

Risicoanalyse Verkeersveiligheid Gemeente Ooststellingwerf 2022



Makkinga

Oosterwolde, 11 januari 2022

Inhoud

1. Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 De risicoanalyse	3
Risicothema 1. Veilige Infrastructuur	4
Risicothema 2. Heterogeniteit in het verkeer	5
Risicothema 3. Technologische ontwikkelingen	6
Risicothema 4. Technologische ontwikkelingen	7
Risicothema 5. Onervaren verkeersdeelnemers.....	8
Risicothema 6. Rijden onder invloed	9
Risicothema 7. Snelheid in het verkeer	10
Risicothema 8. Afleiding in het verkeer	11
Risicothema 9. Verkeersovertreders	12
2. Focus binnen Risicoanalyse gemeente Ooststellingwerf.....	13
Verkeersveiligheidsmonitor	13
Risico-indicatoren HASTIG	13
CROSS-methodiek en Speedprofiles VIA.nl.....	13
Lokale kennis gemeentelijke experts.....	13
Opvallende risicothema's gemeente Ooststellingwerf.....	13
3. Stappenplan Risicoanalyse.....	14
Stap 1 – Begin met de basis: hoe is de bevolking van gemeente Ooststellingwerf samengesteld?	15
Stap 2 – Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden	16
Stap 3 – Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente?.....	17
Meetsystematiek	17
Overzichtskaart/-tabel	17
Speedprofiles	17
Overige snelheidsgegevens	17
Snelheidsbeeld gemeente Ooststellingwerf	17
4. Stap 4 Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol en drugs?.....	18
Beeld rijden onder invloed binnen gemeente Ooststellingwerf.....	18
5. Stap 5 Kijk (ook) naar de ongevallencijfers	19
Kwetsbare verkeersdeelnemers	19
Onervaren verkeersdeelnemers	19
Wegen en fietspaden.....	19
Ongevallenbeeld gemeente Ooststellingwerf	19
6. Stap 6 Prioriteren, welke risico's pakken we als eerste aan?.....	20
7. Maatregelenrichting(en).....	21
Van prioriteit naar maatregelen	21
Verdieping van de risico's	21

Lijst van bijlagen

1. Verkeersveiligheidsmonitor 2018
2. Risico indicatoren Hastig
3. BLIQ rapport, gemeente Ooststellingwerf
4. Weginfrastructuur – overzicht snelheden

1. Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 | De risicoanalyse

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.

De 9 beleidsthema's omvatten per thema de belangrijkste risico's voor verkeerveiligheid:

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

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. Dit wordt bij de thema's benoemd. Specifieke maatregelen komen vervolgens terug in landelijke en regionale uitvoeringsagenda's.

Op basis van dit beeld zijn per thema concrete (lange termijn) resultaten geformuleerd. Deze resultaten gebruiken Rijk en regio's om concrete maatregelen op te stellen in de uitvoeringsagenda's. De agenda's krijgen een duidelijke planning en zijn expliciet over waar verantwoordelijkheden zijn belegd en welke (maatschappelijke) partijen betrokken worden.

Risicothema 1. Veilige Infrastructuur

Een veilige inrichting van wegen en fietspaden is een voorwaarde voor een veilige afwikkeling van het verkeer. Een veilig ingerichte weg kan ongevallen voorkomen en de letselernst van eventuele ongevallen beperken. Dit sluit aan bij de veiligheidsvisie Duurzaam Veilig.

Wegbeheerders (Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten) zijn verantwoordelijk voor de bestaande en nieuwe infrastructuur. Zij moeten risicovolle elementen in bestaande infrastructuur aanpakken en zorgen dat nieuwe infrastructuur zo veilig mogelijk wordt.

Als hulpmiddel voor het veilig inrichten van wegen zijn er de zogeheten CROW-richtlijnen. Daardoor zijn de functie, vorm en gebruik van wegen meer op elkaar afgestemd. Toch zijn er veel wegvarianten ontstaan waarbij de functie en gebruik niet altijd eenduidig zijn ('grijze wegen'). Ontwikkelingen, zoals de toenemende drukte in stedelijke gebieden en het toenemende fietsgebruik, zorgen bovendien voor nieuwe uitdagingen bij het veilig inrichten van infrastructuur.



Risico's voor verkeersveiligheid

Een gericht verbeterplan begint bij inzicht in risico's. Zicht op de huidige staat van de infrastructuur en de meest risicovolle elementen vraagt om een goede analyse en proactief beheer van het wegennet. Een dergelijke aanpak, gebaseerd op het saneren van risico's, is nog geen gemeengoed onder wegbeheerders. De ontwikkeling en implementatie daarvan is een ingrijpende operatie die meestal niet direct vruchten afwerpt. Substantiële resultaten voor de verkeersveiligheid worden vaak pas op de lange termijn zichtbaar.

Het gewenste resultaat is dat alle wegbeheerders volledig inzicht hebben in risicolocaties op hun eigen wegennet en weten welke maatregelen daar effectief zijn. Het is bekend dat er op meerdere wegtypen nog winst te behalen valt:

- ✓ veilige inrichting van fietsinfrastructuur;
- ✓ veilige en geloofwaardige inrichting van 30 km/ uur-gebieden en 60 km/uur-wegen;
- ✓ veilige en geloofwaardige inrichting van 50 km/ uur-wegen, onder andere door het scheiden van verkeersstromen: bijvoorbeeld door het aanleggen van vrijliggende fietspaden;
- ✓ veilige inrichting van 80 km/uur-wegen: onder andere door het verbeteren van de bermen, aanbrengen van fysieke rijrichtingscheiding en het verminderen van het aantal erfaansluitingen;
- ✓ veilige inrichting van de auto(snel)wegen: onder meer door veilige inrichting van bermen.

