

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Risicoanalyse gemeente Noordoostpolder



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

Colofon	2
Doel en status van dit iReport	3
Vertrekpunt: de risicothema's voor gemeente Noordoostpolder	6
De 9 thema's van het SPV	6
Samenvatting risicothema's o.b.v. de gemeente notitie (voortraject)	7
Aanvullende risicothema's	7
Detailanalyse per risicothema	8
Risicothema 1: 30 km/u wegen	8
Risicothema 2: 80 km/u wegen	11
Risicothema 3: Fietsers	14
Risicothema 4: Senioren in het algemeen	18
Risicothema 5: Landbouwverkeer in het buitengebied	21
Risicothema 6: Rijden onder invloed	21
Risicothema 7: Snelheid in het verkeer	24
Risicothema 8: Aflleiding in het verkeer	29
Risicothema 9: Verkeersovertreders	30
Koppeling risicothema's naar risicolocaties	31
Inleiding	31
Toepassing van de SPV viewer	31
Risicolocaties	32
Uitvoeringsagenda	33
Inleiding	33
Engineering – fysieke maatregelen weginrichting	34
Education - educatie en voorlichting	37
Enforcement - handhaving	39
Uitvoeringsprogramma	40
Disclaimer	40
Inleiding	40
De prioritaire risicothema's van de gemeente Noordoostpolder	40
Doelen	41
Projecten	44
Uitvoeringsprogramma	48
BIJLAGEN	50
BIJLAGE 1 Visie op risicogestuurd werken in beleid en uitvoering	51

BIJLAGE 2 Bronnenoverzicht	53
BIJLAGE 3 Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen	54

Vertrekpunt: de risicothema's voor gemeente Noordoostpolder

Als vertrekpunt voor de analyse benoemen we de thema's die voor de gemeente Noordoostpolder 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 Noordoostpolder 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 Noordoostpolder. De notitie geeft een beschrijving van relevante gegevens per gemeente, op basis van de structuur en informatie uit de 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	Jonge en volwassen bestuurders van personenauto's: hebben een vrij groot aandeel in het totale aantal slachtoffers, Het aantal educatieve maatregelen gericht op deze doelgroep blijft achter.
Voertuig	Personenauto en bromfiets: Deze vervoerwijzen hebben een relatief groot aandeel onder de slachtoffers, voornamelijk onder jonge en volwassen bestuurders en oudere fietsers. Het aantal personenauto's zal de komende jaren naar verwachting toenemen.
Weg	<ul style="list-style-type: none">• Op 80 km/u wegen valt het grootste aantal slachtoffers.• Het risicocijfer is het hoogst op 30 km/u wegen.

Tabel 2. Geprioriteerde risicothema's uit de gemeente notitie

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

- Veilige infrastructuur: 30 en 80 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: bromfietzers, ouderen
- Onervaren verkeersdeelnemer: Jonge (beginnend) bestuurders

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 zin¹ een groot risico vormen voor de gemeente (zie de detail analyse voor een verdere uitwerking). Deze toetsing leidt tot de volgende aanvullende relevante risicothema's:

- Kwetsbare verkeersdeelnemers: 12-14 jaar
- 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.

¹ 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	30, 80 km/u wegen
Kwetsbare verkeersdeelnemers	(brom)fietsers, senioren, kinderen 12-14
Onervaren verkeersdeelnemers	Jonge (beginnend) bestuurder
Rijden onder invloed	
Snelheid in het verkeer	30, 50, 60 en 80 km/u wegen
Afleiding in het verkeer	
Verkeersovertreders	

Tabel 3. Risicothema's gemeente Noordoostpolder

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 Noordoostpolder. Hieruit kan blijken dat het ene thema een hogere relevantie heeft dan een ander. Alleen de details met het grootste risico worden in de verdere analyse meegenomen. Voor dit onderzoek zijn aanvullende gegevens aangeleverd door de gemeente (zie bijlage 1). De resultaten van deze stap zijn besproken met de wegbeheerder. Een kort gespreksverslag van dit overleg is in bijlage 2 toegevoegd.

Risicothema 1: 30 km/u wegen

Conclusie:

De analyse laat zien dat op een groot deel van de 30 km/u wegen snelheidsovertredingen plaatsvinden, terwijl er zich relatief 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 30 km/u wegen in Emmeloord is een keer hoger dan het provinciale gemiddelde.
- De weginrichting is in veel van de beoordeelde gevallen niet voldoende.
- Met name (e-)fietsers komen veel in de slachtofferaantallen voor op 30 km/u wegen. Ook de categorie 'overig' valt op.

Wegenbestand

In totaal beheert de gemeente Noordoostpolder 75% van de kilometers weglengte binnen het gemeentelijke grondgebied (Tabel 4). Binnen de gemeentegrenzen van Noordoostpolder blijkt dat het wegenbestand (naar kilometers weglengte) voor bijna een kwart bestaat uit 30 km/u wegen.

Gemeente	Noordoostpolder	
Wegbeheerder	Lengte	2018
Gemeente	620	75%
Provincie	142	17%
Waterschap	0	0%
Rijk	59	7%
Totaal	822	100%

Tabel 4. Weglengte in km naar wegbeheerder

Weginrichting

De kwaliteit van de inrichting van de 30 km/u buurten is beperkt. In de vormtoets zijn 20 buurten/kernen opgenomen waarvan er 16 een onvoldoende scoren (4,5 van de 8 punten of minder). De wegen in de verschillende buurten/kernen zijn voornamelijk wel ingericht met een andere verharding dan gesloten alleen worden gekenmerkt door lange rechtstanden zonder snelheidsremmers en een slechte herkenbaarheid van de geldende maximum snelheid. Het gevolg is dat er in deze buurten/kernen ook met regelmaat te hard wordt gereden.

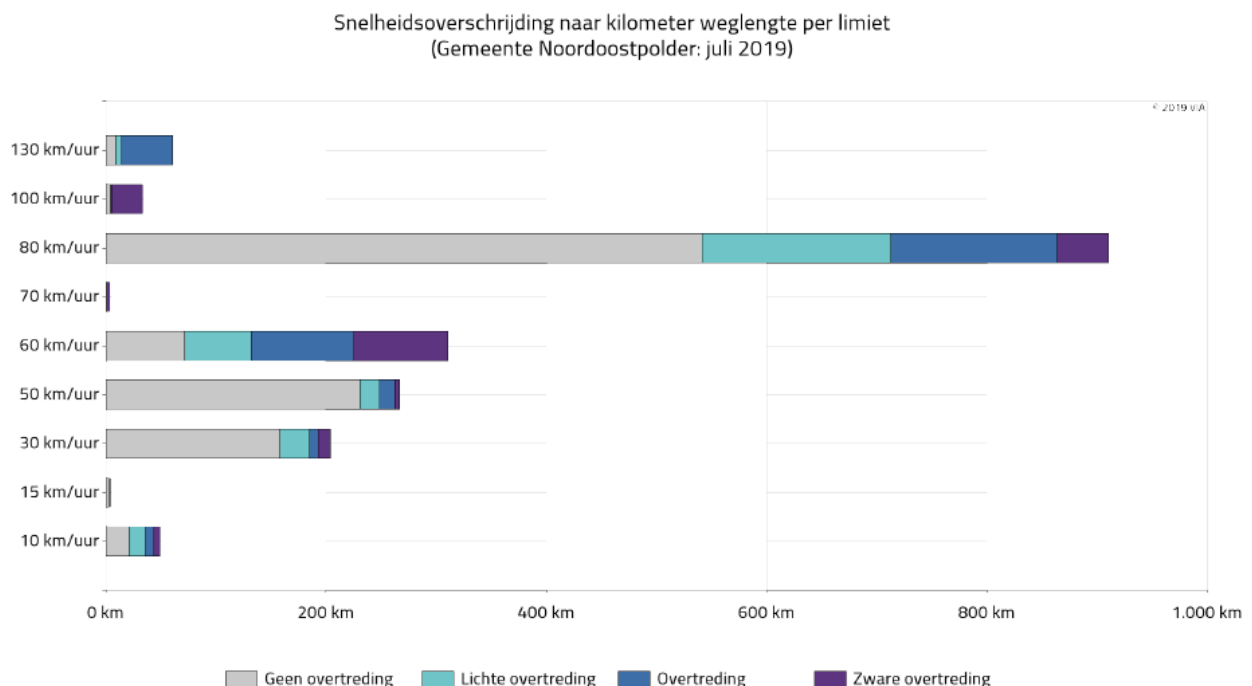
De slechtst ingerichte buurten/kernen zijn:

- De Erven Oost (Emmeloord): score 1
- Centrum Noord-Oost (Emmeloord): score 1
- De Erven West (Emmeloord): score 2
- Centrum Noord-West (Emmeloord): score 2,5
- Creil (dorp): score 3
- De Zuidert (Emmeloord): score 3
- Centrum Zuid (Emmeloord): score 3
- Band (dorp): score 4
- Marknesse (dorp): score 4
- Kraggenburg (dorp): score 4
- Ens (dorp): score 4
- Luttelgeest (dorp): score 4,5
- Nagele (dorp): score 4,5
- Emmelhage (wijk Emmeloord): score 4,5
- Espelervaart Oost (Emmeloord): score 4,5
- Revelsant (Emmeloord): score 4,5

Snelheid

Op basis van de BLIQ rapportage van VIA (Figuur 1) blijkt dat op ca. 20% van de totale weglengte (van alle 30 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 30 km/u wegen zijn hoge snelheden een extra aandachtspunt. De 30 km/u wegen zijn wegen waar kwetsbare verkeersdeelnemers met het gemotoriseerde verkeer moeten interacteren.



Figuur 1. Snelheidsoverschrijding naar kilometer weglengte per limiet

HASTIG risicocijfers

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

Het risicocijfer voor 30 km/u wegen in gemeente Noordoostpolder is 0.431. Dit is iets lager dan het regionaal (0.53) en provinciaal (0.59) risicocijfer. Dit gemeentelijke cijfer wordt vooral veroorzaakt door de bebouwde kom van Emmeloord, waar dit risicocijfer 0.98 bedraagt. Het buitengebied van de gemeente drukt dit cijfer en geeft een vertekend beeld, daar 30 km/u wegen vooral voorkomen in Emmeloord zelf. In Emmeloord is het risicocijfer op 30 km/u wegen dus bijna een keer hoger dan de gemiddelde 30 km/u weg in de provincie.

Ongevallen

Het blijkt dat de helft van de slachtoffers (176 van de 355) vallen op wegen die onder gemeentelijk beheer vallen (Tabel 5). 37 van de 176 slachtoffers vallen op gemeentelijke 30 km/u wegen. Alleen op 50 km/u wegen vallen in absolute zin meer slachtoffers.

Snelheidsreg	Gemeente	Provincie	Rijk	Waterscha	Tertiair	Locatie on	Totaal #	Totaal %
15 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0%
30 km/h	37	2	0	0	0	3	42	12%
50 km/h	72	13	0	0	0	1	86	24%
60 km/h	21	3	0	0	0	0	24	7%
70 km/h	0	2	0	0	0	0	2	1%
80 km/h	32	90	0	0	0	1	123	35%
90 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0%
100 km/h	3	0	9	0	0	2	14	4%
120 km/h	0	0	1	0	0	0	1	0%
130 km/h	0	1	32	0	0	0	33	9%
Niet ingevuld	11	19	0	0	0	0	30	8%
Totaal #	176	130	42	0	0	7	355	100%
Totaal %	50%	37%	12%	0%	0%	2%	100%	

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

Uit Tabel 6 blijkt vervolgens dat 26 van de 42 slachtoffers op 30 km/u wegen kwetsbare verkeersdeelnemers betreffen. Met name de (e)fietsers zijn met 18 van de 42 oververtegenwoordigd in de slachtofferongevallen op 30 km/u wegen. Ook de categorie 'overig' valt op met 14 slachtoffers waarbij de vervoerswijze niet correct geregistreerd is.

Snelheidsreg	Voetgange	Fiets	E-bike	Bromfiets	Snorfiets	Motor	Personena	Bestelautd	Vrachtautd	Scootmob	Brommob	Landbouw	Overig	Totaal #	Totaal %
15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0%
30	4	12	6	3	1	1	1	0	0	0	0	0	14	42	12%
50	4	24	12	9	0	3	10	0	0	0	0	0	24	86	24%
60	0	5	0	1	0	2	11	0	0	0	0	2	3	24	7%
70	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2	1%
80	1	9	0	6	0	6	78	8	0	0	0	0	15	123	35%
90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
100	0	0	0	0	0	1	7	1	0	0	0	0	5	14	4%
120	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0%
130	1	0	0	0	0	2	20	3	2	0	0	0	5	33	9%
Niet ingevuld	3	3	4	6	2	2	0	0	0	0	0	0	10	30	8%
Totaal #	13	53	22	25	3	17	128	13	2	0	0	2	78	356	100%
Totaal %	4%	15%	6%	7%	1%	5%	36%	4%	1%	0%	0%	1%	22%	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 het deelgebied Tollebeek is fors hoger dan het gemeentelijk, regionaal en provinciaal gemiddelde.
- Van de beoordeelde wegen is veelal de weginrichting niet voldoende.
- Met name automobilisten komen veel in de slachtofferaantallen voor op 80 km/u wegen.

Wegenbestand

In totaal beheert de gemeente Noordoostpolder 75% van de kilometers weglengte binnen het gemeentelijke grondgebied (Tabel 7). Binnen de gemeentegrenzen van Noordoostpolder blijkt dat het wegenbestand (naar kilometers weglengte) voor bijna 40% bestaat uit 80 km/u wegen.

