Raadsvoorstel

Commissievergadering	**:**	Ruimte
Titel	:	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
Onderwerp	:	
Portefeuillehouder/Teamleider	:	Wethouder Marian Jager/Jeroen Sikkens
Extern zaak ID (zaakcode)	:	0085133305

Datum collegevergadering

11 januari 2022

Voorgesteld besluit

1. De uitgangspunten van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid gemeente Ooststellingwerf te onderschrijven;
   daarvoor
2. Voor de periode ingaande 2022 tot en met 2025 € 200.000,-- uit de algemene reserve beschikbaar te stellen om maatregelen uit te voeren met als doel het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Openbaar

Ja, passief via openbaar verslag

Inleiding

Landelijk worden de verkeersveiligheidsdoelstellingen niet gehaald. Op 14 februari 2019 is daarom het Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 ondertekend door o.a. het Rijk, IPO en VNG. Hierin is afgesproken dat alle regionale overheden tot een gedegen analyse van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's komen.

Argumenten

1.1. Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Het SPV 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. De 9 beleidsthema's omvatten per thema de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid:

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers
6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

1.2. Opstellen risicoanalyse

De risicoanalyse vormt de basis voor het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Hierbij is verkend welke risicothema's opvallen binnen de gemeente. Hiervoor is gebruik gemaakt van verkeersveiligheids-informatie binnen de Verkeersveiligheidsmonitor van RHDHV (Royal Haskoning DHV), de beschikbare Risico-indicatoren van HASTIG, de CROSS-methodiek en Speedprofiles binnen VIA.nl en de gemeentelijke kennis van o.a. de verkeerskundig experts, de wegbeheerder en de GIS-/GEO-afdeling. Ook is gebruik gemaakt van de relevante meldingen vanuit Verbeterdebuurt. Ook van verkeersgegevens zoals intensiteiten en snelheden van onze smileys en slangentellers is gebruik gemaakt. Vervolgens is het stappenplan Risicoanalyse doorlopen. De risicoanalyse van de gemeente Ooststellingwerf is als bijlage 1 toegevoegd.

1.3. Prioritering vanuit de risicoanalyse

In de risicoanalyse is vanuit de verschillende risicothema's voor de gemeente Ooststellingwerf een prioritering opgesteld. Deze prioritering laat zien welke verkeersveiligheidsrisico's als eerste moeten worden opgepakt om zo snel mogelijk een grote bijdrage te leveren aan de doelstelling van 0 verkeersslachtoffers in 2050. De prioriteiten waarop wordt gefocust zijn:

- 30- en 60 km/uur wegen
- Fietsers (senioren)
- beginnende bestuurders en jongeren

1.4. Het Rijk stelt subsidies beschikbaar voor maatregelen die voortvloeien uit de gemeentelijke risicoanalyses.

Zonder vaststelling van de risicoanalyse en het uitvoeringsprogramma is het niet mogelijk eventuele rijkssubsidie te ontvangen.

De risicoanalyse vormt de basis voor uitvoeringsplannen en ook om aanspraak te kunnen maken op cofinanciering van het rijk (totaalbedrag van 500 miljoen euro over tien jaar van IenW). In 2022 volgt de tweede trance met een omvang van 50 miljoen euro.

1.5. Verkeerseducatie, bewustwording en handhaving
Naast infrastructurele maatregelen wordt er ook inzet gepleegd op verkeerseducatie, handhaving en bewustwording.

Verkeerseducatie
De gemeente neemt deel aan het Manifest Verkeersveiligheid Fryslân 2011-2025. Voor de periode 2021-2025 is hier geld voor beschikbaar, €1,-- per inwoner. De provincie draagt hetzelfde bedrag bij. Elk jaar wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld waarbij een keus wordt gemaakt uit projecten die worden aangeboden door Veilig Verkeer Nederland, Stichting Bevordering Verkeerseducatie, TeamAlert en andere partners. U ontvangt hier jaarlijks een mededeling over.