Risicothema 2. Heterogeniteit in het verkeer

In een dichtbevolkt land als Nederland maken veel mensen gebruik van dezelfde infrastructuur. In thema 1 (Veilige wegen) is de gezamenlijke ambitie voor de veilige inrichting van deze infrastructuur al uitgesproken. Maar het toegenomen gebruik van de infrastructuur zorgt voor aanvullende uitdagingen.

Met name in stedelijke gebieden is de ruimte beperkt en is het druk op de weg, het fietspad en het voetpad. Deze drukte neemt de komende jaren verder toe door verdere verstedelijking en groeiende mobiliteit en zorgt voor meer potentiële ontmoetingen en conflicten tussen weggebruikers. Tegelijkertijd moeten nieuwe vervoerswijzen en bestaande (steeds verder ontwikkelende) vervoerswijzen allemaal van dezelfde verkeersruimte gebruik maken. Ook buiten de stad ontstaan risicovolle situaties wanneer bijvoorbeeld landbouwverkeer en vrachtverkeer van dezelfde infrastructuur gebruik moeten maken als fietsers.



De verschillen in snelheid, massa en omvang van vervoersmiddelen zijn groot. Dat werpt de vraag op welke modaliteiten, afmetingen, snelheidsregimes, mate van bescherming en plaats op de weg veilig samengaan of gescheiden moeten worden en welke regels hiervoor nodig zijn. Bovendien zorgen nieuwe vervoersmiddelen voor nieuwe uitdagingen. De e-bike, elektrische bromfiets, elektrische loopfiets en de speed-pedelec zorgen ervoor dat de verkeersdeelnemer steeds beter een passende mobiliteitsvorm kan kiezen, maar de uniformiteit onder de verkeersdeelnemers afneemt. Dit terwijl uniformiteit juist veel voordelen biedt voor de verkeersveiligheid. Dit thema gaat in op deze problematiek.

Risico's voor verkeersveiligheid

Net als bij de andere thema's is het streven om zo veel als mogelijk volgens generieke principes te werken, waarbij Duurzaam Veilig 3 het uitgangspunt is. Denk bijvoorbeeld aan het scheiden van verkeersstromen en homogeniteit van snelheden. Vanwege grote regionale verschillen is er behoefte aan maatwerk. Daarbij blijft het gemeenschappelijke uitgangspunt om de meest kwetsbare verkeersdeelnemer zo goed als mogelijk te beschermen.

Verbetering van de verkeersveiligheid op dit thema begint bij een volledig beeld van de risico's en waar deze op het (lokale) wegennet optreden. Een eerste risico-inventarisatie is voor rijkswegen, provinciale wegen en een klein deel van de gemeentelijke wegen uitgevoerd. Dit is echter gedaan op basis van verschillende methodieken en nog niet landelijk dekkend. Op basis van risicoanalyses kunnen alle wegbeheerders, als ze die nog niet hebben, een netwerkvisie ontwikkelen. Daarin staan keuzes over het uit elkaar halen van stromen en verblijven, welke voertuigcategorie op welke weg welkom is en waar welke snelheden gehanteerd worden. In de netwerkvisies kunnen wegbeheerders ook rekening houden met de routing en fasering van het verkeer: het scheiden van verkeersstromen in tijd.

Risicothema 3. Technologische ontwikkelingen

In de komende tien jaar zal er naar verwachting veel veranderen op het gebied van mobiliteit. Informatie en data speelt in toenemende mate een rol in het verkeerssysteem. Weggebruikers zijn nagenoeg continu verbonden met hun omgeving - en geautomatiseerde systemen zorgen ervoor dat voertuigen steeds meer taken van de bestuurder kunnen overnemen. Door ICT wordt de auto onderdeel van het hele verkeerssysteem. Door deze ontwikkelingen verandert de komende jaren de rol van de bestuurder, het voertuig en de weg in het verkeerssysteem. Daardoor verandert ook de onderlinge interactie: de bestuurder zal – vooral in de overgangperiode – goed moeten weten welke taak er nog van hem verwacht wordt.



In de looptijd van dit strategisch plan zullen we op snelwegen wellicht al (deels) zelfrijdende auto's zien maar deze zullen nog niet op grote schaal in het wegbeeld voorkomen. Wel zullen voertuigen in de periode tot 2030 steeds meer taken kunnen overnemen en ondersteunen dankzij de aanwezigheid van geautomatiseerde systemen en diensten. Zo kunnen noodhulpssystemen, zoals noodrem- of noodstuursystemen, ongevallen op het laatste moment helpen voorkomen. Ook kunnen rijtaakondersteunende systemen en diensten de gebruiker assisteren of (in de nabije toekomst) zijn rijtaak op sommige momenten (tijdelijk) overnemen.

Voertuigen hebben daarnaast in toenemende mate toegang tot informatie over snelheidslimieten, andere weggebruikers en hun omgeving. Denk hierbij ook aan situationele omstandigheden zoals weersomstandigheden, incidenten, gladheid enzoverder. De verwachting is dat voertuigen die data op steeds meer manieren kunnen binnenkrijgen of zelf verzamelen. Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden: door slimme wegenkaarten of bordendetectie, door aangesloten te zijn op de infrastructuur of andere voertuigen en/of door gezamenlijk te rijden.

Niet alleen de voertuigen veranderen, ook de wijze van verkeersmanagement en handhaving verandert. De toenemende connectiviteit maakt het mogelijk om verkeersdeelnemers op steeds slimmere manieren te informeren en te sturen in hun keuzes. Bovendien kunnen met behulp van telefoondata en slimme camera's de reizen en gedragingen van verkeersdeelnemers beter in kaart worden gebracht.