Gemeente	Noordoostpolder	
Wegbeheerder	Lengte	2018
Gemeente	620	75%
Provincie	142	17%
Waterschap	0	0%
Rijk	59	7%
Totaal	822	100%

Tabel 7. Weglengte in km naar wegbeheerder

Weginrichting

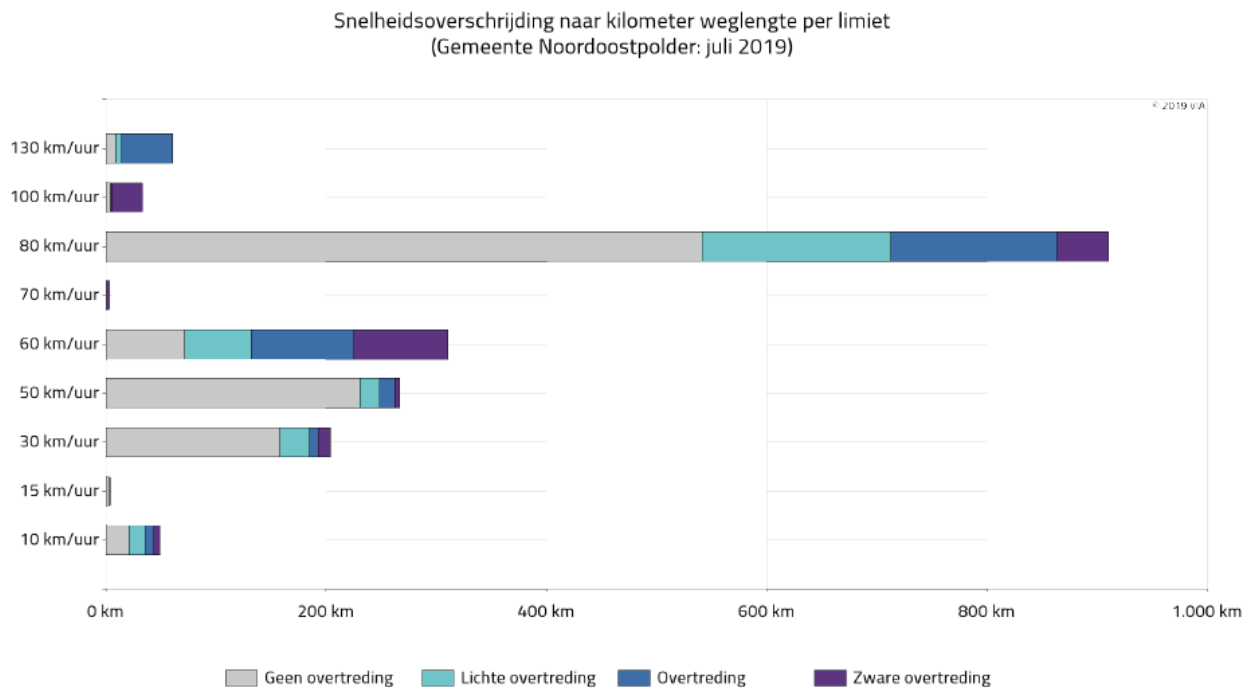
De inrichting van de 80 km/u wegen is beperkt. Van de 58 wegen in de vormtoets scoren er 46 een onvoldoende (minder dan 3 van de 5 punten). Deze wegen kennen niet goed ingerichte kruispunten passend bij de snelheid, er wordt te hard gereden en zijn niet voorzien van vrijliggende fietspaden. Tevens is de geldende maximum snelheid niet herkenbaar.

De slechtst ingerichte wegen zijn (allen score 0):

- Oud Emmeloorderweg
- Plantsoenweg
- Schoterweg
- Sloefweg
- Vliegtuigweg
- Weg van Ongenade
- Tollebekerweg
- Kleiweg
- Onderduikersweg
- Pilotenweg
- Noorderdwarspad
- Voorsterweg
- Zuiderdwarspad
- Klutenweg

Snelheid

Op basis van de BLIQ rapportage van VIA (Figuur 2) blijkt dat op ca. 40% van de totale weglengte (van alle 80 km/u wegen) wordt de limiet overschreden. Op meer dan de helft van die kilometers ligt de snelheid boven de boetegrens.



Figuur 2. Snelheidsoverschrijding naar kilometer weglengte per limiet

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 80 km/u wegen in de gemeente Noordoostpolder. 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 Noordoostpolder is 0.053. Dit is iets lager dan het regionale (0.06) en hoger dan het provinciale (0.03) risicocijfer. Het deelgebied Tollebeek is met een risicocijfer van 0.148 driemaal zo risicovol dan gemiddelde. Ook Luttelgeest (0.069) en Kraggenburg (0.071) kennen twee keer zoveel risico op 80 km/u wegen in vergelijking met het provinciale gemiddelde.

Ongevallen

Het blijkt dat de meerderheid van de slachtoffers op 80 km/u wegen (90 van de 123) vallen op wegen die onder provinciaal beheer vallen (Tabel 8). 32 van de 123 slachtoffers valt op gemeentelijke 80 km/u wegen.

Snelheidsreg	Gemeente	Provincie	Rijk	Waterscha	Tertiair	Locatie on	Totaal #	Totaal %
15 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0%
30 km/h	37	2	0	0	0	3	42	12%
50 km/h	72	13	0	0	0	1	86	24%
60 km/h	21	3	0	0	0	0	24	7%
70 km/h	0	2	0	0	0	0	2	1%
80 km/h	32	90	0	0	0	1	123	35%
90 km/h	0	0	0	0	0	0	0	0%
100 km/h	3	0	9	0	0	2	14	4%
120 km/h	0	0	1	0	0	0	1	0%
130 km/h	0	1	32	0	0	0	33	9%
Niet ingevuld	11	19	0	0	0	0	30	8%
Totaal #	176	130	42	0	0	7	355	100%
Totaal %	50%	37%	12%	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 78 van de 123 slachtoffers op 80 km/u wegen automobilisten betreffen. Ook de categorie 'overig' valt op met 15 slachtoffers waarbij de vervoerswijze niet correct geregistreerd is.

Snelheidsreg	Voetgange	Fiets	E-bike	Bromfiets	Snorfiets	Motor	Personena	Bestelauto	Vrachtautd	Scootmob	Brommob	Landbouw	Overig	Totaal #	Totaal %
15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0%
30	4	12	6	3	1	1	1	0	0	0	0	0	14	42	12%
50	4	24	12	9	0	3	10	0	0	0	0	0	24	86	24%
60	0	5	0	1	0	2	11	0	0	0	0	2	3	24	7%
70	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2	1%
80	1	9	0	6	0	6	78	8	0	0	0	0	15	123	35%
90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
100	0	0	0	0	0	1	7	1	0	0	0	0	5	14	4%
120	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0%
130	1	0	0	0	0	2	20	3	2	0	0	0	5	33	9%
Niet ingevuld	3	3	4	6	2	2	0	0	0	0	0	0	10	30	8%
Totaal #	13	53	22	25	3	17	128	13	2	0	0	2	78	356	100%
Totaal %	4%	15%	6%	7%	1%	5%	36%	4%	1%	0%	0%	1%	22%	100%	

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

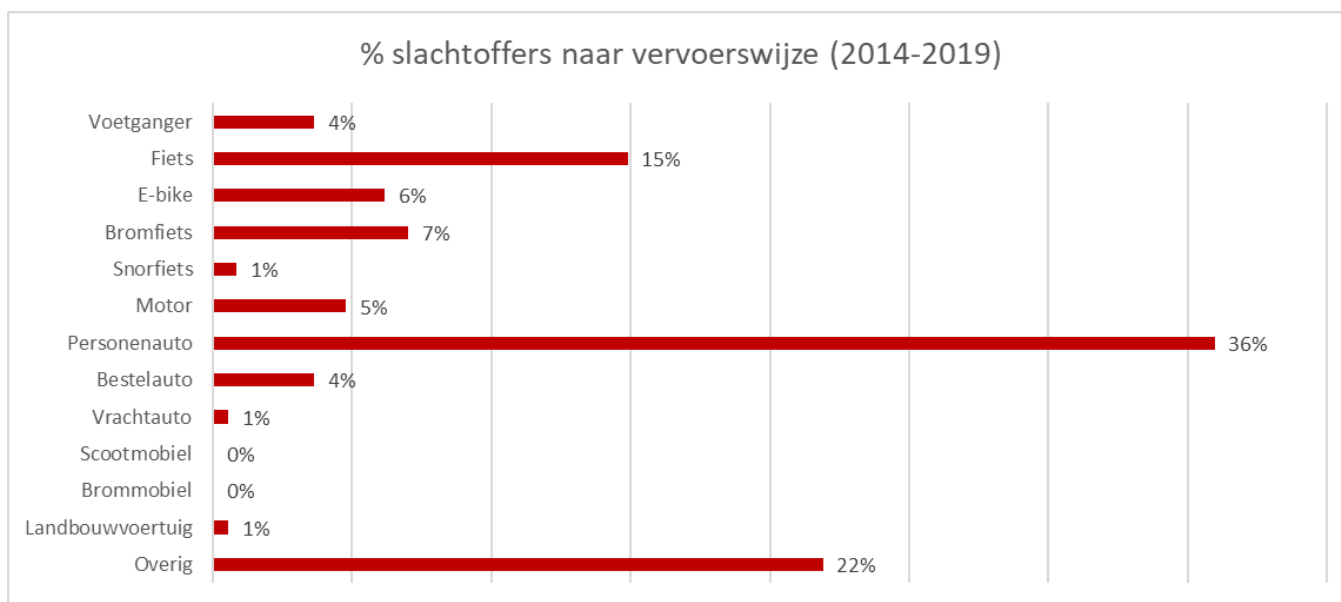
Risicothema 3: Fietsers

Conclusie:

De hoogste risico's voor de fietsers zijn met name op locaties waar de snelheid relatief hoog is ten opzichte van het snelheidslimiet, daar zij de weg delen met het autoverkeer. Voor het fietsverkeer liggen de risico's vooral op de plekken waar interactie met gemotoriseerd verkeer onvermijdelijk is.

Slachtoffers

8% van de slachtoffers in gemeente Noordoostpolder vallen op de brom- of snorfiets (Figuur 3). Fietsers en e-bikers maken 21% op van het aantal slachtoffers. De 22% in de categorie "Overig" bevat slachtoffers waarvan de vervoerswijze niet eenduidig is vastgelegd. Uit Tabel 10 blijkt dat de brom- en snorfietssslachtoffers met name vallen op 50 km/u (9) en 80 km/u (6) wegen, op een totaal van 28 slachtoffers. De fietsslachtoffers vallen ook met name op de 50 km/u wegen.



Figuur 3. Slachtoffers naar vervoerswijze

Snelheidsreg	Voetgange	Fiets	E-bike	Bromfiets	Snorfiets	Motor	Personena	Bestelauto	Vrachtaut	Scootmob	Brommob	Landbouw	Overig	Totaal #	Totaal %
15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0%
30	4	12	6	3	1	1	1	0	0	0	0	0	14	42	12%
50	4	24	12	9	0	3	10	0	0	0	0	0	24	86	24%
60	0	5	0	1	0	2	11	0	0	0	0	2	3	24	7%
70	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2	1%
80	1	9	0	6	0	6	78	8	0	0	0	0	15	123	35%
90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
100	0	0	0	0	0	1	7	1	0	0	0	0	5	14	4%
120	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0%
130	1	0	0	0	0	2	20	3	2	0	0	0	5	33	9%
Niet ingevuld	3	3	4	6	2	2	0	0	0	0	0	0	10	30	8%
Totaal #	13	53	22	25	3	17	128	13	2	0	0	2	78	356	100%
Totaal %	4%	15%	6%	7%	1%	5%	36%	4%	1%	0%	0%	1%	22%	100%	

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

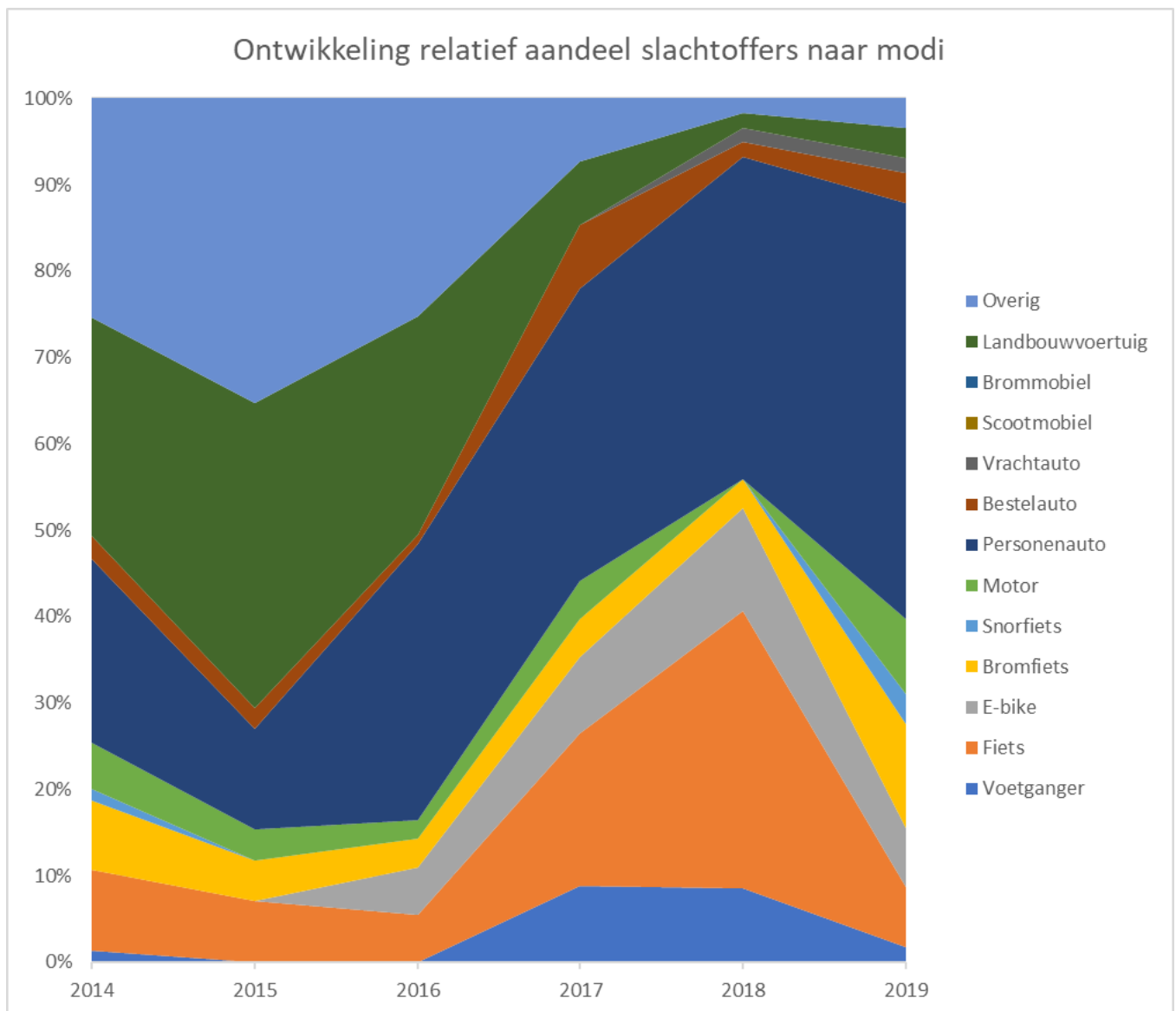
Fout! Verwijzingsbron niet gevonden. laat zien dat het aantal brom- en snorfietssslachtoffers met name concentreert onder de jongeren (<24 jaar, 18 van de 28). Eventuele maatregelen gericht op de brom- en snorfiets richten zich dan ook het beste op de jonge bestuurders.

De fietsslachtoffers vallen met name onder de 50-plussers (40 van de 75). Wel is het grootste absolute aantal fietsslachtoffers te zien in de leeftijdsgroep 12 t/m 15 jaar. Het gaat hier waarschijnlijk met name om kinderen die naar een kern zoals Emmeloord fietsen voor school en/of sportactiviteiten, daar dergelijke voorzieningen steeds minder in het buitengebied aanwezig zijn. Het merendeel van de e-bike slachtoffers vallen onder de senioren.

