | In Zeewolde zijn veel polderwegen in het buitengebied nog 80 km/u. De hoge snelheden van het gemotoriseerd verkeer veroorzaken risico's voor de aanwezige kwetsbare verkeersdeelnemers zoals de fietser en de motor. Dit risico resulteert ook in hoge ongevallencijfers van fietsers en motoren.                                                                                                         | Met name op wegen met een recreatief fietskarakter en/of wegen waar veel motoren komen wordt de snelheid afgewaardeerd naar 60 km/u. Met de afwaardering én herinrichting met bijpassende uitstraling, zoals het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen op wegvakken en kruispunten, het creëren van een visuele versmalling en aanleg van bermverharding, wordt de snelheid omlaag gebracht, ruimte gecreëerd om te passeren en wordt aandacht gecreëerd voor de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemer. Tevens kunnen er snelheidsinformatie- | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie aantal ongevallen met fietsers en motoren</li> <li>• Registratie klachten van/over landbouwverkeer in relatie tot verkeers-onveilige situaties</li> </ul> |

|        |                                                                 |                  |                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                 |
|--------|-----------------------------------------------------------------|------------------|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|        |                                                                 |                  |                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | borden worden geplaatst of aansluiting op snelheidscampagnes. Er kan worden gehandhaafd op de weg                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                 |
| Laag   | Inrichting Zuiderzeeweg (als onderdeel 'aanpakken centrumcarré) | 8.B1, 8.C1, 5.C1 | Ouderen, Snelheid in het verkeer | De Zuiderzeeweg is afgewaardeerd naar 30 km/u per uur maar de inrichting is daar nog niet op aangepast. Zo zitten fietsers nog op een vrijliggend fietspad en zijn er geen snelheidsremmende maatregelen. Het gevolg zijn hoge snelheden wat in combinatie met overstekende bewegingen (van o.a. ouderen gezien de hoge ouderenconcentraties aan de weg) risicovol kan zijn.                                 | De weg wordt ingericht als een echte 30 km/u weg. De fietsers worden teruggebracht naar de rijbaan. De nieuwe uitstraling van de weg brengt de snelheid en daarmee de risico's die dit veroorzaakt omlaag. 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</li> </ul>              |
| Laag   | Groot Onderhoud Waterbuurt                                      | 8.B1, 8.C1       | Snelheid in het verkeer          | De wegen in de Waterbuurt voldoen grotendeels aan de Duurzaam Veilig richtlijnen. Het risico is hier dan ook laag. Wel zijn er enkele lange rechtstanden waardoor ook de snelheid op enkele wegen wat hoger ligt. Dit werkt risicoverhogend.                                                                                                                                                                 | Het aanleggen van snelheidsremmers is een koppelkans bij het groot onderhoud. Tevens kunnen er snelheidsinformatieborden worden geplaatst of aansluiting op snelheidscampagnes.                                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Meten van de snelheid</li> </ul>                                                       |
| Middel | Groot Onderhoud Trekkersveld                                    |                  | 50 km/u wegen                    | Trekkersveld is het grootste bedrijventerrein van Zeewolde. De wegen hebben de echte uitstraling van een bedrijventerrein. Breed van opzet en zonder een veilige plek voor de fietser. Dit terwijl er wel een (school)fietsroute over het terrein loopt en er ook mensen dagelijks van en naar de bedrijven fietsen. Dit zorgt voor risico's in combinatie met de (grote) voertuigen en soms hoge snelheden. | Op de belangrijkste fietsroute worden vrijliggende fietspaden gerealiseerd en op diverse wegen worden suggestiestroken worden verduidelijkt. Wegen worden versmald om visueel de snelheid te remmen en parkeren op de weg wordt verboden. Het risico voor de langzame verkeersdeelnemer wordt zo geminimaliseerd.                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Meten van de snelheid</li> <li>• Registratie aantal ongevallen met fietsers</li> </ul> |
| Hoog   | Aanleg fietspad nabij scoutinglandgoed                          | 2.C1             | 80 km/u wegen                    | Langs de Nulderweg ontbreekt een stuk fietspad. Fietsers dienen gebruik te maken van de Nulderweg, een 80 km/u weg zonder veilige fietsvoorzieningen.                                                                                                                                                                                                                                                        | Door aanleg van het fietspad wordt de ontbrekende schakel ingevuld en hoeven fietsers niet meer over de Nulderweg                                                                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie aantal ongevallen met fietsers</li> </ul>                                  |
| Hoog   | Aanpak fietsoversteek kruising Grote Trap/ Vogelweg             | 2.C1             | 80 km/u wegen                    | Dit betreft een recreatieve fietsoversteek met veel fietsers, van een provinciale weg met een hoog aantal gemotoriseerde                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Door de fietsoversteek veiliger in te richten wordt het risico op ongevallen voor fietsers verminderd.                                                                                                                                                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie aantal ongevallen met fietsers</li> </ul>                                  |