Risico's voor verkeersveiligheid

Bij innovatieve technologie zijn kansen en risico's twee kanten van dezelfde medaille. Rijtaakondersteunende techniek kan bijvoorbeeld ouderen langer mobiel houden. Ook kunnen innovaties het verkeer veiliger maken door functies van de bestuurder over te nemen en zo risicovol gedrag onmogelijk te maken, ongevallen te voorkomen en letsel te beperken. Naast een potentiële verbetering brengen technologische ontwikkelingen ook mogelijk nieuwe risico's met zich mee. Deze komen voort uit de interactie tussen de (imperfecte) bestuurder en de (imperfecte) systemen. Omdat de systemen steeds verder worden verbeterd, is de verwachting dat deze risico's op de lange termijn afnemen. De komende decennia worden echter gekenmerkt als overgangperiode waarin conventionele en 'slimme' voertuigen in oude systemen door elkaar gebruikt worden en nog niet altijd veilig met elkaar kunnen samenwerken. Ontwikkelingen die daarbij een rol spelen:

- ✓ Geautomatiseerde systemen worden steeds beter, maar zijn nu nog niet in staat de rijtaak volledig over te nemen. Daarom blijft het belangrijk dat de bestuurder weet wat er nog van hem wordt verwacht, zodat hij in staat is om op tijd in te grijpen.
- ✓ De interactie tussen (semi-)geautomatiseerde voertuigen en niet-geautomatiseerde vervoerwijzen zoals lopen en fietsen kan tot meer risicovolle situaties leiden. Al is nog onvoldoende duidelijk in hoeverre voetgangers en tweewielers hun gedrag aanpassen op geautomatiseerde voertuigen.
- ✓ De kennis die iemand heeft en hoe vaak hij de veiligheidssystemen gebruikt, zijn belangrijke factoren die bepalen hoezeer deze systemen de veiligheid vergroten.

Ook de interactie tussen voertuigen onderling en tussen voertuig en infrastructuur zijn van invloed op de verkeersveiligheid. Dit vraagt in de toekomst om aanpassingen van het verkeerssysteem.

Risicothema 4. Technologische ontwikkelingen

Als een verkeersdeelnemer kwetsbaarder is dan anderen in het verkeer, brengt dit risico's met zich mee die effect hebben op de kans op en de ernst van ongevallen. Het begrip 'kwetsbaarheid' is klassiek bedoeld om de 'onbeschermde' verkeersdeelnemers te beschrijven. De definitie van 'kwetsbare verkeersdeelnemers' in dit plan volgt de recent door de Europese Commissie voorgestelde EU-definitie¹⁸: voetgangers (in het verkeer), fietsers en bestuurders van een gemotoriseerd voertuig op twee wielen zoals motorrijders, bestuurders van brom- en snorfietsen en scootmobielen. Hieronder vallen uiteraard ook bestuurders van nieuwe modaliteiten als e-bikes en speed-pedelecs. Deze zijn allen kwetsbaar als verkeersdeelnemer.



Naast de formele definitie wordt kwetsbaarheid in de maatschappij breder geïnterpreteerd om te beschrijven dat sommige groepen een hoger risico lopen (de 'kwetsbare groepen'). Binnen verkeersveiligheid gaat het dan om kwetsbaarheid in het verkeer door:

- ✓ Taakonbekwaamheid, medische aandoeningen en functiebeperkingen. Dit komt met name voor bij ouderen.
- ✓ Broosheid van de oudere of het kind waardoor de ernst van een eventueel ongeval groter kan uitpakken.

Risico's voor verkeersveiligheid

Onbeschermde modaliteiten (ongeacht de gebruiker) en kwetsbare groepen kennen een verhoogd ongevalsrisico in het verkeer. Kwetsbare verkeersdeelnemers hebben niet de bescherming van een voertuig om zich heen en lopen daardoor een verhoogd risico. Ook het in balans houden van hun voertuig verhoogt het ongevalsrisico van deze verkeersdeelnemers. Omdat zij met hogere snelheid rijden geldt voor gemotoriseerde tweewielers een (nog) hoger risico dan voor fietsers.

De maat voor de onveiligheid in het verkeer is het aantal verkeersongevallen en/of het aantal slachtoffers dat daarbij valt. Om het aantal ongevallen van verschillende groepen onderling te kunnen vergelijken, wordt dit gerelateerd aan de mobiliteit, dat wil zeggen het aantal slachtoffers per afgelegde afstand.

Het risico om als auto-inzittende te overlijden in het verkeer is relatief beperkt vergeleken met andere vervoersmodaliteiten en daalt in Nederland sinds de jaren zeventig. Het zijn de onbeschermde verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers en gemotoriseerde tweewielers) die aantoonbaar een veel hoger risico per gereden kilometer lopen. Het absolute aantal verkeersdoden is bij deze modaliteiten dan ook hoger dan bij de meeste andere vervoerswijzen.

Specifieke aandacht is wenselijk voor ouderen. Ouderen (75+) gebruiken relatief vaak de fiets als vervoermiddel en bijna driekwart van de fietsdoden (73%) en bijna de helft (46%) van de door het ziekenhuis geregistreerde ernstig gewonde fietsers is 60 jaar of ouder. De verwachte toename door het meer en verder fietsen (vooral met e-bikes) door ouderen vraagt om aanvullende maatregelen.

Ook gebruiken veel ouderen een scootmobiel of een invalidervoertuig om mobiel te blijven wanneer andere modaliteiten niet langer tot de mogelijkheden behoren. Met de toenemende vergrijzing neemt het gebruik van scootmobielen toe. Het aantal verkeersdoden onder scootmobielrijders neemt ook toe.

Voor de groep jonge kinderen (0- 4 jaar) geldt dat zij kwetsbaarder zijn voor hoofdletsel bij een ongeval. Dit komt o.a. door de grootte van hun hoofd ten opzichte van de rest van het lichaam. Dit geldt als belangrijk aandachtspunt bij het vervoeren van kinderen op de fiets, in de bakfiets en in de auto en op het moment dat kinderen (zelfstandig) gaan fietsen.