Handhaving
Ondanks alle inspanningen en aanpassingen aan de weg wordt er door een kleine groep verkeersdeelnemers structureel te hard gereden. Het is aan de politie om hier handhavend tegen op te treden.
Naast te snel rijden wordt de oorzaak van verkeersongevallen gezocht in met name afleiding (mobiele telefoon) en rijden onder invloed (alcohol en/of drugs). Landelijk wordt hier aandacht aan besteed.

Bewustwording
Om (verkeers)gedrag te veranderen is bewustwording erg belangrijk. Wij sluiten dan ook aan bij verschillende (landelijke) campagnes.

1.6. Sluit aan bij andere beleidsplannen
De risicoanalyse verkeersveiligheid sluit aan bij en is aanvullend op diverse beleidsplannen die onlangs zijn vastgesteld of worden vastgesteld. Het betreft de omgevingsvisie, de woon(zorg)visie en de visie op het sociale domein. In deze visies wordt ingegaan op bereikbaarheid, leefbaarheid, wonen en werken en sociale aspecten.

1.7. Dynamisch document
Op basis van nieuwe cijfers wordt de risicoanalyse regelmatig geactualiseerd. Hierbij worden de meest recente ongevals- en snelheidsgegevens gebruikt. Het kan dus zijn dat bij een actualisatie de prioritering ergens anders komt te liggen.

1.8. Uitvoeringsprogramma op basis van het onderhoudsprogramma wegen
Door met verkeersveiligheidsmaatregelen aan te sluiten bij het onderhoudsprogramma wegen wordt werk met werk gemaakt. Er worden maatregelen genomen op de onderstaande wegen, vanuit het onderhoudsprogramma wegen (MOP wegen) zijn hier, beperkte, financiële middelen beschikbaar:
- Molenhoek, Oldeberkoop
- Oosterse Es, Appelscha
- Norgerweg, Haulerwijk

Gezamenlijk met belanghebbenden (aanwonenden, plaatselijk belangen) worden de plannen nader uitgewerkt.

1.9. Uitvoeringsprogramma op basis van de knelpuntenlijst
Naast infrastructurele maatregelen gekoppeld aan het onderhoudsprogramma wegen zijn er meer verkeersveiligheidsmaatregelen die wij willen uitvoeren. Hier is op dit moment geen budget voor. Het gaat hierbij om de inrichting van veilige schoolomgevingen en de aanpak van fietsroutes. Ook willen we inzetten op incidentele aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten op basis van ongevallen en/of klachten. Op dit moment zijn er geen financiële middelen om de onderstaande knelpuntenlijst uit te voeren:
- Inrichting veilige schoolomgeving.

- Fietsroutes, hiervoor wordt een plan opgesteld.
- 60 km/uur wegen:
    - Kloosterweg tussen Appelscha en Elsloo;
    - Breebergweg tussen Waskemeer en Haulerwijk;
    - Bosberg tussen N381 en Appelscha.
- Elsloo-Tronde, hier gaan we onderzoek naar doen.
- Onderliggend wegennet N381:
    - Dorpsstraat tussen Haule en N918;
    - Buterheideveld tussen Oosterwolde en Makkinga;
    - Herenweg-Bovenweg tussen Donkerbroek en Haule.
- 30 km/uur gebieden, op basis van klachten gaan we kleinschalige verkeersveiligheidsmaatregelen aanbrengen.

Bovenstaande projecten willen we in de periode tot en met 2030 (looptijd SPV) uitvoeren. Deze lijst is op basis van de huidige inzichten en stand van zaken opgesteld. In de loop der tijd kunnen zich ontwikkelingen voordoen waardoor de prioriteiten veranderen.

2.1. Budget voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsmaatregelen
Voor het uitvoeren van deze maatregelen wordt de raad gevraagd voor de periode ingaande 2022 tot en met 2025 € 200.000,-- beschikbaar te stellen. Op deze manier kan het budget flexibel binnen de jaren ingezet worden. Daarnaast kan er zoveel mogelijk ingezet worden op subsidiebijdragen. Hierbij wordt met name ingezet op cofinanciering van het rijk. De rijkssubsidie gaat uit van een eigen bijdrage per project van 50%.