|      |                                                                                                                 |                                                                    |               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                     |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
|      |                                                                                                                 |                                                                    |               | voertuigen. De fietsoversteek is onveilig ingericht. Fietsers zijn niet goed zichtbaar door hekken en oversteken in 2x is niet mogelijk. In combinatie met snelheden van ca. 90 km/u per uur zorgt dit voor hoge risico's op ongevallen                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                     |
| Hoog | Realisatie veilige oversteken, vooral Horsterweg, Sportlaan, Gelderseweg, Kringloop, Dasselaarweg, Zeewolderweg | 1.A1, 1.A2<br>1.A3, 1.A4<br>1.B1, 1.B2<br>1.B3, 1.C1<br>8.B1, 8.C1 | 50 km/u wegen | Al deze wegen zijn belangrijke ontsluitingswegen in de kern van Zeewolde. De intensiteit van gemotoriseerd verkeer is hoog en doordat er aan weerszijde van de wegen wijken en voorzieningen zijn, wordt er veel overgestoken door (langzaam) verkeer. Diverse oversteken zijn niet volledig veilig ingericht volgens de richtlijnen. Zo ontbreekt opstelruimte of is oversteken in 2x niet mogelijk. In combinatie met de hoge snelheden op deze wegen zorgt dit voor verhoogde risico's op ongevallen. | De oversteken worden veiliger gemaakt, o.a. door het creëren van voldoende opstelruimte, het mogelijk maken om in 2x over te steken en/of door de snelheid van gemotoriseerd verkeer te remmen door de aanleg van een plateau.                                                                                                                                                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie aantal ongevallen op de kruispunten</li> </ul> |
| Hoog | Voertuigbeheersing ouderen                                                                                      | 5.A1, 5.B1, 5.C1                                                   | Ouderen       | De voertuigbeheersing onder ouderen en het inschattingvermogen, mede in relatie tot de hogere snelheid van de e-bike, zorgen voor risico's in het verkeer.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Het Nieuwe Fietsen en Doortrappen maakt oudere fietsers bewuster en zekerder in het verkeer. Voor oudere automobilisten is het van belang dat zij inzicht krijgen in hun sterke en zwakke punten wat betreft autorijden. Hiervoor is o.a. de Rij Bewust Test beschikbaar via de websites van het CBR en van VVN. Op lokaal niveau kan via een bijbehorend educatieprogramma het gesprek met ouderen over veilig autorijden gefaciliteerd worden. | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het aantal oudere slachtoffers</li> </ul>                  |
| Hoog | Risicoinschatting op de motor                                                                                   | 2.A2, 2.C1                                                         | Motor         | Het niet tijdig opmerken, analyseren en oplossen van risico's zorgt voor een verhoogde kans op letselongevallen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | De VRO-risicotraining zorgt voor het adequaat kunnen reageren op risico's.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het aantal slachtoffers op de motor.</li> </ul>            |