Risicothema 5. Onervaren verkeersdeelnemers

Jongeren en andere onervaren verkeersdeelnemers zijn een belangrijke risicogroep. Helaas blijkt het huidige beleid tot nu toe niet erg effectief om gevaarlijk gedrag voortkomend uit onervarenheid terug te dringen. Onervarenheid is een zeer brede term en omvat ook onwetendheid of onbekendheid wanneer dit leidt tot verkeerde (risicovolle) keuzes of beslissingen. Voor dit thema worden twee definities van Onervarenheid gehanteerd:

- ✓ onvoldoende taakbekwaamheid, waaronder hogere orde vaardigheden zoals risicoherkenning en situatiegebonden taakbekwaamheid;
- ✓ gebrek aan vaardigheden door onervarenheid met nieuwe modaliteiten of situaties.



Risico's voor verkeersveiligheid

Risico's die onervaren verkeersdeelnemers lopen, hebben meerdere oorzaken. Hun hogere risico komt allereerst door onvoldoende taakbekwaamheid en vaardigheden. Met name de hogere orde vaardigheden (risicoherkenning, afstemming (kalibratie) tussen taakbekwaamheid en taakeisen) zijn hierin van groot belang. Naast deze onervarenheid kan er ook sprake zijn van risicozoekend gedrag door een hang naar spanning en nieuwe ervaringen. Bij jongeren is hun impulscontrole nog niet volledig ontwikkeld. Vooral jonge mannen zijn vanaf de puberteit gevoelig voor de invloed van leeftijdgenoten, vooral van andere jonge mannen. Dit zorgt in het verkeer voor een verhoogd ongevalsrisico, bijvoorbeeld in situaties waarin zij passagiers vervoeren.

Jonge automobilisten zijn naar verhouding vaker betrokken bij een dodelijk ongeval dan oudere, meer ervaren, automobilisten. Per afgelegde kilometer is het ongevalsrisico van de groep tot dertig jaar vijf keer hoger dan van automobilisten tussen de dertig en zestig jaar. De onervarenheid is vooral in de beginfase van het zelfstandig rijden relevant en daalt daarna snel als mensen meer auto gaan rijden.

Ook kinderen kennen een verhoogd ongevalsrisico, met name rond de leeftijd dat ze voor het eerst zelfstandig naar school fietsen. De risico's die deze kinderen lopen, worden veroorzaakt door onervarenheid op de weg of onbekendheid met de route en omgeving. Fietsers van 6-14 jaar zijn daarom relatief vaak bij ernstige ongevallen betrokken. Ze lopen extra risico's door beperkte bescherming en doordat hun blootstelling aan risico's relatief groot is door het hoge aantal jongere fietsers. Ongevallen zijn veelal enkelvoudig.

In absolute aantallen ligt het grootste veiligheidsprobleem bij kinderen in de groep fietsers van 10-14 jaar. Dit komt vooral doordat ze op die leeftijd vaker zelfstandig als fietser aan het verkeer deelnemen. Voor alle verkeersdeelnemers doet onervarenheid zich opnieuw voor als ze een nieuwe modaliteit kiezen. Bijvoorbeeld bij het eerste gebruik van een e-bike of een scootmobiel. Of als ze voor het eerst gebruik maken van rijtaakondersteunende systemen in hun voertuig. De verwachting is dat voor het eerst gebruikmaken van zulke systemen aanvankelijk leidt tot een verhoogd ongevalsrisico, maar exacte cijfers ontbreken.

Risicothema 6. Rijden onder invloed

In dit thema wordt ingegaan op psychoactieve middelen die veilig deelnemen aan het verkeer beïnvloeden:

1. alcohol
2. drugs

Alcohol is een legaal genotsmiddel waarvoor heldere sociale en juridische normen zijn vastgesteld voor deelname aan het verkeer. De huidige normen zijn gebaseerd op EU-richtlijn 2001/115/EC. Voor drugs is op 1 juli 2017 de wet 'Drugs in het verkeer' ingevoerd. De wetwijziging heeft ertoe geleid dat voor 10 soorten drugs duidelijke normen (grenswaarden) voor deelname aan het verkeer zijn opgenomen. Ook is geregeld dat de speekseltester kan worden ingezet om het gebruik van deze soorten drugs makkelijker te detecteren.



Risico's voor verkeersveiligheid

Alcohol

Rijden onder invloed van alcohol vergroot de kans op een ongeval aanzienlijk. Er is veel onderzoek gedaan naar de risico's van rijden onder invloed van alcohol. Zo gaan automatische processen bij ervaren bestuurders achteruit vanaf een bloedalcoholgehalte van 0,3‰ (promille). Bij 0,5‰ vermindert ook de alertheid en de voertuigcontrole van de bestuurder. Beginnende bestuurders worden al bij lagere waarden beïnvloed in hun rijvaardigheid door alcohol. Het alcoholgebruik in het verkeer is de afgelopen decennia flink gedaald. Zo was tijdens weekendnachten in 2002 nog 4,1% van de bestuurders onder invloed van alcohol. In 2017 was dat 1,4%. Toch vielen in 2015 naar schatting zo'n 75 tot 140 verkeersdoden als gevolg van alcohol. Met name een combinatie van alcohol met drugs leidt tot een extreem veel hoger risico op ernstige verkeersongevallen dan alcohol- of drugsgebruik afzonderlijk.