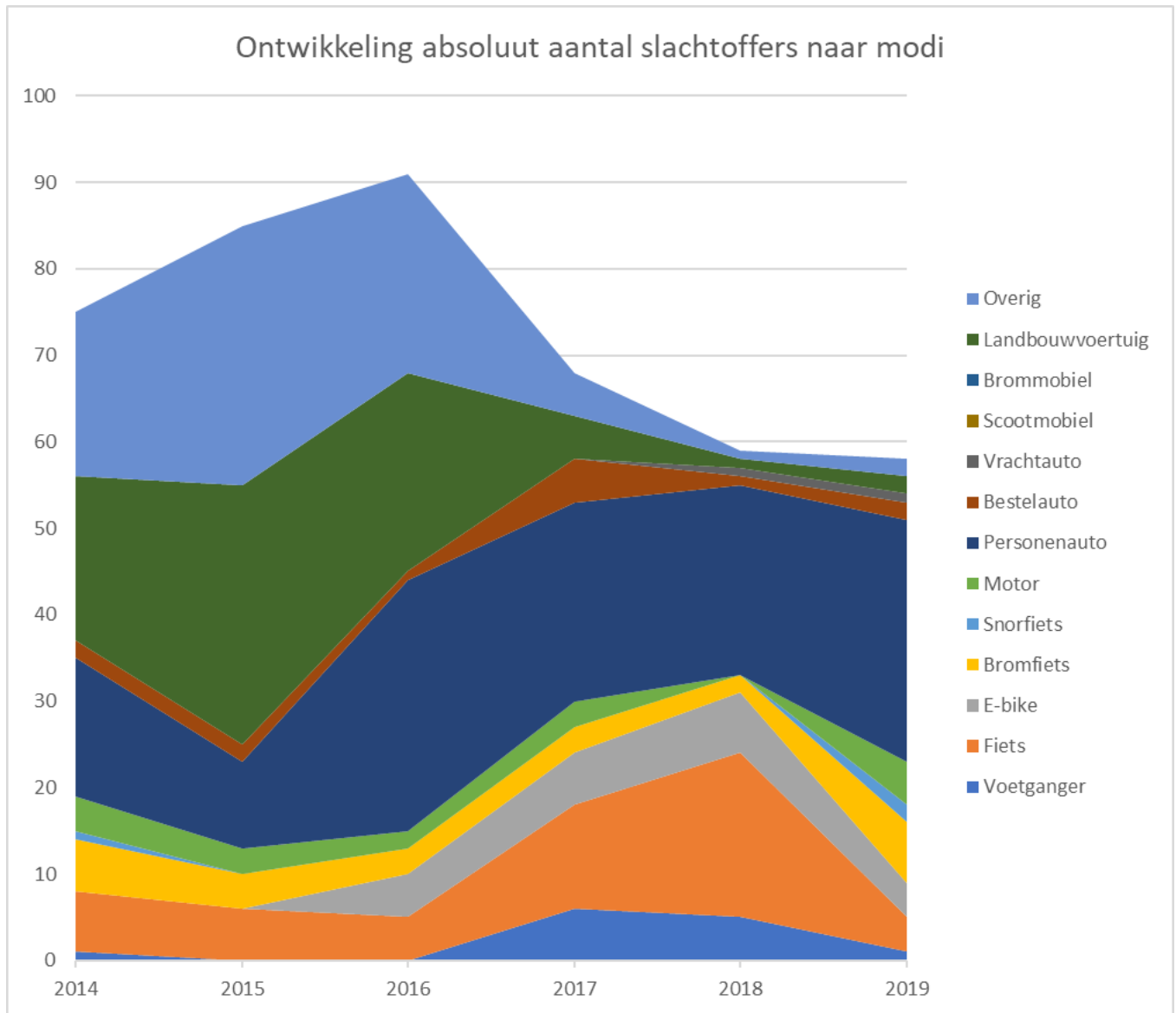
Leeftijd	Voetgange	Fiets	E-bike	Bromfiets	Snorfiets	Motor	Personena	Bestelauto	Vrachtaut	Scootmobi	Brommobi	Landbouw	Overig	Totaal #	Totaal %
0 t/m 11 jaar	2	3	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	7	18	5%
12 t/m 15 jaar	0	11	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	6	20	6%
16 t/m 17 jaar	0	3	0	10	0	0	3	0	0	0	0	0	3	19	5%
18 t/m 24 jaar	1	3	0	6	1	2	20	2	0	0	0	0	11	46	13%
25 t/m 39 jaar	2	3	0	2	1	8	44	5	0	0	0	0	11	76	21%
40 t/m 49 jaar	1	8	3	3	0	6	12	2	0	0	0	1	7	43	12%
50 t/m 59 jaar	2	6	2	2	1	1	16	1	0	0	0	1	12	44	12%
60 t/m 69 jaar	1	8	9	0	0	0	8	1	1	0	0	0	10	38	11%
70 en ouder	4	7	8	1	0	0	19	0	1	0	0	0	11	51	14%
Niet ingevuld	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
Onbekend	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0%
Totaal #	13	53	22	25	3	17	128	13	2	0	0	2	78	356	100%
Totaal %	4%	15%	6%	7%	1%	5%	36%	4%	1%	0%	0%	1%	22%	100%	

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

Omdat dat de slachtofferaantallen *per jaar* relatief laag zijn en ook erg fluctueren, lijkt er zowel in absolute zin als relatief gezien geen sprake te zijn van een duidelijke trend in de slachtofferaantallen onder fietsers, e-bikers, snor- en bromfietsers. Figuur 4 en Figuur 5 tonen dit.



Figuur 4. Ontwikkeling relatief aandeel slachtoffers naar modaliteit



Figuur 5. Ontwikkeling absoluut aantal slachtoffers naar modaliteit

Daarnaast is in Tabel 12 te zien dat de fietsslachtoffers voornamelijk binnen de kom vallen, met de nadruk op kruispunten. Voor de snor- en bromfietzers is het meer verdeeld tussen binnen en buiten de komgrens, maar lijkt de nadruk wel op wegvakniveau te liggen in plaats van op de kruispunten.

Komgrens	Binnen de kom		Buiten de kom		Niet ingevuld	
	Wegvak	Kruispunt	Wegvak	Kruispunt	Wegvak	Kruispunt
Voetgange	6	2	5	0	0	0
Fiets	7	27	10	9	0	0
E-bike	6	13	2	0	1	0
Snorfiets	0	1	1	1	0	0
Bromfiets	7	6	9	3	0	0
Motor	3	1	9	4	0	0
Personena	5	11	76	34	2	0
Bestelauto	0	0	10	3	0	0
Vrachtauto	0	0	4	0	0	0
Landbouw	0	0	1	0	1	0
Scotmobiel	0	0	0	0	0	0
Brommobiel	0	0	0	0	0	0
Overig	20	21	24	7	4	0
Totaal	54	82	151	61	8	0
	40%	60%	71%	29%	100%	0%
	136		212		8	
	38%		60%		2%	
	356					

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

Noordoos	eenzijdig	auto	bromfiets	bus	fiets	motor	overig ver	voetganger	
auto	12	47	1	1	0	0	10	0	71
bromfiets	4	3	0	0	0	0	3	0	10
fiets	22	36	2	1	9	0	6	0	76

- Wegvakongevallen

Noordoostpolder	auto	bromfiets	bus	eenzijdig	fiets	motor	overig ver	voetganger	
auto	56	0	0	52	0	1	42	0	151
bromfiets	2	0	0	10	0	0	1	0	13
fiets	21	0	0	32	14	0	14	0	81

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

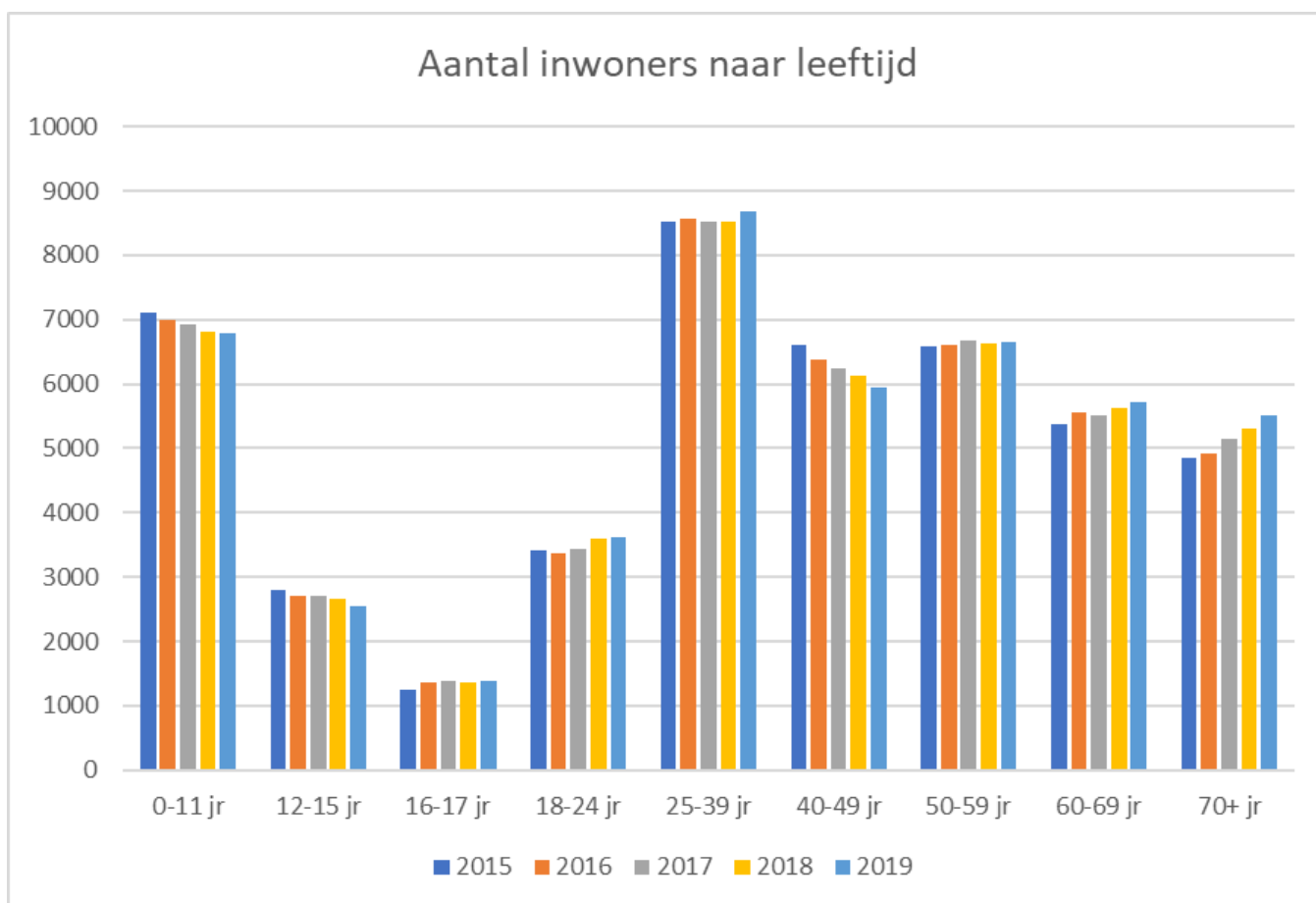
Risicothema 4: Senioren in het algemeen

Conclusie:

De senior inwoner (50+) vormt 37% van het totale aantal slachtoffers. Deze slachtoffers vallen voornamelijk op gemeentelijke en provinciale 80 km/u wegen. Deze leeftijdsgroep maakt ongeveer 37% uit van de bevolking, en komt even zo vaak in de slachtofferstatistieken voor. Deze doelgroep wordt in de komende jaren door vergrijzing wel steeds belangrijker.

Bevolkingsopbouw

Het aantal senioren in de gemeente Noordoostpolder is over de afgelopen vijf jaar toegenomen. Er zijn bijna 18.000 senioren (50+) 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 36-38%.

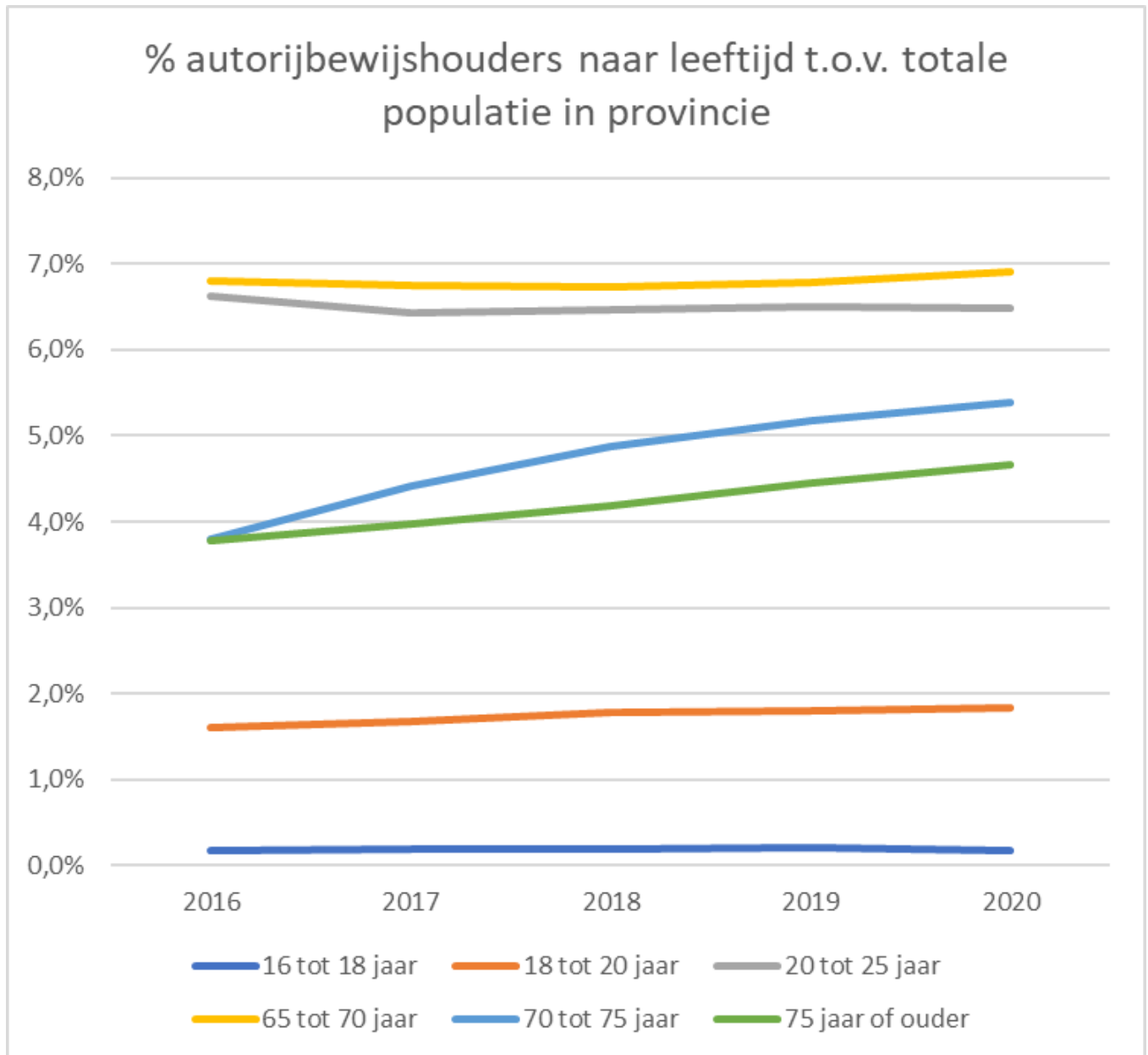


Figuur 6. Aantal inwoners naar leeftijd

Rijbewijsbezit

Cijfers voor het rijbewijsbezit van senioren in Noordoostpolder 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 7 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 7. % autorijbewijshouders naar leeftijd

Slachtoffers

Uit Tabel 13 blijkt dat de senioren niet als hoogste in de lijst staan qua slachtofferaantal per 1.000 inwoners. Desondanks vallen ca. 37% van de letselslachtoffers en 41% van de doden in deze leeftijdscategorie. Zo'n 37% van het totale aantal slachtoffers (356) binnen de gemeentegrenzen zijn 50-plusser.