|      |                                        |                 |                       |                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                     |
|------|----------------------------------------|-----------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Hoog | Risicoinschatting jonge automobilisten | 6.B1 6.C1       | Jongere automobilist  | Jonge beginnende bestuurders vormen een groter risico voor de verkeersveiligheid dan oudere leeftijdsgroepen. Risico's hangen samen met persoonlijke motieven, doelen en leefstijl.                                            | Controle/handhaving gebruik mobiele devices en gebruik verdovende middelen (alcohol/drugs/ medicijnen).<br>De doelgroep opnemen in een mobiliteitsvisie educatie en communicatie. Educatie voor deze doelgroep begint bij de rijopleiding. De Rijopleiding In Stappen (RIS) is daarbij een goed voorbeeld. Verder zijn er tweede fase projecten, voor jongeren die net het rijbewijs behaald hebben. Een voorbeeld is de praktijkdag Drive Xperience. Het thema rijden onder invloed is relevant voor deze doelgroep. Er zijn interventies die zich specifiek hierop richten, zoals Witte Waas van TeamAlert en 3D Tripping Car van Responsible Young Drivers. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Het aantal keer dat jongere automobilisten betrokken zijn bij ongevallen.</li> </ul>         |
| Hoog | Rijden onder invloed                   | 7.A2, 7.B1 7.C1 | Rijden onder invloed  | Rijden onder invloed verslechtert de rijvaardigheid en verhoogt daardoor het risico op ongevallen. Dit probleem speelt overal in Nederland, vooral bij mannelijke bestuurders.                                                 | Opzetten/uitvoeren/ bijhouden van monitoring alcohol/verdovende middelen in het verkeer<br>Controle/handhaving gebruik verdovende middelen<br>Afstemming tussen handhaving en campagneactiviteiten<br>Aansluiten bij landelijke en provinciale campagnes, zoals BOB. Dat laatste doet de gemeente al. Daarnaast projecten inzetten gericht op bewustwording van de risico's door bestuurders, zoals Witte Waas en 3D Tripping Car.                                                                                                                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Registratie aantal ongevallen als gevolg van rijden onder invloed</li> </ul>                 |
| Hoog | Afleiding in het verkeer               | 7.B1, 7.C1      | Afleiding het verkeer | Afleiding in het verkeer komt steeds meer voor, onder andere door toename van smartphonegebruik. Afleiding kan ook plaatsvinden door de omgeving of vermoeidheid. Mensen die afgeleid zijn maken eerder fouten in het verkeer. | Aansluiten bij landelijke en provinciale campagnes zoals MONO. Daarnaast projecten inzetten gericht op bewustwording van de risico's. De specifieke projecten zijn afhankelijk van de betreffende doelgroep. Denk aan Op de fiets? Even niets. Opzetten/uitvoeren/ bijhouden van monitoring afleiding in het verkeer.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Het aantal weggebruikers wat gebruik maakt van de mobiele telefoon in het verkeer</li> </ul> |