Drugs

Uit een ziekenhuisstudie blijkt dat naar schatting ongeveer 1 op de 10 ernstig gewonden in het verkeer onder invloed was van psychoactieve stoffen. 4,9% gebruikte 'alleen' drugs, 1% geneesmiddelen en 4,8% een combinatie hiervan). Uit een ander onderzoek bleek dat 3,4% van de Nederlandse bestuurders sporen van drugs of medicijnen in het lichaam had. In 2017 zijn cannabis, xtc, cocaïne en amfetamine de meest gebruikte drugs. Maar er komen steeds nieuwe drugs in omloop waarover kennis ontbreekt.

Een bijkomend probleem is dat sommige drugs ook als medicijn worden voorgeschreven en medicijnen kunnen ook als drugs worden gebruikt (denk aan morfine, Ritalin, cannabisolie, etc.). Daarnaast vallen onder categorie III-medicijnen slaap- en kalmeringsmiddelen als diazepam en valium. Apothekers informeren gebruikers over de invloed van medicijnen op de rijvaardigheid en ook stickers op de verpakking geven aan dat met deze categorie je niet geacht wordt te gaan rijden. Als het geen categorie III-medicijnen betreft hebben deze geen negatief effect op de rijvaardigheid mits volgens voorschrift gebruikt.

Risicothema 7. Snelheid in het verkeer

Harder rijden dan geoorloofd of veilig is, gebeurt zowel bewust als onbewust. In dit thema ligt de focus op motorvoertuigen waarvoor een maximumsnelheid geldt en op het gedrag ten opzichte van deze limiet. Voor niet-gemotoriseerd verkeer (voetgangers, fietsers, e-bikes) geldt geen maximumsnelheid. Snelheidsverschillen tussen modaliteiten (bijvoorbeeld tussen e-bike en fiets) dragen ook bij aan risico's, maar worden in het thema 'Heterogeniteit in het verkeer' besproken.

Risico's voor verkeersveiligheid

Het causale verband tussen snelheid en het risico op een ongeval of de ernst van de afloop daarvan, is uitgebreid wetenschappelijk aangetoond. In zijn algemeenheid geldt: stijgt de gemiddelde snelheid op een weg, dan leidt dit automatisch tot een grotere kans op ongevallen met een grotere kans op een ernstige afloop. Daarbij valt de risicodefinitie van bewezen risico's concreet uiteen in:

- ✓ spreiding in snelheid: grote verschillen in snelheid tussen verkeersdeelnemers zijn risicovoller en vergroten de kans op ongevallen;
- ✓ absolute snelheid: hoe hoger de snelheid in een bepaalde inrichting, hoe risicovoller en des te groter de kans op een (ernstig) ongeval.

Om hoge snelheden veilig te faciliteren, gelden er naarmate de snelheidslimiet stijgt strengere inrichtingseisen voor wegen. Om mensen te verleiden tot veilige snelheden is een geloofwaardige inrichting van de weg die past bij de limiet belangrijk. Wat bij snelheid meespeelt is dat verkeersdeelnemers zich niet altijd bewust zijn van de snelheid die ze rijden en het gevaar dat dit gedrag veroorzaakt. Dit komt mede omdat voertuigen in de afgelopen decennia stiller, sneller en comfortabeler zijn geworden. Dit kan ertoe leiden dat mensen vaker dan vroeger te hard rijden. Het komt ook voor dat de veilige snelheid lager is dan de maximumsnelheid. Bijvoorbeeld door slecht weer, drukte of door onduidelijkheid in het ontwerp van de weg. Als weggebruikers hun snelheid hier niet op afstemmen, ontstaan vaker risicovolle situaties.



Risicothema 8. Afleiding in het verkeer

In de maatschappij volgen technologische ontwikkelingen elkaar snel op. Er is een groeiende afhankelijkheid van technologische hulpmiddelen en sociale media. Het gevaar van afleiding ligt daarmee steeds op de loer. Tegelijkertijd legt de 24-uursmaatschappij een toenemende druk op onze levens. Een continue noodzaak om bereikbaar en online te zijn, drukke banen, tweeverdienende jonge gezinnen, vervoerders en bezorgdiensten die steeds meer bezorgingen in steeds minder tijd doen. Het zijn slechts enkele voorbeelden die ertoe kunnen leiden dat mensen gehaast, vermoeid en minder alert zijn. Deze ontwikkelingen komen bij elkaar in dit thema.



Risico's voor verkeersveiligheid

Afleiding

Nieuwe technologie biedt kansen, maar ook potentiële verkeersveiligheidsrisico's: afleiding speelt een belangrijke rol in het verkeer. De vormen van afleiding veranderen ook. Dit kan bijdragen aan een hoger ongevalsrisico. Het voornaamste risico ontstaat door visuele afleiding. Als je ogen niet gericht zijn op de weg en het verkeer, is de bestuurder het meest afgeleid van de rijtaak. Daarna volgen als belangrijkste risico's:

- ✓ cognitieve afleiding: praten met passagiers, handsfree bellen;
- ✓ auditieve afleiding: muziek luisteren;
- ✓ manuele afleiding: eten en drinken, telefoon vasthouden.

Vaak gaat het om een combinatie van deze vormen. Recente gegevens over (het effect op verkeersveiligheid van) afleiding ontbreken. Maar uit Amerikaans onderzoek blijkt dat in 68% van de ongevallen de bestuurder direct voorafgaand aan het ongeval was afgeleid. Hierin werd geen onderscheid gemaakt in het type afleiding. Europese automobilisten besteden 10% van de rijtijd aan afleidende activiteiten. Onder vrachtwagenchauffeurs is dit gedrag nog nadrukkelijker aanwezig: zij blijken bijna 20% van de rijtijd bezig te zijn met afleidende handelingen. Ook hier speelt afleiding in de ongevalscijfers daarom naar verwachting een rol. SWOV schat het aantal verkeersdoden door afleiding dan ook tussen enkele tientallen tot ruim honderd.