Kanttekeningen

1.1. Opstellen risicoanalyse – prioritering uitvoeringsprogramma, beoordeling
Bij het opstellen van een risicoanalyse worden wegen op basis van allerlei indicatoren beoordeeld. Naast ongevalcijfers speelt ook een (te) hoge snelheid een rol. Het kan zijn dat een weg waar veel te snel wordt gereden, maar waar relatief weinig ongevallen zijn, hoger op de lijst komt dan een weg waar veel minder snel wordt gereden maar met relatief veel ongevallen.
Voor het definitief vaststellen van een prioriteringslijst moet hier goed naar gekeken worden en kan een afweging anders uitpakken.

1.2. Opstellen risicoanalyse – prioritering uitvoeringsprogramma, onderhoudsprogramma wegen
Omdat het uitvoeren van verkeersveiligheidsmaatregelen afhangt van het onderhoudsprogramma wegen kan ook hierdoor de prioritering van aan te pakken wegen veranderen. Het nemen van maatregelen blijft altijd maatwerk.

1.3. Opstellen risicoanalyse – prioritering uitvoeringsprogramma, subjectieve verkeersonveiligheid
Het opstellen van een risicoanalyse is objectief, op basis van kengetallen (ongevallen, snelheid). Daarnaast speelt subjectieve verkeersonveiligheid ook een belangrijke rol; de ervaring van de weggebruiker. Er wordt een poging gedaan dit zoveel mogelijk te objectiveren (is er een vrijliggend fietspad, wat is de breedte van de weg) maar dan nog kan een weggebruiker een bepaalde weg veel onveiliger ervaren dan uit de analyse blijkt. Daarom ook worden relevante meldingen vanuit Verbeterdebuurt meegenomen.

Financiële toelichting

Voor het uitvoeren van de verkeersveiligheidsmaatregelen van de knelpuntenlijst (zie onder argumenten 1.9.) wordt er voor de periode ingaande 2022 tot en met 2025 een bedrag van € 200.000,-- gevraagd. De dekking van de structurele lasten kan bekostigd worden uit de algemene reserve. Aangevuld met de mogelijke subsidies vanuit het Rijk (SPV 2030) (50% bijdrage per maatregel) kunnen de maatregelen flexibel binnen de jaren op de juiste manier uitgevoerd worden. Pas op het moment dat er vanuit het rijk positieve

besluitvorming is ontvangen op onze subsidieaanvragen kunnen de betreffende werkzaamheden worden uitgevoerd. In het geval er geen subsidie wordt ontvangen is het gemeentelijk budget bepalend voor de aard en omvang van de uit te voeren werkzaamheden.

Publicatie voor bekendmaking

Om het aantal slachtoffers naar 0 te brengen werken Rijk, provincies en gemeenten samen aan een ‘Strategisch plan verkeersveiligheid 2030’. Hierin is afgesproken dat elke gemeente een eerste risicoanalyse opstelt. In het beleidsmakingsproces wordt gekeken naar de risico’s die tot ongevallen kunnen leiden. De gemeente Ooststellingwerf heeft en risicoanalyse gemaakt en een Strategisch plan verkeersveiligheid inclusief knelpuntenlijst opgesteld. Deze is gekoppeld aan het meerjarenprogramma onderhoud wegen. Daarnaast wordt er voor de periode ingaande 2022 tot en met 2025 € 200.000,-- beschikbaar gesteld voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsmaatregelen. Vanuit het Rijk zijn subsidiemogelijkheden voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsmaatregelen.

Vervolg

Planning & communicatie
De risicoanalyse wordt gebruikt voor het uitvoeringsprogramma op basis van het meerjarenprogramma onderhoud wegen. Ook wordt de risicoanalyse gebruikt voor toekomstige subsidieaanvragen in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.
Evaluatie

- Binnen de reguliere Planning & Control cyclus wordt gerapporteerd over de uitvoering van de verkeersveiligheidsmaatregelen.
- In 2025 wordt het gevoerde beleid geëvalueerd. De uitkomsten van de evaluatie worden betrokken bij het vervolg van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid tot en met 2030.

Burgemeester en wethouders van Ooststellingwerf,

, secretaris , burgemeester.

Bijlagen

1. Risicoanalyse Verkeersveiligheid gemeente Ooststellingwerf

Geheime stukken