|        |                                                        |                                                                                                                |                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                     |
|--------|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|        |                                                        |                                                                                                                |                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Controle/handhaving gebruik van mobiele devices (fietsers, automobilisten, etc.).<br>Verwijderen van afleidende objecten in de omgeving                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                     |
| Hoog   | Structurele verkeersovertredingen                      | 8.B1, 8.B2                                                                                                     | Verkeers-overtreders                                                                                                                  | Structureel riskant en agressief rijgedrag komt vooral voor bij jonge mannen. Dit wordt in de hand gewerkt door specifieke persoonseigenschappen (bv. spanningsbehoefte) en maatschappelijke ontwikkelingen (bv. normvervaging). Met hun rijstijl brengen deze bestuurders zichzelf en andere verkeersdeelnemers in gevaar. | Aansluiten bij landelijke aanpak via Vorderingsprocedure: Educatieve Maatregel Gedrag (EMG).<br>Aansluiten bij landelijke prioriteiten (VARAS-feiten: veelplegers, afleiding, rood licht, alcohol/drugs, snelheid).<br>Inzet van flitspalen (rood licht).<br>Vergroten van (perceptie van) zichtbare aanwezigheid politie(controles) | <ul style="list-style-type: none"> <li>Het aantal verkeersdeelnemers wat asociaal gedrag vertoont</li> </ul>        |
| Hoog   | Snelheidsdisplays plaatsen                             | 1.B1, 1.C1<br>8.A2, 8.B1 8.B2                                                                                  | 50 km/u wegen<br>Snelheid in het verkeer                                                                                              | Op diverse wegen wordt te hard gereden. Dat zorgt voor verhoogde risico's op letselongevallen.                                                                                                                                                                                                                              | Door men bewust te maken van de eigen snelheid en de toegestane snelheid wordt er naar gestreefd dat men zich vaker aan de snelheid houdt                                                                                                                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Metten van de snelheid tijdens en na verwijdering van de displays</li> </ul> |
| Hoog   | Snelheidsmeterspaarpot                                 | 8.B1 8.B2                                                                                                      | Snelheid in het verkeer                                                                                                               | Op diverse wegen wordt te hard gereden. Dat zorgt voor verhoogde risico's op letselongevallen.                                                                                                                                                                                                                              | Door passanten te belonen voor het houden aan de toegestane snelheid wordt er naar gestreefd dat men zich overal zo gedraagt.                                                                                                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Metten van de snelheid tijdens en na verwijdering van de spaarpot</li> </ul> |
| Hoog   | Handhaving                                             | 1.C1, 2.C1<br>4.C1, 7.A1,<br>7.B1, 7.C1<br>8.A1, 8.B1,<br>8.C1, 9.A1,<br>9.B1, 9.C1,<br>10.A1, 10.B1,<br>10.C1 | 50 km/u wegen<br>80 km/u wegen<br>Rijden onder invloed<br>Snelheid in het verkeer<br>Afleiding in het verkeer<br>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>                                    |
| Middel | Opname verkeersveiligheid in integraal veiligheidsplan | 7.B1, 7.C1<br>8.A1, 8.B1,<br>8.C1, 9.A1,<br>9.B1, 9.C1,<br>10.A1, 10.B1,<br>10.C1                              | Rijden onder invloed<br>Snelheid in het verkeer<br>Afleiding in het verkeer<br>Verkeers-overtreders                                   | Risicovol gedrag zorgt voor een verhoogd risico op ongevallen in het verkeer                                                                                                                                                                                                                                                | Door opname van verkeersveiligheid in het integraal verkeersveiligheidsplan wordt meer aandacht en capaciteit gecreëerd voor handhaving                                                                                                                                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Naslag beleid</li> </ul>                                                     |

# Uitvoeringsprogramma

De projecten in hoofdstuk 5 zijn de projecten die de gemeente Zeewolde 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 Kostenkentallen 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.