Binnen het onderzoek van SWOV wordt afleiding breed geïnterpreteerd en kan dit voortkomen uit:

- ✓ gedrag verkeersdeelnemer: appen, bellen, bedienen navigatiesysteem, eten;
- ✓ gedrag van anderen: zoals (groeps)druk bijrijders, kinderen op de achterbank.
- ✓ andere externe prikkels: bijvoorbeeld reclame langs de weg, file op andere rijbaan.

Het gebruik van mobiele telefoons is een van de meest voorkomende vormen van afleiding: 65% van de Nederlanders geeft aan zijn of haar telefoon wel eens te gebruiken tijdens verkeersdeelname. Ondanks dat 75% ook aangeeft zijn eigen gedrag gevaarlijk te vinden neemt het gebruik niet af. Alleen bewustwording van de risico's lijkt dus niet voldoende om het gedrag te veranderen.

Vermoeidheid

Verminderde alertheid en concentratieproblemen vergroten het ongevalsrisico en treden ook op door (chronische) vermoeidheid. Het is een moeilijk meetbare oorzaak maar volgens conservatieve schattingen in buitenlands onderzoek is in 10-15% van de ongevallen sprake van vermoeidheid van de bestuurder. Hiervoor zijn meerdere oorzaken, waaronder:

- ✓ verstoring van dag- nachtritme
- ✓ slaapstoornissen
- ✓ te lang doorrijden
- ✓ onderbelasting (monotone rijtaak)

Risicothema 9. Verkeersovertreders

Een deel van de verkeersdeelnemers begaat (systematisch) verkeersovertredingen. Vaak redeneren zij, al dan niet bewust, vanuit de eigen situatie en veiligheidsperceptie zonder oog te hebben voor medeverkeersdeelnemers. Dit thema gaat over gevaarlijk gedrag en het begaan van specifieke verkeersovertredingen. Denk hierbij onder meer aan de huidige landelijke verkeersprioriteiten van de teams Verkeer: verkeersveelplegers, rijden onder invloed van alcohol en drugs, rood lichtnegatie, afleiding en snelheidsovertredingen. In de thema's 6 tot en met 8 wordt dieper ingegaan op rijden onder invloed, snelheid in het verkeer en afleiding in het verkeer.

Risico's voor verkeersveiligheid

De Wegenverkeerswet van 1994 inclusief de onderliggende regelgeving waaronder het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens is bedoeld om de verkeersveiligheid te bevorderen. Naleving van de regels moet gevaarlijk gedrag van verkeersdeelnemers voorkomen. Dit maakt hun gedrag voorspelbaarder en veiliger.

Overtreding van de verkeersregels verhoogt de kans op een ongeval. Voor een aantal specifieke verkeersovertredingen is een wetenschappelijke link gelegd met verkeersveiligheid. Dit geldt met name voor snelheid en middelengebruik (thema 6 en 7). Verder blijkt uit recent onderzoek dat het relatieve risico op een dodelijk ongeval 14 maal zo hoog is als bestuurders een rood verkeerslicht negeren. Ook te weinig afstand houden (bumperkleven) zorgt voor meer risico. Het is de meest voorkomende oorzaak bij kop-staart en kettingbotsingen. De risico's gelden niet alleen voor verkeersdeelnemers die de regels eenmalig overtreden, maar des te sterker voor veelplegers. Voertuigen waarmee meerdere overtredingen zijn begaan, zijn vaker betrokken bij verkeersongevallen dan voertuigen waarvoor de kentekenhouder geen of weinig boetes kreeg. Dit blijkt uit onderzoek van SWOV.



2. Focus binnen Risicoanalyse gemeente Ooststellingwerf

Dit hoofdstuk beschrijft de uitkomsten van de risicoanalyse van de gemeente Ooststellingwerf. Hierbij is allereerst verkend welke risicothema's opvallen binnen de gemeente. Hiervoor is gebruik gemaakt van de verkeersveiligheids-informatie binnen de Verkeersveiligheidsmonitor van RHDHV, de beschikbare Risico-indicatoren van HASTIG, de CROSS-methodiek én 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 klachtenregistratie vanuit Verbeterdebuurt. Ook van verkeersgegevens zoals intensiteiten en snelheden van de onze smileys en slangentellers is gebruik gemaakt. Vervolgens is het Stappenplan Risicoanalyse doorlopen.

Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Fryslân (ROF) faciliteren samen met verkeersveiligheidsorganisaties (o.a. VVN en SBV) de gemeente om op het gebied van verkeerseducatie voor alle doelgroepen (van 0 tot 100) projecten aan te bieden om de verkeersveiligheid te bevorderen.

Verkeersveiligheidsmonitor

In de verkeersveiligheidsmonitor is onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid in de gemeente Ooststellingwerf. Er is o.a. gekeken naar:

- percentage geregistreerde slachtoffers op de fiets ten opzicht van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers;
- percentage geregistreerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 50 km/uur ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers;
- percentage geregistreerde slachtoffers op een e-bike ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers.

Er is een vergelijking gemaakt tussen de verschillende gemeenten in de provincie Fryslân.

Over het algemeen scoort de gemeente Ooststellingwerf redelijk gemiddeld. Op één onderdeel is een negatieve uitschieter te melden. Het betreft het aantal feiten van snelheidsovertredingen buiten de bebouwde kom, dit ligt vrij hoog. Mogelijke oorzaak is het groot aantal wegen buiten de bebouwde kom ten opzicht van bebouwde kom.

De complete veiligheidsmonitor is al bijlage 1 toegevoegd.

Risico-indicatoren HASTIG

Hierbij is gekeken naar het risicokompas Fryslân. Het risico op verschillende typen wegen in Ooststellingwerf is vergeleken met het gemiddelde in Fryslân in de periode 2015-2019. Negatief springen er voor Ooststellingwerf uit:

- 30 km/uur: Oosterwolde: 1.399 en Appelscha: 1.075 (Fryslân: 0.736)
- 80 km/uur: Donkerbroek: 0.650 (Fryslân: 0.212)

Zie <https://friesland.kijkopkaart.nl/> en de samenvatting in bijlage 2.