Leeftijd	Slachtoffer	Doden	Gewonden	%v.totaal d	%v.totaal g	Slachtoffers per 1000 inwoners (
0 t/m 11 jaar	18	0	18	0,0%	5,3%	2,7
12 t/m 15 jaar	20	0	20	0,0%	5,9%	7,9
16 t/m 17 jaar	19	1	18	5,9%	5,3%	13,7
18 t/m 24 jaar	46	3	43	17,6%	12,7%	12,7
25 t/m 39 jaar	76	6	70	35,3%	20,6%	8,7
40 t/m 49 jaar	43	0	43	0,0%	12,7%	7,2
50 t/m 59 jaar	44	1	43	5,9%	12,7%	6,6
60 t/m 69 jaar	38	1	37	5,9%	10,9%	6,7
70 en ouder	51	5	46	29,4%	13,6%	9,3
Niet ingevuld	0	0	0	0,0%	0,0%	
Onbekend	1	0	1	0,0%	0,3%	
Totaal	356	17	339	100%	100%	75,4

Tabel 13. Slachtoffers naar leeftijd (2014-2019)

Uit Tabel 14 blijkt vervolgens dat 43 van de 133 slachtoffers in deze leeftijd vallen als gebruiker van de personenwagen. Van alle autoslachtoffers in de gemeente (128) vallen 43 in deze leeftijdsgroep.

Leeftijd	Voetganger	Fiets	E-bike	Bromfiets	Snorfiets	Motor	Personenauto	Bestelauto	Vrachtauto	Scootmob	Brommob	Landbouw	Overig	Totaal #	Totaal %
0 t/m 11 jaar	2	3	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	7	18	5%
12 t/m 15 jaar	0	11	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	6	20	6%
16 t/m 17 jaar	0	3	0	10	0	0	3	0	0	0	0	0	3	19	5%
18 t/m 24 jaar	1	3	0	6	1	2	20	2	0	0	0	0	11	46	13%
25 t/m 39 jaar	2	3	0	2	1	8	44	5	0	0	0	0	11	76	21%
40 t/m 49 jaar	1	8	3	3	0	6	12	2	0	0	0	1	7	43	12%
50 t/m 59 jaar	2	6	2	2	1	1	16	1	0	0	0	1	12	44	12%
60 t/m 69 jaar	1	8	9	0	0	0	8	1	1	0	0	0	10	38	11%
70 en ouder	4	7	8	1	0	0	19	0	1	0	0	0	11	51	14%
Niet ingevuld	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
Onbekend	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0%
Totaal #	13	53	22	25	3	17	128	13	2	0	0	2	78	356	100%
Totaal %	4%	15%	6%	7%	1%	5%	36%	4%	1%	0%	0%	1%	22%	100%	

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

Tabel 15 laat zien dat drie 60+ers dodelijk gewond raakten, twee op een provinciale weg (80 km/u). De 23 letselgewonden vallen voornamelijk op gemeentelijke en provinciale 80 km/u wegen.

Leeftijd	Afloop	Wegbeheer	15	30	50	60	70	80	90	100	120	130	Totaal #	Totaal %
60 en ouder	Dodelijk	Gemeente	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3,8%
60 en ouder	Dodelijk	Provincie	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	7,7%
60 en ouder	Dodelijk	Rijk	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
60 en ouder	Letsel	Gemeente	0	0	1	4	0	7	0	0	0	0	12	46,2%
60 en ouder	Letsel	Provincie	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	6	23,1%
60 en ouder	Letsel	Rijk	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3	5	19,2%
		Totaal #	0	0	2	4	0	15	0	2	0	3	26	
		Totaal %	0,0%	0,0%	7,7%	15,4%	0,0%	57,7%	0,0%	7,7%	0,0%	11,5%		

Tabel 15. Slachtoffers onder oudere automobilisten naar snelheidsregime en wegbeheerder

Risicothema 5: Landbouwverkeer in het buitengebied

Conclusie:

Landbouwverkeer in het buitengebied is een risico in de gemeente Noordoostpolder 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. Noordoostpolder 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 6: 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.

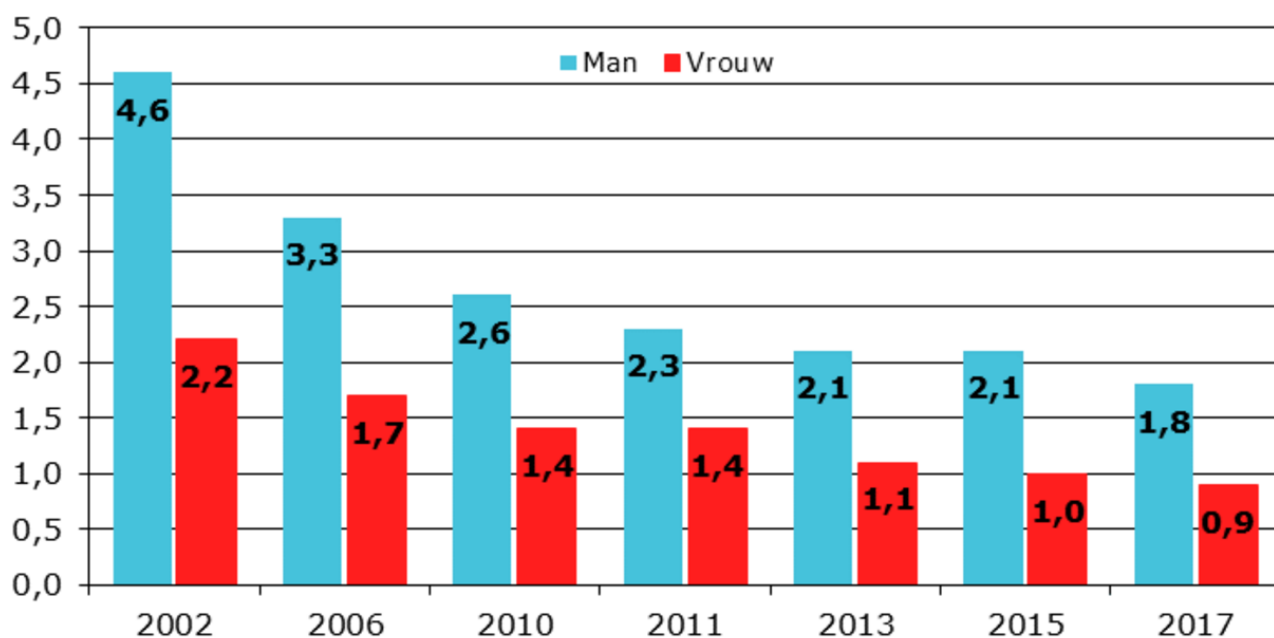
Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2017 (I&W) richt zich o.a. op de politieregio West-Nederland, waar Noordoostpolder onder valt. De hieronder gepresenteerde cijfers zijn van toepassing op de hele regio. In deze regio was enkele jaren een daling zichtbaar van het percentage gecontroleerde automobilisten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

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

Tabel 16. Percentage gecontroleerde automobilisten wat de wettelijke alcohollimiet heeft overtreden in de regio West-Nederland

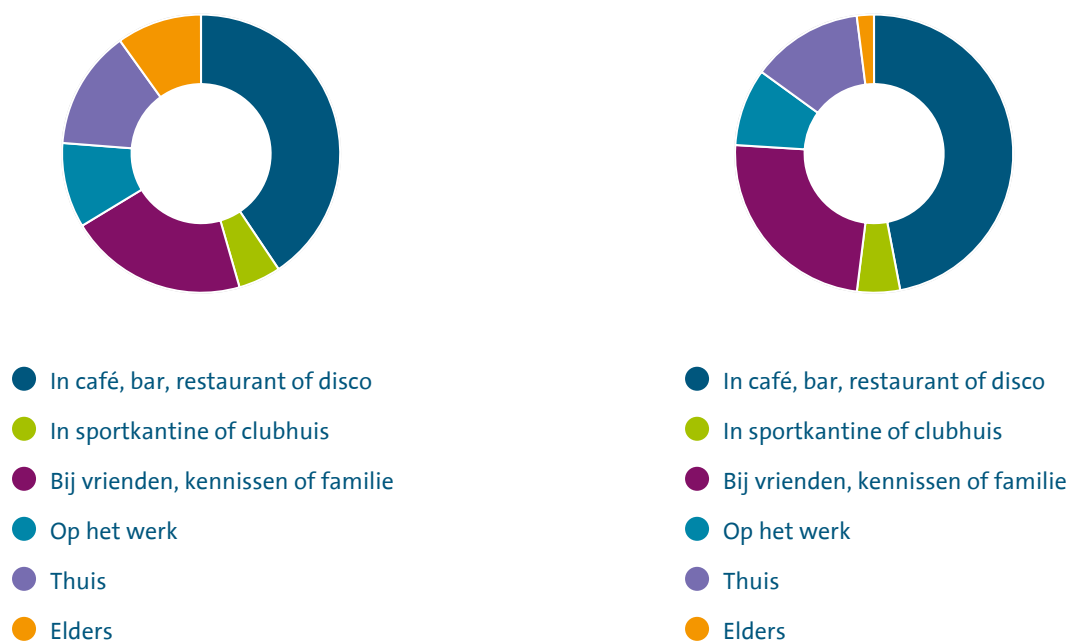
Het aandeel mannen dat rijdt onder invloed is hoger dan het aandeel vrouwen. Tevens zien we dat het aandeel 35 tot 49 jaar het vaakst rijdt onder invloed.

	2002	2006	2010	2011	2013	2015	2017
Mannen							
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
Totaal	4,6	3,3	2,6	2,3	2,1	2,0	1,8
Vrouwen							
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
Totaal	2,2	1,7	1,4	1,4	1,1	1,0	0,9



Figuur 8. 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 9. 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.

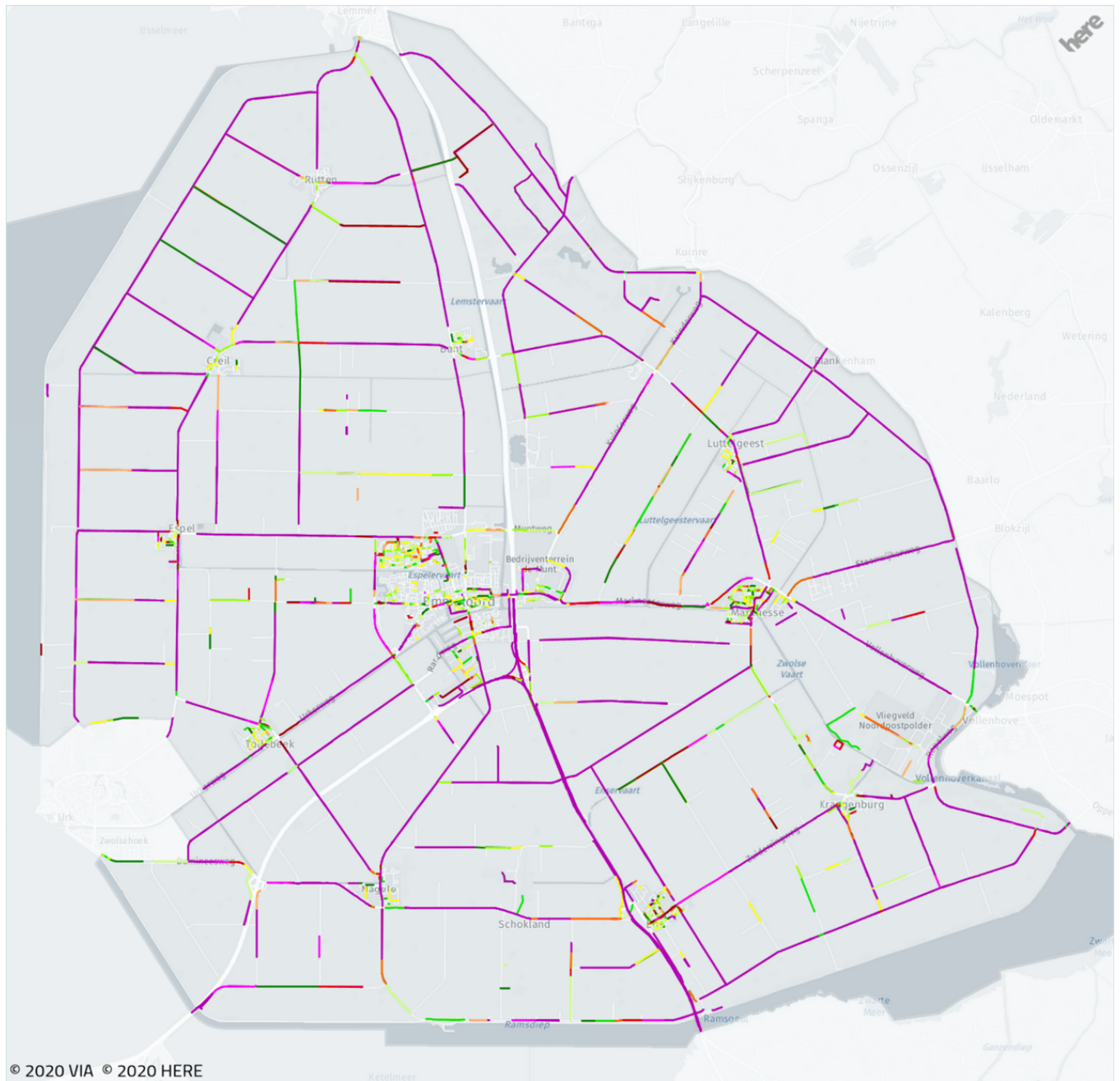
Risicothema 7: Snelheid in het verkeer

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

In de risicothema's 1 en 2 zijn respectievelijk de 30 en 80 km/u wegen reeds behandeld. In deze paragraaf wordt ingegaan op specifieke wegen waar snelheid(sovertredingen) een probleem zijn.