---

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



| Project                                                                                                    | Budget          | Verantwoordelijke      | Jaar van uitvoering | Evaluatiemoment      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------------|---------------------|----------------------|
| Inrichting Zuiderzeeweg                                                                                    | Check begroting | Gemeente               | 2022                | 2 jaar na realisatie |
| Groot Onderhoud Waterbuurt                                                                                 | Check begroting | Gemeente               | 2022                | 2 jaar na realisatie |
| Groot Onderhoud Trekkersveld                                                                               | Check begroting | Gemeente               | 2021                | 2 jaar na realisatie |
| Fietspad Gelderseweg-Tulp                                                                                  | Check begroting | Gemeente               | 2022                | 2 jaar na realisatie |
| Aanleg fietspad nabij scoutinglandgoed                                                                     | Check begroting | Gemeente               | 2022                | 2 jaar na realisatie |
| Aanpak fietsoversteek kruising Grote Trap/Vogelweg                                                         | Check begroting | Gemeente               | 2022                | 2 jaar na realisatie |
| Aanpassen kruising Kringloop/Diamantweg                                                                    | Check begroting | Gemeente               | Na 2022             | 2 jaar na realisatie |
| Aanpak oversteken centrumcarré (Gelderseweg en Horsterweg)                                                 | € 54.100 p.st   | Gemeente               | Na 2022             | 2 jaar na realisatie |
| Oversteek Gelderseweg/Bolwerk                                                                              | € 54.100        | Gemeente               | Na 2022             | 2 jaar na realisatie |
| Aanpassen wegen buitengebied (omzoomd door de A27/A6/Gooiseweg/ Knardijk) naar fietsveilige 60km/uur-wegen | NTB             | Gemeente               | Na 2022             | 2 jaar na realisatie |
| Doorgaande route Sportlaan knippen                                                                         | NTB             | Gemeente               | Na 2022             | 2 jaar na realisatie |
| Oversteek Zeewolderweg/Molenplein                                                                          | NTB             | Gemeente               | Na 2022             | 2 jaar na realisatie |
| Aanpassen situatie Erkemedeweg/Nulderpad, fietsers via andere route                                        | NTB             | Gemeente               | Na 2022             | 2 jaar na realisatie |
| Realisatie veilige oversteken, vooral Horsterweg, Sportlaan, Gelderseweg, Kringloop, Dasselaarweg          | € 54.100 p.st   | Gemeente               | Na 2022             | 2 jaar na realisatie |
| Voertuigbeheersing ouderen                                                                                 | Op aanvraag     | Gemeente/<br>provincie | Doorlopend          | 5 jaarlijks          |
| Risicoinschatting op de motor                                                                              | Op aanvraag     | Gemeente/<br>provincie | Doorlopend          | 5 jaarlijks          |
| Risicoinschatting Jonge automobilisten                                                                     | Op aanvraag     | Gemeente/<br>provincie | Doorlopend          | 5 jaarlijks          |
| Rijden onder invloed                                                                                       | Op aanvraag     | Gemeente/<br>provincie | Doorlopend          | 5 jaarlijks          |
| Afleiding in het verkeer                                                                                   | Op aanvraag     | Gemeente/<br>provincie | Doorlopend          | 5 jaarlijks          |
| Structurele verkeersovertredingen                                                                          | Op aanvraag     | Gemeente/<br>provincie | Doorlopend          | 5 jaarlijks          |
| Snelheidsdisplays plaatsen                                                                                 | Op aanvraag     | Gemeente/<br>provincie | Doorlopend          | 5 jaarlijks          |
| Snelheidsmeterspaarpot                                                                                     | Op aanvraag     | Gemeente/<br>provincie | Doorlopend          | 5 jaarlijks          |
| Handhaving                                                                                                 | 0,1 FTE         | Gemeente/<br>provincie | Doorlopend          | 5 jaarlijks          |
| Opname verkeersveiligheid in integraal veiligheidsplan                                                     | 0,01 FTE        | Gemeente/<br>provincie | 2022                | 5 jaarlijks          |

# 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.



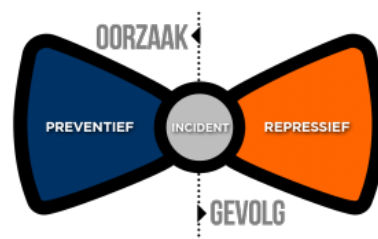
Figuur 19: Beleidspiramide verkeersveiligheid

## 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 20: 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 snelheidscategorie (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

# 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 Zeewolde 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 Zeewolde is een overzicht gemaakt van de in 2019 in Zeewolde 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 de VVN en daarmee wordt gegarandeerd dat een aantal essentiële verkeerseducatieprogramma's worden uitgevoerd. Ook wordt het VVN Verkeersexamen (theorie en praktijk) worden gedaan. Voor ouderen is een e-bike cursus en een opfriscursus rijvaardigheid beschikbaar.

Overzicht van uitgevoerde verkeerseducatie en voorlichting naar risicothema in 2019

| Risicothema        | Projecten                                     | Bereik   | Kwaliteit |
|--------------------|-----------------------------------------------|----------|-----------|
| Kinderen 0-12 jaar | Zeewolde actie; 'hoe ga jij naar school?'     | Onbekend | Onbekend  |
| Ouderen            | Broemcursus                                   | Onbekend | Onbekend  |
| Ouderen            | Elektrische fiets cursus                      | Onbekend | Onbekend  |
| Kinderen 0-12 jaar | Verkeersexamen (gr7)                          | Onbekend | Onbekend  |
| Kinderen 0-12 jaar | Verkeersquiz (gr6)                            | Onbekend | Onbekend  |
| Kinderen 0-12 jaar | Verkeersouders                                | Onbekend | Onbekend  |
| Kinderen 0-12 jaar | Verkeersveiligheidslabel op alle basisscholen | Onbekend | Onbekend  |
| Kinderen 0-12 jaar | Verlichtingsactie                             | Onbekend | Onbekend  |
| Kinderen 0-12 jaar | Naar sport op de fiets                        | Onbekend | Onbekend  |