CROSS-methodiek en Speedprofiles VIA.nl

Met de CROSS-methodiek wordt een combinatie gelegd op de thema's snelheidsovertreding en aandeel ongevallen. Voor zowel trajecten als kruispunten is een top 10 gemaakt:

Trajecten



- Molenweg: tussen Brinkstraat en Prakkenlaan
- Canada: tussen Kloosterweg en Wateren (buurgemeente)
- Vaart ZZ: tussen Bruggelaan en Toogwijk
- N351: tussen Noordwolderweg en Kerkweg (buurgemeente)
- N919: tussen de Knolle en N918
- Wolvegasterweg: tussen Oldeberkoop en Hoofdweg (buurgemeente)
- N919: tussen N918 en Weperpolder
- Leidijk: tussen Waskemeer en Petersburg (buurgemeente)
- N353: tussen Oldeberkoop en Oudehorde (buurgemeente)
- Nanningaweg: tussen J. Frankensingel en Stationsstraat

Kruispunten



- Bercoperweg-Grindweg-Twijtel
- Butenweg-de Riete-Eikenhorst
- N919-N918

- Kruisweg-Zwetteweg
- Compagnonsweg-Mr. Lokstraat
- Opperhaudmare-Peelrug-Petersburg
- West-Zuideinde
- Groote Singel-Molenweg
- Toogwijk-Vaart ZZ
- Houtwal-Nanningaweg-Stationsstraat

In bijlage 3 staat het BLIQ rapport van de gemeente Ooststellingwerf.

Lokale kennis gemeentelijke experts

Vanuit verschillende kanalen bereiken ons signalen over verkeersonveilige situaties. Er wordt gebruik gemaakt van kennis van:

- Meldingen Verbeter de buurt;
Vanaf 2018 maakt de gemeente Ooststellingwerf gebruik van Verbeter de buurt.
- Meldingen zaakgericht werken;
Naast meldingen in Verbeter de buurt worden er ook nog steeds meldingen gedaan per brief of email. Deze 'ingekomen stukken' worden digitaal ingeboekt in Zaakgericht werken.
- Meldingen via plaatselijke belangen;
Vanuit de plaatselijke belangen komen ook regelmatig meldingen van verkeersonveilige situaties. Deze komen naar voren tijdens jaarvergaderingen, bestuursoverleggen met het College van B&W en dorpsvisies die door de plaatselijke belangen zijn opgesteld.
- Kennis en ervaring diverse medewerkers Openbare Ruimte.
Diverse collega's hebben input geleverd vanuit hun vakgebied: wegbeheerder, projectleider, werkvoorbereider, beheerders.

Opvallende risicothema's gemeente Ooststellingwerf

Vanuit verschillende dorpen en wijken komen klachten over te snel rijdend verkeer. Na metingen blijkt het vaak mee te vallen, er wordt doorgaans niet heel snel gereden. Echter, het voelt voor bewoners wel als onveilig. Het gaat vaak ook om weggebruikers die in dezelfde wijk wonen.

In een aantal dorpen, zoals Waskemeer, Donkerbroek, Haule en Makkinga wordt geklaagd over het vele doorgaande (sluip)verkeer.

3. Stappenplan Risicoanalyse

Intro

In het 'Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030' is afgesproken dat elke regio een risicoanalyse maakt van het eigen verkeerssysteem. Zo'n risicoanalyse laat zien op welke punten het lokale verkeerssysteem moet worden verbeterd om onveilige situaties te voorkomen. Het brengt de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem in kaart: welke wegkenmerken, situaties of gedragingen van verkeersdeelnemers een potentieel gevaar voor de verkeersveiligheid in de regio vormen. Als hulpmiddel voor gemeenten heeft het Kennisnetwerk SPV hiervoor een praktische tool ontwikkeld: het *Stappenplan Risicoanalyse*.

Wegbeheerders kijken in beginsel naar drie belangrijke 'Safety Performance Indicators' (SPI's): de kwaliteit van infrastructuur, rijnsnelheden en rijden onder invloed. Na deze risico-indicatoren worden ook de geregistreerde ongevallen geanalyseerd.

De zes stappen van het Stappenplan Risicoanalyse

➤	STAP 1 BEGIN MET DE BASIS: HOE IS DE BEVOLKING SAMENGESTELD?
➤	STAP 2 KIJK NAAR DE INFRASTRUCTUUR VAN WEGEN EN FIETSPADEN
➤	STAP 3 HOE HARD RIJDEN VERKEERSDEELNEMERS IN JOUW GEMEENTE?
➤	STAP 4 HOEVEEL BESTUURDERS RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL OF DRUGS?
➤	STAP 5 KIJK (OOK) NAAR ONGEVALLEN- EN SLACHTOFFERCIJFERS
➤	STAP 6 PRIORITEREN: WELKE RISICO'S PAKKEN WE ALS EERSTE AAN?

Verkeersveiligheidsmaatregelen onderbouwen

Een risicoanalyse brengt de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem in kaart. Verwacht wordt dat aan de ene kant de risico's voor kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, kinderen) of van rijden onder invloed meestal niet veel afwijken van het landelijke beeld.

Aan de andere kant geeft de risicoanalyse belangrijke nieuwe inzichten in potentieel gevaarlijke knelpunten van de infrastructuur. Op die manier kan met een risicoanalyse onderbouwd worden welke wegen in de gemeente als eerste aangepakt moeten worden. En niet onbelangrijk: de risicoanalyse is bij uitstek geschikt om de belangrijkste interne stakeholders (wethouder, gemeenteraad) en de inwoners van de gemeente te overtuigen van de noodzaak van (infrastructurele) maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Stap 1 – Begin met de basis: hoe is de bevolking van gemeente Ooststellingwerf samengesteld?