Snelheidsoverschrijding

Voor de 30, 50, 60 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 10, Figuur 11 en Figuur 12 tonen dit.



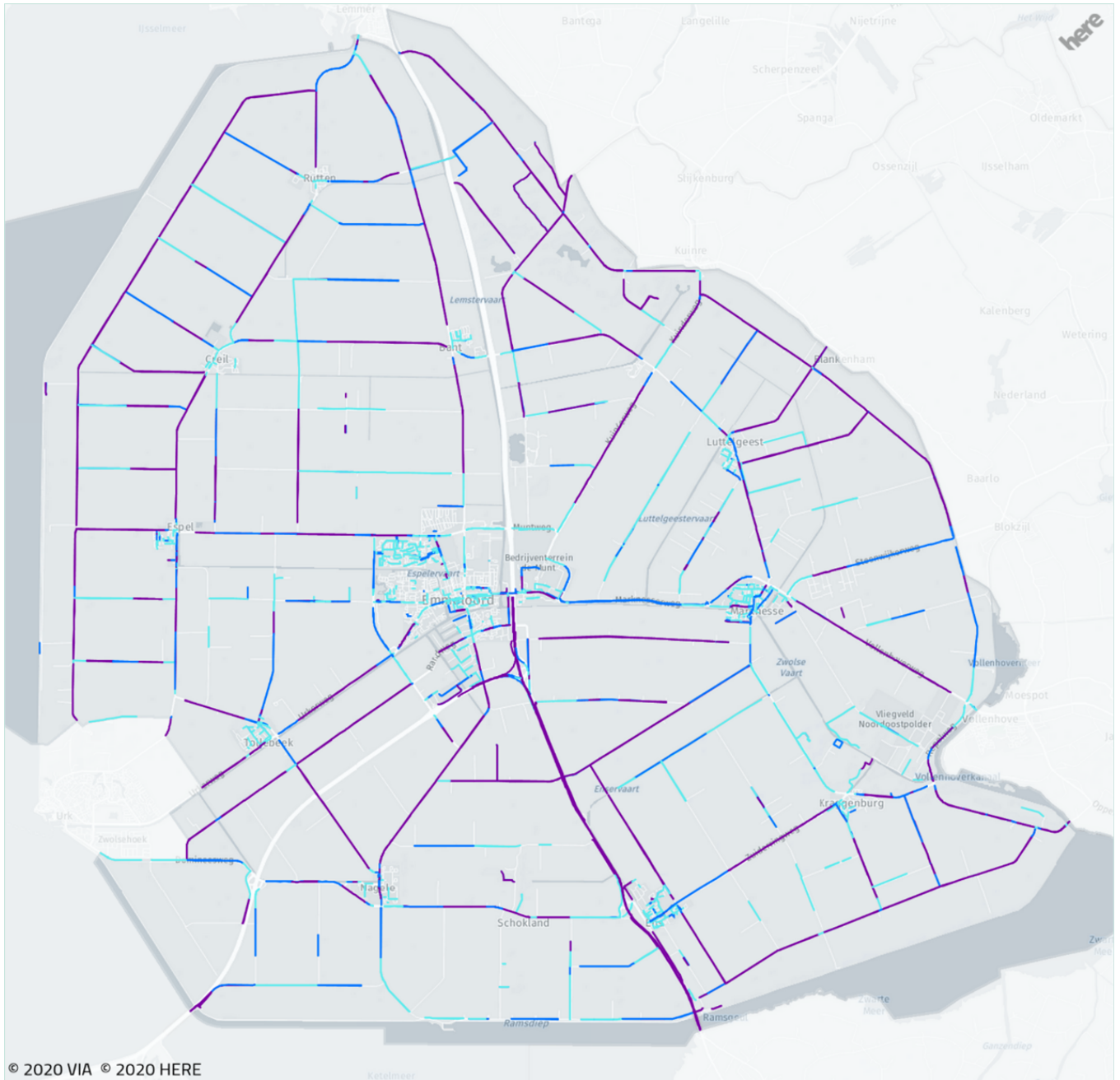
© 2020 VIA © 2020 HERE

- < 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 mei 2020

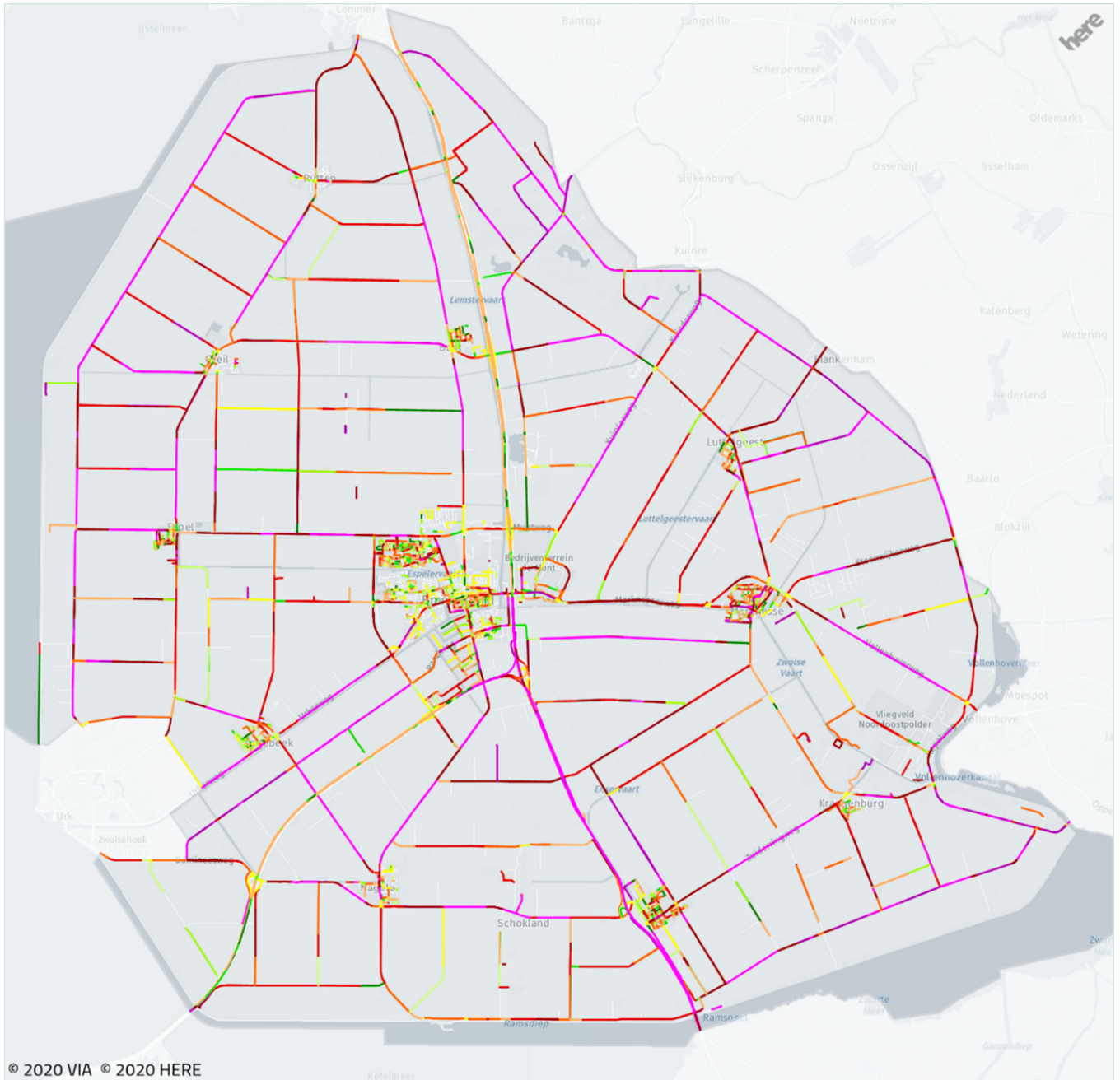
Figuur 10: Limietoverschrijding V85 in Noordoostpolder (VIA, mei 2020)



© 2020 VIA © 2020 HERE

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

Figuur 11: Overtredingsklassen V85 in Noordoostpolder (VIA, mei 2020)



Figuur 12: Aandeel limietoverschrijders in Noordoostpolder (VIA, mei 2020)

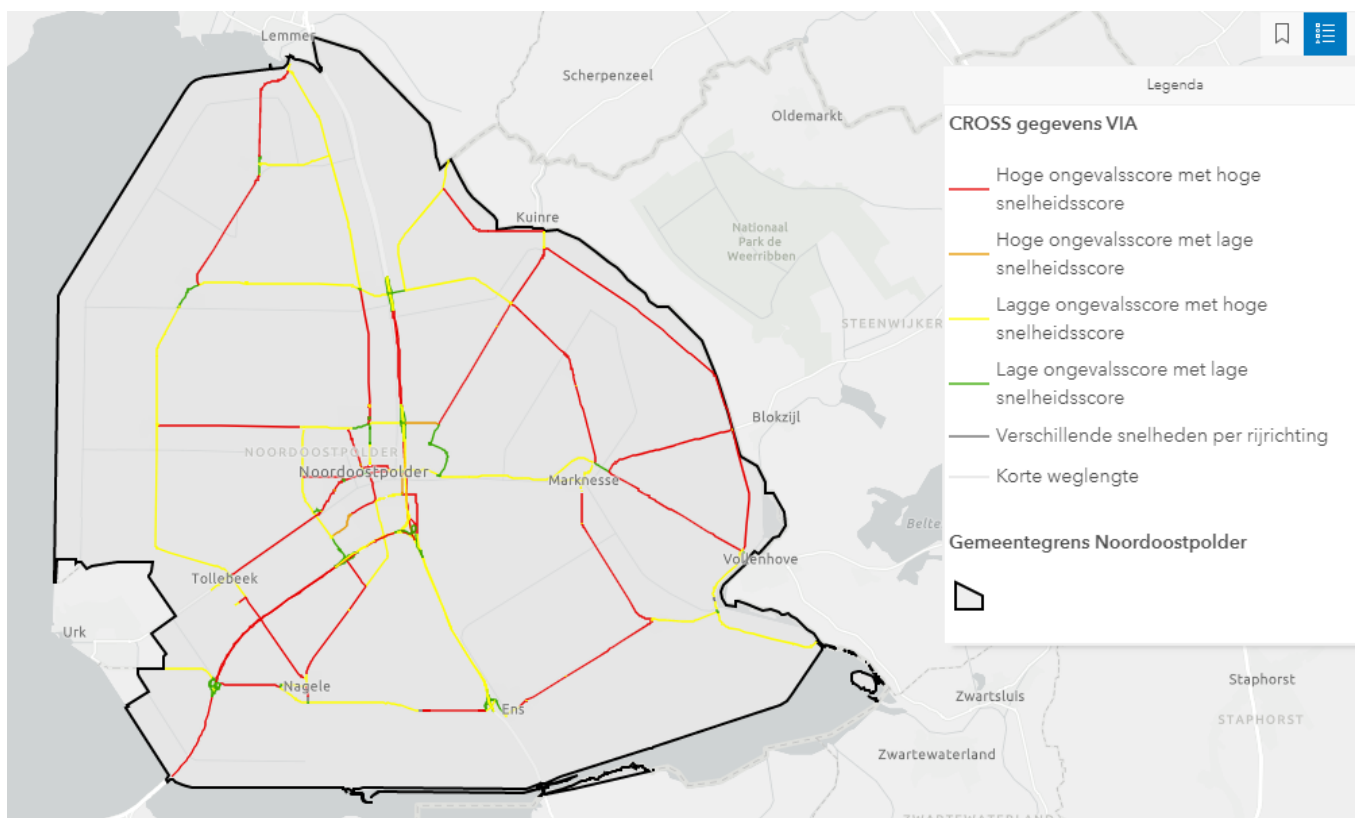
Wanneer de verschillende kaarten met elkaar worden vergeleken, dan blijkt dat het merendeel van de weggebruikers te snel rijden op de hieronder genoemde wegen en dat ook doen met snelheden die >10 km/u boven de boetegrens liggen.

De volgende wegen vallen hierbij op:

- 30 km/u wegen
 - Dr. W.M. Verhaarlaan, Bouwerskamp, Noordzijde
 - Emmeloordseweg, Feike Bruinsmalaan, Oudeweg, Oosteinde/Sluis
- 50 km/u wegen
 - Randweg – Emmeloord
 - Nagelerweg – Emmeloord
 - Marknesserweg – Emmeloord
 - Urkerweg – Emmeloord
 - Urkerweg – Tollebeek
 - Platinaweg – Emmeloord
 - Ploegstraat/Nagelerweg – Nagele
- 60 km/u wegen
 - Kadoelerweg – Kraggenburg
 - Karel Doormanweg – ri. Urk
 - Uiterdijkenweg/Hopweg
 - Friesepad/Schoterweg
 - Westermeerweg
- 80 km/u wegen
 - Tollebeek – Emmeloord
 - Tollebeek – Nagele
 - Nagele – Emmeloord
 - Marknesse – Vollenhove
 - Espel – Creil – Bant
 - Emmeloord – Lemmer
 - Emmeloord – Kuinre

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 13. CROSS gegevens gemeente Noordoostpolder (VIA, in SPV Viewer)

De wegen die hierbij opvallen (hoge snelheid en ongevallen, rood) zijn grotendeels dezelfde wegen zoals deze hierboven zijn benoemd bij de 80 km/u wegen.

Risicothema 8: 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 Noordoostpolder. 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 9: 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 Noordoostpolder 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 handavingsinspanning 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 risicolocaties¹ 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 tool¹.



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:

Diverse wegen buitengebied richting kern Emmeloord (kinderen 12-15 jaar, snelheid in het verkeer, weginrichting)

Een aantal routes tussen de dorpen in het buitengebied onderling en naar de kern Emmeloord worden gekenmerkt door een suboptimale weginrichting (lange rechtstanden, weinig/geen snelheidsremmers en/of geen vrijliggende fietsinfrastructuur), hoge rijnsnelheden (S85 >80 km/u op 60-wegen en >90 km/u op 80-wegen). Deze routes zijn onder andere belangrijk voor de schoolgaande jeugd die van dorp naar dorp of richting Emmeloord fietsen, voor school en/of sportactiviteiten. Deze kwetsbare én onervaren verkeersdeelnemers delen hier de weg met het gemotoriseerde verkeer. Het gaat hier onder meer om de volgende wegen/routes:

- 60 km/u wegen
 - Kadoelerweg – Kraggenburg
 - Karel Doormanweg – ri. Urk
 - Uiterdijkenweg/Hopweg
 - Friesepad/Schoterweg
 - Westermeerweg
- 80 km/u wegen
 - Tollebeek – Emmeloord
 - Tollebeek – Nagele
 - Nagele – Emmeloord
 - Weg van Ongenade – Emmeloord
 - Marknesse – Vollenhove
 - Espel – Creil – Bant
 - Emmeloord – Lemmer
 - Emmeloord – Kuinre

Kruispunten tussen 30 en 50 km/u wegen (fietsers, snelheid in het verkeer, weginrichting)

De fietsongevallen concentreren zich met name binnen de bebouwde kom van Emmeloord. Daar is te zien dat deze zich voornamelijk voordoen op kruispunten tussen 30 en 50 km/u wegen. Wanneer daarbij wordt geselecteerd op wegen die een rode CROSS-score en/of een hoge S85-score (factor S85/limiet >1) kennen, dan vallen met name de kruispunten/rotondes op de volgende locaties op:

- Urkerweg
- Drostlaan/Pilotenweg
- Korte Dreef / Lange Dreef
- Noordzijde
- Espelerlaan
- Nagelerstraat

De Urkerweg, Noordzijde, Drostlaan en Espelerlaan vallen hierbij extra op, vanwege de aangrenzende schoollocaties aan deze wegen en/of doordat deze wegen belangrijke routes vormen naar BO en/of VO schoollocaties.

Uitvoeringsagenda

Inleiding

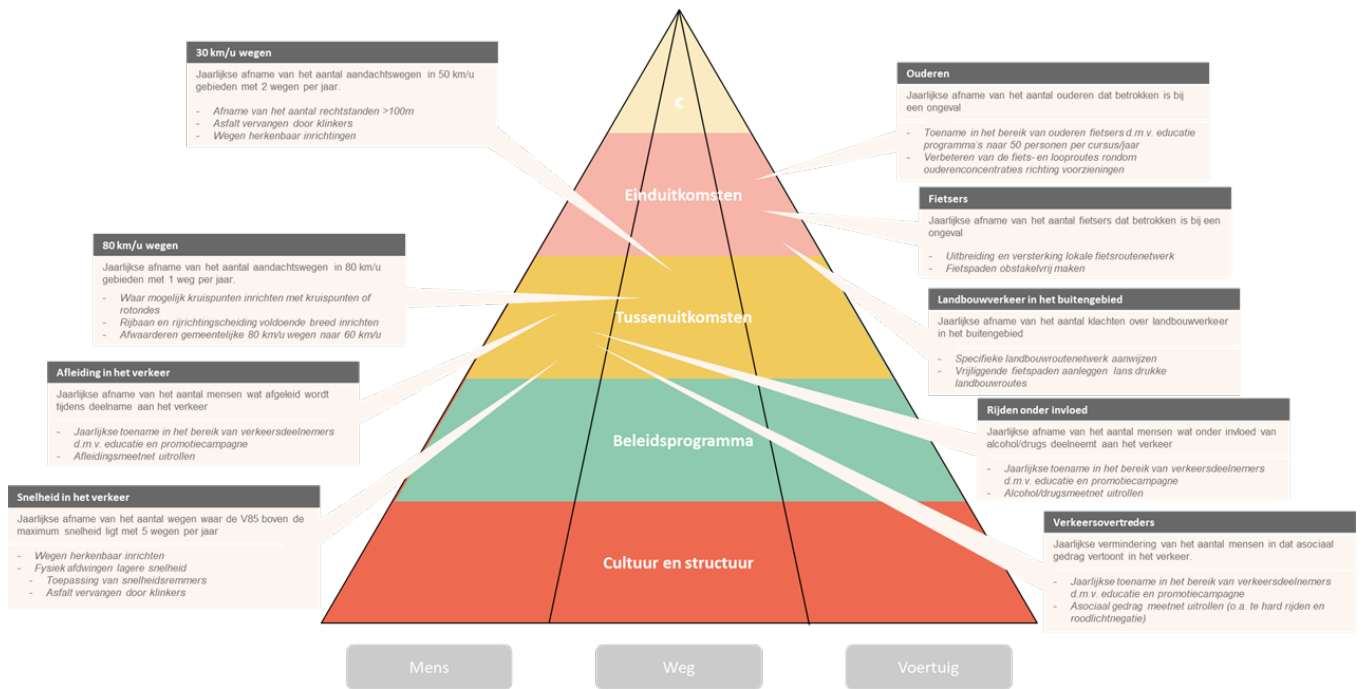
In de vorige hoofdstukken zijn de risicothema's van de gemeente Noordoostpolder benoemd. Het aanpakken van deze risicothema's is het meest effectief om de verkeersveiligheid te verbeteren. Bij voorkeur, en in lijn met de aanbeveling vanuit het SPV, via een integrale aanpak op de drie E's: Engineering (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 wegcategoryplan, het categorie-gewijs verbeteren van de weginrichting, de kwaliteit en bereik van educatie, en afstemming van handhavingsplannen. *Operationeel*, in termen van keuze van specifieke infrastructurale en educatie maatregelen en handhavingsinzet. De invulling van deze doelstellingen en de bijhorende ambities dienen in overleg met de betreffende wegbeheerder plaats te vinden. Voor het benoemen van ambities zijn inhoudelijke argumenten (de resultaten van risicoanalyses) een goed vertrekpunt. Vandaar uit kan de wegbeheerder realistische doelen benoemen binnen de eigen uitvoeringspraktijk en lokale context (maatschappelijk, organisatorisch en bestuurlijk).

Deze doelstellingen worden weergegeven via de structuur van de beleidspiramide verkeersveiligheid. De onderstaande afbeelding geeft daar een weergave van. Elke doelstelling is gekoppeld aan een van de lagen van de verkeersveiligheidspiramide¹ en de drie pijlers (mens, weg en voertuig²). 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.

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 14 Doelen per risicothema voor de gemeente Noordoostpolder

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

Engineering – fysieke maatregelen weginrichting

Maatregelen

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

Nr	Maatregel	Toelichting
2.1	Verbeteren en/of volledig herinrichten 30 km/u aandachtswegen/buurt Exception: Reference not found (1228236b-7608-414d-8df8-1b88f7a3d756)	Wenselijk is om het wegbeeld in een aantal 30 km/h woonwijken in zijn geheel aan te passen om aan te sluiten bij de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig. Focus op een uniform wegbeeld in de gehele wijk met een smallere rijbaan, klinkerverharding en minder rechtstanden. Totale herinrichting is relatief kostbaar, koppeling naar geplande werkzaamheden zoals vernieuwing riolering (werk met werk maken) is wenselijk.
2.2	Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 30 km/u wegen.	Extra maatregelen op locaties waar verkeer elkaar relatief vaak kruist of op de wegen met relatief veel rechtstanden zijn wenselijk. Bijvoorbeeld door koppeling aan de impulsgelden SPV. Maatregelen die vallen onder de 1 ^e tranche subsidieaanvraag lenW impulsgeldregeling verkeersveiligheid: <ul style="list-style-type: none"> • Kruispuntplateau ETW-ETW • Verticale elementen voor korte rechtstanden (verkeersdrempel, wegversmalling, asversprong) • Uitrictconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/u zone • Voetgangersoversteekplaats • Inrichting schoolzone (snelheid beperkende maatregelen)
2.3	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"> • De vrijliggende fietsvoorzieningen, fysiek gescheiden rijrichtingen, veilige bermen, kruispunten met rotondes, ongelijkvloerse (fiets)kruisingen, • Het koppelen van de werkzaamheden aan al geplande werkzaamheden op de aandachtswegen (werk met werk maken). • Maken verkeersveiligheidsanalyse per aandachtsweg t.b.v. maatregelvoorstel en uitvoeringsplanning (oplossingen op maat)

2.4	Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 80 km/u wegen.	<ul style="list-style-type: none"> • Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV. <p>Maatregelen die vallen onder de 1^e tranche subsidieaanvraag lenW impuls geldregeling verkeersveiligheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fysieke (harde) rijrichtingsscheiding • Veilige, obstakelvrije bermen (geleiderail, begin/eindstuk geleiderail (24 m), kappen boom) • Parallelweg voor ontsluiting percelen • Rijrichtingscheiding door rammelstrook op asmarkering • Ongelijkvloerse fietsoversteekplaatsen (opheffen fietsoversteek, ongelijkvloerse kruising (fietsonderdoorgang) • Fietsoversteek (middeneiland) bij kruispunt • Snelheidsremmend plateau voor fietsoversteek bij kruispunt <ul style="list-style-type: none"> • Ronde buiten de kom
2.5	Afwaarderen 80 km/u wegen naar 60 km/u	<p>Bij het afwaarderen van gemeentelijke 80 km/u wegen naar 60 km/u wegen zijn de volgende focuspunten van belang:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gelijkwaardige kruispunten, kantmarkering, fietssuggestiestroken, semiverharde uitwijkmogelijkheden en snelheidsremmende maatregelen (drempels en plateaus) • Het koppelen van de werkzaamheden aan al geplande werkzaamheden op de aandachtswegen (werk met werk maken). • Maken verkeersveiligheidsanalyse per aandachtsweg t.b.v. maatregelvoorstel en uitvoeringsplanning (oplossingen op maat) <p>Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV.</p>
2.6	Herinrichten fietsroutes met hoge intensiteit en/of hoog aantal ongevallen.	<p>Bij het herinrichten van de fietsroutes met een hoog risico zijn de volgende focuspunten van belang:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maken verkeersveiligheidsanalyse per fietsroute t.b.v. maatregelvoorstel en uitvoeringsplanning • Focus op brede fietspaden, vrijliggend en de kruispunten met andere wegen • Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV. <p>Maatregelen die vallen onder de 1^e tranche subsidieaanvraag lenW impuls geldregeling verkeersveiligheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden • Saneren paaltjes of andere verticale elementen op of direct naast het pad • Aanbrengen attentieverhogende markering bij paaltjes • Saneren verticale stoepranden en hoogteverschil verharding en berm • Gesloten verharding op fietsstroken en -paden • Verbreden van fietspaden • Aanleggen drempel op fietskruispunt GOW-ETW • Aanleg vrijliggend fiets- of bromfietspad langs 50 km/u of 80 km/u weg
2.7	Bij alle herinrichtingen worden de principes van Duurzaam Veilig opgevolgd	

Tabel 17: Engineeringmaatregelen op hoofdlijnen

Kosten

Volledige herinrichting wegen

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

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

De kosten van een volledige 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 bermsloot. 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
Snelheidsremmende maatregelen	• 30 km/u wegen	Kruispuntplateaus	€ 30.000 per stuk
		Drempels	€ 15.000 per stuk
		Uitritconstructies	€ 25.000 per stuk
		Wegversmalling	€ 10.000 per stuk
		Klinkerverharding i.p.v. asfalt	€ 115 per m2
Oversteekvoorzieningen	• 30 km/u wegen	Middengeleider	€ 35.000 per stuk
		Zebepad per stuk	€ 1.200 per stuk
Fietsvoorzieningen	• Fiets • E-bike • oudere (e-) fietser	Vrijliggend fietspad 1-zijdig	€ 450 per meter
		Vrijliggend fietspad 2-zijdig	€ 650 per meter
		Verbreden fietspad	€ 115 per meter
		Kantmarkering	€ 10 per meter
		Saneren fietspaaltjes en verticale elementen	€ 80 per stuk
		Saneren verticale stoepranden	€ 60 per meter
		Vlakke verharding: rood asfalt	€ 90 per m2
		Vlakke verharding: rode tegels	€ 80 per m2
		Fietsers in de voorrang op rotondes binnen de bebouwde kom	€ 7.500 per stuk
		Meer opstelruimte voor fietsers realiseren bij een oversteek	€ 7.000 per 10 meter
Middengeleider	• 80 km/u wegen	Fysieke rijrichtingscheiding	€ 60 per meter
Kruispuntoplossing	• 50 en 80 km/u wegen	Rotonde	€ 500.000 (bibeko) € 600.000 (bubeko)
		VRI	€ variabel
Wegkant	• 80 km/u wegen	Veilige berm	€ 100 per meter

Tabel 18: Locatiegerichte 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 Noordoostpolder:

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

Jongere automobilisten (18-24)	<p>Jonge beginnende bestuurders vormen een groter risico voor de verkeersveiligheid dan oudere leeftijdsgroepen. Risico's hangen samen met persoonlijke motieven, doelen en leefstijl. Denk aan de mate waarin jongeren geneigd zijn toe te geven aan groepsdruk, de behoefte aan spanning en sensatie, de houding ten opzichte van het gebruik van alcohol en drugs, de mate waarin zij bereid zijn om risico te nemen en de mate waarin zij impulsen onder controle hebben.</p> <p>Educatie voor deze doelgroep begint bij de rijopleiding. De Rijopleiding In Stappen (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 Drive Xperience. 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 Witte Waas van TeamAlert en 3D Tripping Car van Responsible Young Drivers.</p>
Rijden onder invloed	Rijden onder invloed van alcohol en drugs komen aan de orde in de programma's voor de hiervoor genoemde doelgroepen, met name gericht op jongeren. Daarnaast verdient het aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over dit thema. Alleen aandacht besteden aan rijden onder invloed tijdens de 4-daagse feesten is onvoldoende. Het thema moet regelmatig onder de aandacht worden gebracht van de diverse doelgroepen.
Snelheid in het verkeer	<i>Zie 30/50 km/uur wegen en Jongere automobilisten</i>
Afleiding in het verkeer	<p>Ook voor afleiding in het verkeer geldt, dat het aan de orde komt in de hiervoor besproken programma's voor jongeren. Andere mogelijke programma's:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Go Safe zonder afleiding • Wheellie Pop (VVN) • 3D Afleiding Bike (Responsible Young Drivers) <p>Ook in de educatieprogramma's voor oudere (e-)fietsers zou afleiding nadrukkelijk aandacht moeten krijgen. Daarnaast verdient het ook hier aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over afleiding in het verkeer (denk aan de MONO campagne). Specifiek zou aandacht uit moeten gaan naar de doelgroep rijbewijsbezitters en daarbinnen met name het zakelijke verkeer.</p>
Verkeersovertreders	<p>Voor de aanpak van verkeersovertreders kan worden aangesloten bij de landelijke aanpak van bestuurders die opvallen door ernstige overtredingen in het kader van de zogenaamde Vorderingsprocedure. Deze procedure wordt uitgevoerd door het CBR en als onderdeel daarvan kunnen bestuurders worden verwezen naar educatieve maatregelen, zoals de Educatieve Maatregel Gedrag (EMG). Zie: https://www.cbr.nl/nl/veelgestelde-vragen/vorderingsprocedure.htm</p> <p>Specifiek voor de bestuurders van brom- en snorfietsen kan gebruik gemaakt worden van het programma Brom Effe Normaal (BEN). Dit richt zich op brom- en snorfietsers die negatief zijn opgevalen in het verkeer. Het programma wordt uitgevoerd door bureau HALT als onderdeel van een HALT afdoening (zie: https://www.politie.nl/mijn-buurt/lokale-initiatieven/08/brom-ff-normaal/brom-ff-normaal--jeugd.html)</p>

Tabel 19: Overzicht met aanvullende maatregelen op gebied van educatie en voorlichting naar risicothema

Kostenindicatie voor enkele voorbeeldprogramma's

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

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

Enforcement - handhaving

Maatregelen

Maatregelen voor handhaving vergen een intensieve samenwerking met de politie.

Nr	Maatregel	Toelichting
3.1	Opname verkeersveiligheid in Integraal Veiligheidsplan-/ beleid	Het IVP bepaalt de politieinzet voor de komende jaren. Door verkeersveiligheid hierin op te nemen wordt een structurele én gerichte inzet op diverse risico's gebord. Aansluiten bij de landelijke prioriteiten (VARAS-feiten: veelplegers, afleiding, rood licht, alcohol/drugs en snelheid) en aandacht voor actuele ontwikkelingen zoals fietsverlichting is wenselijk. De specifieke focus voor de politie dient te liggen op rijden onder invloed en afleiding in het verkeer.
3.2	Opzet alcoholmeetnet	Rijden onder invloed is zowel in de gemeente als landelijk een risicothema, maar het is tevens een thema waar informatie op lokaal niveau een witte vlek is. Een alcoholmeetnet helpt om meer inzicht te krijgen in de omvang van het risico in de gemeente. Meer informatie hierover staat op: https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2015-04.pdf
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">• Snelheidsdisplays• Mobiele radarsets• Laserguns• Digitale flitspalen• Trajectcontrole
3.5	Continuïteit handhaving op asociaal gedrag	Handhaving door politie op uitingen van normvervaling in het verkeer, zoals bumperkleven, geen voorrang verlenen, doorrijden bij rood licht en te hard rijden.
3.6	Afstemmen handhaving en campagneactiviteiten	Handhaving door politie combineren met voorlichting door aansluiting te zoeken op campagnes die geïnitieerd zijn vanuit het Rijk, provincie, regio of gemeente.

Tabel 23: Overzicht met aanvullende maatregelen op gebied van handhaving

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

Kosten

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

Uitvoeringsprogramma

Disclaimer

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

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

Inleiding

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

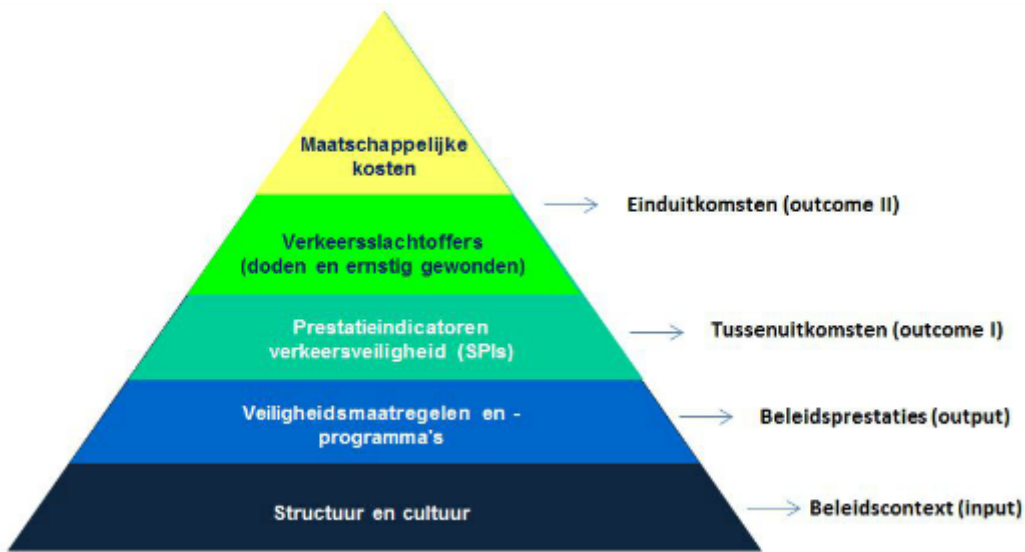
Het SPV beschrijft beleidsthema's die tot risico's kunnen leiden in het verkeerssysteem. Al deze thema's maken onderdeel uit van het verkeerssysteem in de gemeente Noordoostpolder en zorgen voor risico's op verkeersongevallen. Zodoende behoeven al deze thema's basis-aandacht. Daarnaast zijn er ook enkele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

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

- Veilige infrastructuur: 30 en 80 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers, brom- en snorfietser, jongere automobilist
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer
- Afleiding in het verkeer
- Verkeersovertreders

Doelen



Risicogestuurd beleid is gericht op een proactieve aanpak van de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem. Daarbij kijken we dus niet alleen naar ongevallen en slachtoffers, maar ook naar factoren die potentieel kunnen leiden tot gevaarlijke situaties. Vanuit die risicogestuurde aanpak zijn daarom verkeersveiligheidsdoelstellingen gekoppeld aan factoren die leiden tot risico's. De doelstellingen zijn geformuleerd op 3 niveaus¹:

- **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>	
Verkeerssysteem	1. 30 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> • 1.A1 Schoolomgevingen • 1.A2 Kruispuntplateaus • 1.A3 Uitbreiden van aantal 30 km/u gebieden inclusief passende inrichting 	<ul style="list-style-type: none"> • 1.B1 Snelheid meetbaar omlaag • 1.B2 Afname van het aantal aandachtswegen/ grijze wegen • 1.B3 Inrichting wegen passend bij gebruik 	1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal letselongevallen op 30 km/u wegen	VVN, fietsers bond, dorpsraden

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

	2. 80 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> • 2.A1 Vergevingsgezinde bermen (bermverharding toepassen?) op alle buitenwegen of alleen op landbouwverkeerroutes • 2.A2 Verkeersveiligheid als uitgangspunt bij herinrichtingen • 2.A3 Ontmoedigen doorgaand autoverkeer • 2.A4 Gebiedsgerichte aanpak (buurtschappen) • 2.A5 Bij afwaardering bovenstaande bullits toepassen. 	<ul style="list-style-type: none"> • 2.B1 Afwaarderen gemeentelijke 80 km/u wegen naar 60 km/u • 2.B2 Herinrichten oude 80 km/u wegen naar veilige nieuwe 60 km/u wegen. • 2.B3 Jaarlijkse afname van de hoeveelheid sluijverkeer in het buitengebied 	2.C1 0 ongevallen op 80 km/u wegen door afwaardering van alle 80 km/u wegen naar 60 km/u wegen	VVN, LTO, fietsersbond Cumela
Risicogroepen en -modaliteiten	3. Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets/e-bike	<ul style="list-style-type: none"> • 3.A1 Ontmoedigen doorgaand autoverkeer • 3.A2 Verlichtingscampagnes doorzetten • 3.A3 Bereik effectieve educatie vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> • 3.B1 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom • 3.B2 Afname verkeersonveilig gedrag fietsers 	3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval	Fietsersbond, VVN
	4. Kwetsbare verkeersdeelnemers: brom-/snorfiets	<ul style="list-style-type: none"> • 4.A1 Fietsers in de NOP kwetsbaarder dan de bromfietsers, zeker in het buitengebied • 4.A2 Educatie 		4.C1 Jaarlijkse afname van het aantal brom- en snorfietsers dat betrokken is bij een ongeval	
	5. Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen	<ul style="list-style-type: none"> • 5.A1 Bereik campagnes vergroten • 5.A2 Jaarlijkse e-bike training voor ouderen 	<ul style="list-style-type: none"> • 5.B1 Verbeterd 'Gedrag' van ouderen • 5.B2 Toename voertuigbeheersing onder ouderen 	5.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ouderen dat betrokken is bij een ongeval	Dorpsraden, ouderenorganisaties
	6. Onervaren verkeersdeelnemers: fietser 12-14 jaar	<ul style="list-style-type: none"> • 6.A1 Bereik campagnes vergroten • 6.A2 Educatie gericht op de fiets/e-bike • 6.A3 Verbeteren van de oversteekbaarheid van provinciale wegen op schoolroutes • 6.A4 Aandacht geven aan de drukste schoolroutes mbt verkeersveiligheid • 6.A5 Educatie en campagnes gericht op afleiding, rijden onder invloed etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • 6.B1 Verbeterd 'Gedrag' fietser 12-14 jaar • 6.B2 Toename veilige schoolroutes in het buitengebied 	6.C1 Jaarlijkse afname van het aantal 12-14 jarigen dat betrokken is bij een ongeval	Provincie

		<ul style="list-style-type: none"> • 6.A6 Oortjes uit in plaats van in • 6.A7 Aansluiten Jaap en Jurie Urk 			
	7. Onervaren verkeersdeelnemers: jonge automobilist	<ul style="list-style-type: none"> • 7.A1 Bereik campagnes vergroten • 7.A2 Aansluiten Jaap en Jurie Urk 	<ul style="list-style-type: none"> • 7.B1 'Gedrag' jongeren verbeteren 	7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal jonge automobilisten (18-24 jaar) dat betrokken is bij een ongeval	
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	8. Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> • 8.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten • 8.A2 Bereik campagnes vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> • 8.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer 	8.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelname onder invloed	Politie
	9. Snelheid in het verkeer (30/50/60/80)	<ul style="list-style-type: none"> • 9.A1 Handhaving op risicovolle wegen • 9.A2 Snelheidsdisplays plaatsen • 9.A3 Voorlichtingscampagnes 	<ul style="list-style-type: none"> • 9.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met >10 km/u wordt overschreden 	9.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen	
	10. Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • 10.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten 	<ul style="list-style-type: none"> • 10.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer 	10.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding	Politie
	11. Verkeers-overtreders	<ul style="list-style-type: none"> • 11.A1 Handhaving • 11.A2 Aansluiting bij campagnes andere gemeenten 	<ul style="list-style-type: none"> • 11.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders 	<ul style="list-style-type: none"> • 11.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door structurele verkeersovertreders. • Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huffergedrag'. 	Politie

Tabel 1: Doelen gemeente Noordoostpolder

Projecten

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Noordoostpolder 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 Noordoostpolder uit gaat voeren voor het aanpakken van de risicothema's weergegeven. De projecten zijn allemaal voorzien van de volgende kenmerken:

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

Prioriteit	Project	Doelstelling	Risicothema(s)	Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing maatregel	Monitoring
Hoog	Kadoelerweg	2.A5, 2.B1, 2.B2, 2.C1, 3.C1, 4.C1, 9.B1, 9.C1	80 km/u wegen, fiets, brom- en snorfiets, snelheid in het verkeer	De Kadoelerweg is een 80 km/u weg in het buitengebied. De weg wordt gebruikt door fietsers maar ook door veel gemotoriseerd verkeer als verbinding van en naar Drenthe. De inrichting van de weg voldoet niet aan de richtlijnen van een 80 km/u weg. Met name het ontbreken van een veilige plek voor fietsers zorgt voor hoge risico's. Ook in combinatie met de hoge snelheden wordt dit risico verhoogd.	De weg wordt afgewaardeerd naar een 60 km/u weg en voorzien van de bijpassende inrichting. O.a. vergevingsgezinde bermen en een veilige positie voor de fietser zijn het uitgangspunt.	<ul style="list-style-type: none"> • Meten snelheid • Registratie ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers
	Kraggenburg					
Middel	Karel Doormanweg	2.A5, 2.B1, 2.B2, 2.C1, 3.C1, 4.C1, 9.B1, 9.C1	80 km/u wegen, fiets, brom- en snorfiets, snelheid in het verkeer	De Karel Doormanweg is een 80 km/u weg in het buitengebied. De weg wordt gebruikt door fietsers maar ook door veel gemotoriseerd verkeer als verbinding van en naar Urk. De inrichting van de weg voldoet niet aan de richtlijnen van een 80 km/u weg. Met name het ontbreken van een veilige plek voor fietsers zorgt voor hoge risico's. Ook in combinatie met de hoge snelheden.	De weg wordt afgewaardeerd naar een 60 km/u weg en voorzien van de bijpassende inrichting. O.a. vergevingsgezinde bermen en een veilige positie voor de fietser zijn het uitgangspunt.	<ul style="list-style-type: none"> • Meten snelheid • Registratie ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers
Laag	Friesepad	2.A5, 2.B1, 2.B2, 2.C1,	80 km/u wegen, snelheid in het verkeer	Het Friesepad is een 80 km/u weg in het buitengebied. De weg wordt drukbezocht door recreatief verkeer vanwege de aanwezigheid van de Castelynsplas. De weg is smal en er is beperkte ruimte om (brede) tegenliggers te passeren. De hoge snelheden verhogen het risico op ongevallen.	De weg wordt afgewaardeerd naar een 60 km/u weg en voorzien van de bijpassende inrichting. O.a. vergevingsgezinde bermen worden gerealiseerd en door de bermverharding wordt passeren veiliger gemaakt.	<ul style="list-style-type: none"> • Meten snelheid • Schouw passeerbaarheid tegenliggers

Hoog	Schoterweg	2.A5, 2.B1, 2.B2, 2.C1, 3.C1, 4.C1, 9.B1, 9.C1	80 km/u wegen, fiets, brom- en snorfietser, snelheid in het verkeer	De Schoterweg is een 80 km/u weg in het buitengebied. De weg wordt gebruikt door fietsers als onderdeel van een recreatieve fietsroute maar ook door veel gemotoriseerd verkeer als verbinding richting Friesland. De inrichting van de weg voldoet niet aan de richtlijnen van een 80 km/u weg. Met name het ontbreken van een veilige plek voor fietsers zorgt voor hoge risico's. Ook in combinatie met de hoge snelheden.	De weg wordt afgewaardeerd naar een 60 km/u weg en voorzien van de bijpassende inrichting. O.a. vergevingsgezinde bermen en een veilige positie voor de fietser zijn het uitgangspunt	<ul style="list-style-type: none"> • Meten snelheid • Registratie ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers
Hoog	Westermeerweg	2.A5, 2.B1, 2.B2, 2.C1, 3.C1, 4.C1, 9.B1, 9.C1	80 km/u wegen, fiets, brom- en snorfietser, snelheid in het verkeer	De Westermeerweg is een 80 km/u weg in het buitengebied. De weg wordt gebruikt door fietsers als onderdeel van een recreatieve fietsroute maar ook door veel gemotoriseerd verkeer als verbinding tussen Urk en Lemmer. De inrichting van de weg voldoet niet aan de richtlijnen van een 80 km/u weg. Met name het ontbreken van een veilige plek voor fietsers zorgt voor hoge risico's. Ook in combinatie met de hoge snelheden.	De weg wordt afgewaardeerd naar een 60 km/u weg en voorzien van de bijpassende inrichting. O.a. vergevingsgezinde bermen en een veilige positie voor de fietser zijn het uitgangspunt.	<ul style="list-style-type: none"> • Meten snelheid • Registratie ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers
Hoog	Weg van Ongenade	2.A5, 2.B1, 2.B2, 2.C1, 3.C1, 4.C1, 9.B1, 9.C1	80 km/u wegen, fiets, brom- en snorfietser, snelheid in het verkeer	De Weg van Ongenade is een 80 km/u weg in het buitengebied. De weg wordt gebruikt door fietsers als onderdeel van een recreatieve fietsroute en schoolroute voor het voorgezet onderwijs. Ook maakt veel gemotoriseerd verkeer gebruik van de weg als verbinding tussen Creil en Emmeloord. De inrichting van de weg voldoet niet aan de richtlijnen van een 80 km/u weg. Met name het ontbreken van een veilige plek voor fietsers zorgt voor hoge risico's. Ook in combinatie met de hoge snelheden.	De weg wordt afgewaardeerd naar een 60 km/u weg en voorzien van de bijpassende inrichting. O.a. vergevingsgezinde bermen en een veilige positie voor de fietser zijn het uitgangspunt.	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal ongevallen op de fietsoversteken • Veiligere inrichting van de fietsoversteken
Laag	Oude Espelerweg	3.B1, 3.C1	Fiets	Langs de Oude Espelerweg ligt een vrijliggend fietspad. Dit fietspad is niet voorzien van markeringen. Fietsers lopen risico om in de berm te geraken doordat ze (onbewust) te dicht tegen de berm aan fietsen.	Met het aanbrengen van 2 x 0.5 km kantmarkering langs fietspad worden fietsers visueel van de berm afgehouden.	<ul style="list-style-type: none"> • Registratie aantal ongevallen met fietsers
Laag	Feike Bruinsmalaan	1.A2, 1.B1, 1.C1, 3.C1, 4.C1, 9.B1, 9.C1	30 km/u wegen, fiets, snelheid in het verkeer	De Feike Bruinsmalaan is de ontsluitingsweg van de meest zuidelijke wijk van Marknesse richting de N719. Zowel fiets als gemotoriseerd verkeer maakt gebruik van deze weg.	Met het aanbrengen van een plateau en een drempel wordt de snelheid geremd zodat men langzamer kwetsbare	<ul style="list-style-type: none"> • Meten van de snelheid

				De weg kent een snelheidslimiet van 30 km/u maar heeft een inrichting die daar niet bij past door o.a. de aanwezigheid van gesloten verharding en het ontbreken van snelheidsremmende maatregelen. Dat leidt tevens tot een V85 fors boven de 30 km/u. Dit vormt een risico voor kwetsbare verkeersdeelnemers.	verkeersdeelnemers passeert en het gevoel van verkeersveiligheid toeneemt. Tevens kunnen er snelheidsinformatieborden worden geplaatst of aansluiting op snelheidscampagnes. Er kan worden gehandhaafd op de weg	
Hoog	Breestraat	1.A2, 1.B1, 1.C1, 3.C1, 4.C1, 9.B1, 9.C1	30 km/u wegen, fiets, snelheid in het verkeer	De Breestraat is de doorgaande weg door Marknesse. Op de weg gebeurt veel door de aanwezigheid van voorzieningen en de doorgaande functie van de weg. Fietsers en (groot en klein) gemotoriseerd verkeer zit samen op hetzelfde wegvak. De weg heeft een limiet van 30 km/u maar een inrichting die daar niet volledig mee overeenkomt, o.a. door het ontbreken van snelheidsremmende maatregelen en de aanwezigheid van gesloten verharding. Mede daardoor ligt ook de V85 fors boven de 30 km/u. De hoge mate van interactie i.c.m. de snelheden zorgt voor risico's voor (met name kwetsbare) verkeersdeelnemers.	Met het aanbrengen van 3 asverspringingen wordt de snelheid omlaag gebracht om de interactie veiliger te faciliteren. Tevens kunnen er snelheidsinformatieborden worden geplaatst of aansluiting op snelheidscampagnes. Er kan worden gehandhaafd op de weg	<ul style="list-style-type: none"> • Meten van de snelheid
Laag	Amazonestraat	1.A2, 1.B1, 1.C1, 3.C1, 4.C1, 9.B1, 9.C1	30 km/u wegen, fiets, snelheid in het verkeer	De Amazonestraat is onderdeel van een basisschoolroute in Luttelgeest. Daardoor zijn er op deze weg veel (jonge) kwetsbare verkeersdeelnemers. Op de weg wordt te hard gereden. De combinatie van de hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer en de jonge verkeersdeelnemers zorgt voor risico's.	Met de aanleg van 1 drempel wordt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer omlaag gebracht om zo het risico te verlagen. Tevens kunnen er snelheidsinformatieborden worden geplaatst of aansluiting op snelheidscampagnes. Er kan worden gehandhaafd op de weg	<ul style="list-style-type: none"> • Meten van de snelheid
Hoog	Europalaan-Moerasandjiviestraat	3.B1, 3.C1	Fiets	Langs de Espelervaart in Emmeloord loopt een drukke fietsroute. De fietsroute kruist de Europalaan/Moerasandjiviestraat. Echter is hier geen fysieke oversteek aanwezig waardoor de fietsers uit een voor autoverkeer onverwachte hoek komen. Dit zorgt voor grote risico's voor de fietsers.	Met de aanleg van 1 fietsoversteek wordt er een zichtbare en veilige oversteek voor de fietsers gecreëerd.	<ul style="list-style-type: none"> • Registratie aantal ongevallen met fietsers

Hoog	Schoolomgevingen	1.A1, 1.B1, 1.C1	30 km/u wegen	Bij schoolomgevingen zijn veel kwetsbare, onervaren verkeersdeelnemers. Samen met de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer kan dit leiden tot risicovolle situaties.	Met het octopusplan en de Julie-zone worden veilige schoolomgevingen gecreëerd.	<ul style="list-style-type: none"> • Het aantal slachtoffers in schoolomgevingen • Het aantal klachten over onveilige schoolomgevingen
Hoog	Afleiding onder fietsers	3.A3, 3.B2, 3.C1	Afleiding in het verkeer, Fietsers	Op de fiets ontstaan risico's voor 12-14 jarigen bij het gebruik van de mobiele telefoon.	Leerlingen worden zich bewuster van de gevolgen van het gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer.	<ul style="list-style-type: none"> • Het aantal 12-14 jarigen wat gebruik maakt van de mobiele telefoon in het verkeer
Hoog	Voertuigbeheersing ouderen	3.A3, 3.C1	Fietsers	De voertuigbeheersing onder ouderen en het inschattingsvermogen, mede in relatie tot de hogere snelheid van de e-bike, zorgen voor risico's in het verkeer.	Programma's als Het nieuwe fietsen en Doortrappen maken oudere fietsers bewuster en zekerder in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Het aantal oudere fietsslachtoffers
Hoog	Onveilig scootergebruik	4.A2, 4.C1	Brom- en snorfietzers	Risico rondom deze weggebruiker ontstaat vaak door onverantwoord en onveilig scootergebruik.	50CC-SCOOTER-SCHOOLEVENTS zorgt voor meer verantwoord en veilig scootergebruik	<ul style="list-style-type: none"> • Het aantal slachtoffers op de brom- en snorfietzers.
Hoog	Risicoinschatting brom- en snorfietzers	2.A2, 2.C1	Brom- en snorfietzers	Het niet tijdig opmerken, analyseren en oplossen van risico's zorgt voor een verhoogde kans op letselongevallen.	VRO-risico zorgt voor het adequaat kunnen reageren op risico's.	<ul style="list-style-type: none"> • Het aantal slachtoffers op de brom- en snorfietzers.
Hoog	Verkeersgedrag brom- en snorfietzers	4.A2, 4.C1	Brom- en snorfietzers, verkeers-overtreders	Brom- en snorfietzers met een 'foutief' verkeersgedrag zorgen voor de hoogste risico's voor in deze doelgroep	Met het programma Brom Effe Normaal wordt specifiek gericht op bromfietsers die negatief zijn opgevallen in het verkeer.	<ul style="list-style-type: none"> • Het aantal slachtoffers op de brom- en snorfietzers.
Hoog	Verkeersgedrag jonge automobilisten	7.A1, 7.B1, 7.C1	Jonge automobilisten	Mindere vaardigheden als gevaarherkenning, inzicht en beheersing van risico's zorgen voor een verhoogd risico op ongevallen met deze doelgroep	De Drive Xperience is gericht op verbetering van hogere orde vaardigheden als gevaarherkenning, inzicht in – en beheersing van – risico's en zelfreflectie.	<ul style="list-style-type: none"> • Het aantal keer dat jongere automobilisten betrokken zijn bij ongevallen.
Hoog	Rijden onder invloed bij jonge automobilisten	7.A1, 7.B1, 7.C1	Jonge automobilisten, Rijden onder invloed	Rijden onder invloed zorgt voor een verhoogd risico op ongevallen.	Met Witte Waas gaat men in gesprek over het onderwerp en wordt inzicht gegeven in de gevolgen.	<ul style="list-style-type: none"> • Registratie aantal ongevallen als gevolg van rijden onder invloed
Hoog	Rijden onder invloed bij jonge automobilisten	7.A1, 7.B1, 7.C1	Jonge automobilisten, Rijden onder invloed	Rijden onder invloed zorgt voor een verhoogd risico op ongevallen.	3D Tripping Car en Jaap en Jurie creëren bewustwording over het onderwerp en geven inzicht in de gevolgen.	<ul style="list-style-type: none"> • Registratie aantal ongevallen als gevolg van rijden onder invloed
Hoog	Afleiding onder jongeren	10.B1, 10.C1	Afleiding het verkeer	Afleiding onder jongeren tussen de 10 en 25 jaar oud zorgt voor hoge risico's in het verkeer.	Met Go Safe zonder afleiding worden leerlingen gemotiveerd voor de keuze van het meest verkeersveilige gedrag.	<ul style="list-style-type: none"> • Het aantal jongeren wat gebruik maakt van de mobiele telefoon in het verkeer
Hoog	Afleiding onder kinderen	10.B1, 10.C1	Afleiding het verkeer	Afleiding onder kinderen in groep 7 en 8 zorgt voor hoge risico's in het verkeer.	Met Wheelie Pop en 3D Afleiding bike worden leerlingen bewust van de gevolgen van het gebruik van de smartphone in het verkeer.	<ul style="list-style-type: none"> • Het aantal kinderen wat gebruik maakt van de mobiele telefoon in het verkeer

Hoog	Afleiding onder jongeren	10.B1, 10.C1	Afleiding het verkeer	Afleiding onder jongeren tussen de 16 en 25 jaar oud zorgt voor hoge risico's in het verkeer.	Met Wheelie Pop en 3D Afleiding bike worden leerlingen bewust van de gevolgen van het gebruik van de smartphone in het verkeer.	<ul style="list-style-type: none"> Het aantal jongeren wat gebruik maakt van de mobiele telefoon in het verkeer
Hoog	Onverantwoord rijgedrag	11.B1, 11.C1	Verkeers-overtreders	Risicovol of asociaal rijgedrag leidt tot verkeersongevallen.	Deelnemers van de Educatieve Maatregel Gedrag cursus over verantwoord rijgedrag leren op een veilige manier deel te nemen aan het verkeer.	<ul style="list-style-type: none"> Het aantal verkeersdeelnemers wat asociaal gedrag vertoont
Hoog	Handhaving	8.A1, 9.A1, 10.A1, 11.A1	Fietsers Rijden onder invloed Snelheid in het verkeer Afleiding in het verkeer 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"> Het aantal verkeersovertreders

Uitvoeringsprogramma

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

- Budget: voor een inschatting van het benodigde budget is gebruik gemaakt van het rapport Kostenkennallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (Arcadis, 2020¹).
- 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 tijdsplan 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.

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

Project	Budget	Verantwoordelijke	Jaar van uitvoering	Evaluatiemoment
Kadoelerweg	Check begroting	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Kraggenburg	Check begroting	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Karel Doormanweg	Check begroting	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
FriesePAD	Check begroting	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Schoterweg	Check begroting	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Westermeerweg	Check begroting	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Weg van Ongenade	Check begroting	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Oude Espelerweg	€ 6.250	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Feike Bruinsmalaan	€ 9.300	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Breestraat	€ 14.400	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Amazonestraat	€ 9.300	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Europalaan- Moerasandijviestraat	€ 54.100	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Octopus	Op aanvraag	Gemeente	Na 2022	2 jaar na realisatie
Julie	Op aanvraag	Gemeente	Doorlopend	5 jaarlijks
Op de fiets? Even niets ...	Op aanvraag	Gemeente/provincie	Doorlopend	5 jaarlijks
Het nieuwe fietsen	Op aanvraag	Gemeente/provincie	Doorlopend	5 jaarlijks
Doortrappen	Op aanvraag	Gemeente/provincie	Doorlopend	5 jaarlijks
50CC-SCOOTER-SCHOOLEVENTS	Op aanvraag	Gemeente/provincie	Doorlopend	5 jaarlijks
VRO-risico	Op aanvraag	Gemeente/provincie	Doorlopend	5 jaarlijks
Brom Effe Normaal	Op aanvraag	Gemeente/provincie	Doorlopend	5 jaarlijks
Drive Xperience	Op aanvraag	Gemeente/provincie	Doorlopend	5 jaarlijks
Witte Waas	Op aanvraag	Gemeente/provincie	Doorlopend	5 jaarlijks
3D Tripping Car	Op aanvraag	Gemeente/provincie	Doorlopend	5 jaarlijks
Jaap en Jurie	Op aanvraag	Gemeente/provincie	Doorlopend	5 jaarlijks
Go Safe zonder afleiding	Op aanvraag	Gemeente/provincie	Doorlopend	5 jaarlijks
Wheelie Pop	Op aanvraag	Gemeente/provincie	Doorlopend	5 jaarlijks
3D Afleiding bike	Op aanvraag	Gemeente/provincie	Doorlopend	5 jaarlijks
Educatieve Maatregel Gedrag	Op aanvraag	Gemeente/provincie	Doorlopend	5 jaarlijks
Handhaving	Inzet FTE	Politie	Doorlopend	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.



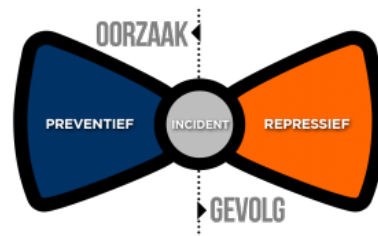
Figuur 15: Beleidspiramide verkeersveiligheid

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 16: 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 / ongevalsrisico² 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 / slachtofferrisico³ 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
- Analyse polderwegen
- BLIQ-rapportage

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 Noordoostpolder 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 Noordoostpolder is een overzicht gemaakt van de in 2019 in Noordoostpolder 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 Fietsmeester, de ANWB en IJsselgroep daarmee wordt gegarandeerd dat een aantal essentiële verkeerseducatieprogramma's worden uitgevoerd. Ook wordt het VVN Verkeersexamen (theorie en praktijk) worden gedaan. Voor het voortgezet onderwijs wordt gewerkt met Team Alert. Voor ouderen is een e-bike cursus en een opfriscursus rijvaardigheid beschikbaar.

Risicothema	Projecten
Ouderen	2 e-bike cursusedagen voor senioren
Ouderen	Opfriscursus Rijvaardigheid
kinderen 12-14 jaar	Verkeersexamen
16-17 jarige op de snor/bromfiets	ScooterElite
kinderen 12-14 jaar	10 fietslessen op basisscholen
kinderen 12-14 jaar	Uitvoering Grote Verkeersquiz 2019
kinderen 12-14 jaar	Witte Waas

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