Voor de verkeersveiligheid ligt de nadruk op twee groepen verkeersdeelnemers: kwetsbare verkeersdeelnemers en onervaren verkeersdeelnemers. Voor deze risicoanalyse is gekeken naar twee groepen in de gemeente: kinderen en ouderen. Deze zijn als volgt verdeeld:

Kwetsbare verkeersdeelnemers	Aandeel Ooststellingwerf	Aandeel Nederland
kinderen 0-14 jaar		
2019	14,9%	15,8%
2020	14,8%	15,6%
ouderen > 65 jaar		
2019	23,6%	19,2%
2020	24,1%	19,5%

Bron: CBS

Het aandeel kwetsbare verkeersdeelnemers op basis van leeftijd binnen de gemeente Ooststellingwerf wijkt substantieel af van het Nederlandse gemiddelde. In de leeftijdsgroep 0-14 jaar is het aandeel in Ooststellingwerf iets minder. In de leeftijdsgroep > 65 jaar is het aandeel behoorlijk groter. In de gemeente Ooststellingwerf is de vergrijzing een stuk groter dan in Nederland als geheel.

Onervaren verkeersdeelnemers	Aandeel Ooststellingwerf	Aandeel Nederland
kinderen 0-14 jaar		
2019	14,9%	15,8%
2020	14,8%	15,6%
Beginnende en jonge (t/m 24 jaar) automobilisten		
2019	25,6%	28,1%
2020	25,4%	27,9%

Bron: CBS

Zie voor aanvullende informatie over de bevolking van de gemeente Ooststellingwerf bijlage 1.

Het aandeel onervaren verkeersdeelnemers op basis van leeftijd binnen de gemeente Ooststellingwerf wijkt enigszins af van het Nederlandse gemiddelde. Het aandeel kinderen is iets minder, bij de jongeren is het aandeel veel lager dan in Nederland als geheel.

Stap 2 – Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden

De verschillende kenmerken van wegen en fietspaden zijn van invloed op de verkeersveiligheid. Voor deze risicoanalyse zijn zoveel mogelijk van deze kenmerken geïnventariseerd voor weg en fietspaden binnen de gemeente Ooststellingwerf.

Weginfrastructuur

Voor weginfrastructuur binnen de gemeente Ooststellingwerf zijn zoveel mogelijk kenmerken verzameld. Hierbij is gebruik gemaakt van de BGT en is voor de onderstaande type wegen antwoord gegeven op de bijbehorende vragen. In het kader van deze risicoanalyse is binnen de inventarisatie gekeken naar wegen/ routes waar veel verplaatsingen zijn en verwacht worden (verwijzen naar kaart/visualisatie/ tabel met wegen/ wegvakken).

Type weg	Kenmerken
30 km/ uur	1. Liggen er snelheidsremmers op lange rechtstanden? 2. Bestaat het wegdek uit een andere verharding dan asfalt? 3. Zijn de intensiteiten passend voor een 30 km/uur-weg?
50 km/ uur	1. Zijn de kruispunten ingericht als rotonde (voorkeur) of VRI? 2. Heeft de weg vrijliggende fietspaden?

- | | |
|------------|--|
| 60 km/ uur | 1. Ligt er een plateau op de kruisingen?
2. Zijn er snelheidsremmers op lange rechtstanden? |
| 80 km/ uur | 1. Is de obstakelvrije afstand minimaal 5 meter of is er een geleiderail?
2. Is er een moeilijk of niet-overrijdbare middenbermscheiding?
3. Zijn er zo min mogelijk erfaansluitingen? |

Fietsinfrastructuur

Voor fietsinfrastructuur binnen de gemeente Ooststellingwerf zijn zoveel mogelijk kenmerken verzameld. Hierbij is gebruik gemaakt van de BGT en is in beginsel antwoord gegeven op de onderstaande vragen. In het kader van deze risicoanalyse is binnen de inventarisatie gekeken naar fietspaden en –verbindingen waar veel verplaatsingen zijn en verwacht worden (verwijzen naar kaart/visualisatie/ tabel met wegen/ wegvakken).

1. Is er sprake van een vrijliggend fietspad?
2. Is het fietspad voldoende breed?
3. Zijn er geen oneffenheden in de wegverharding, zijn er geen obstakels (zoals paaltjes) en zijn er afgeschuinde stoepranden tussen stoep en fietspad?

In bijlage 4 staan de wegen van de gemeente Ooststellingwerf op een kaart weergegeven. Per weg staat de maximaal toegestane snelheid weergegeven.

De kaart wordt nog verder aangepast en er wordt meer informatie toegevoegd zoals fietspaden enz.

Stap 3 – Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente?

Snelheid is een belangrijke risico-indicator voor de verkeersveiligheid. In deze paragraaf is op basis van verkeerstellingen en speedprofiles onderzocht binnen de gemeente Ooststellingwerf hoeveel bestuurders te hard rijden en op welke wegen of wegdelen. Welk aandeel van het verkeer in jouw gemeente houdt zich aan de snelheidslimiet?

Meetsystematiek

De gemeente heeft de beschikking over twee soorten telapparatuur: telslangen voor snelheid en intensiteit en zogenaamde smiley's, ook deze tellen snelheid en intensiteit. Het onderliggend wegennet van de N381 valt onder een monitoringsprogramma, hier wordt elk jaar in september/oktober op een aantal wegen geteld. Daarnaast wordt regelmatig de snelheid gemonitord bij onderhoudswerkzaamheden aan de weg: voor en na de wegwerkzaamheden wordt gemeten wat de invloed is van de werkzaamheden.

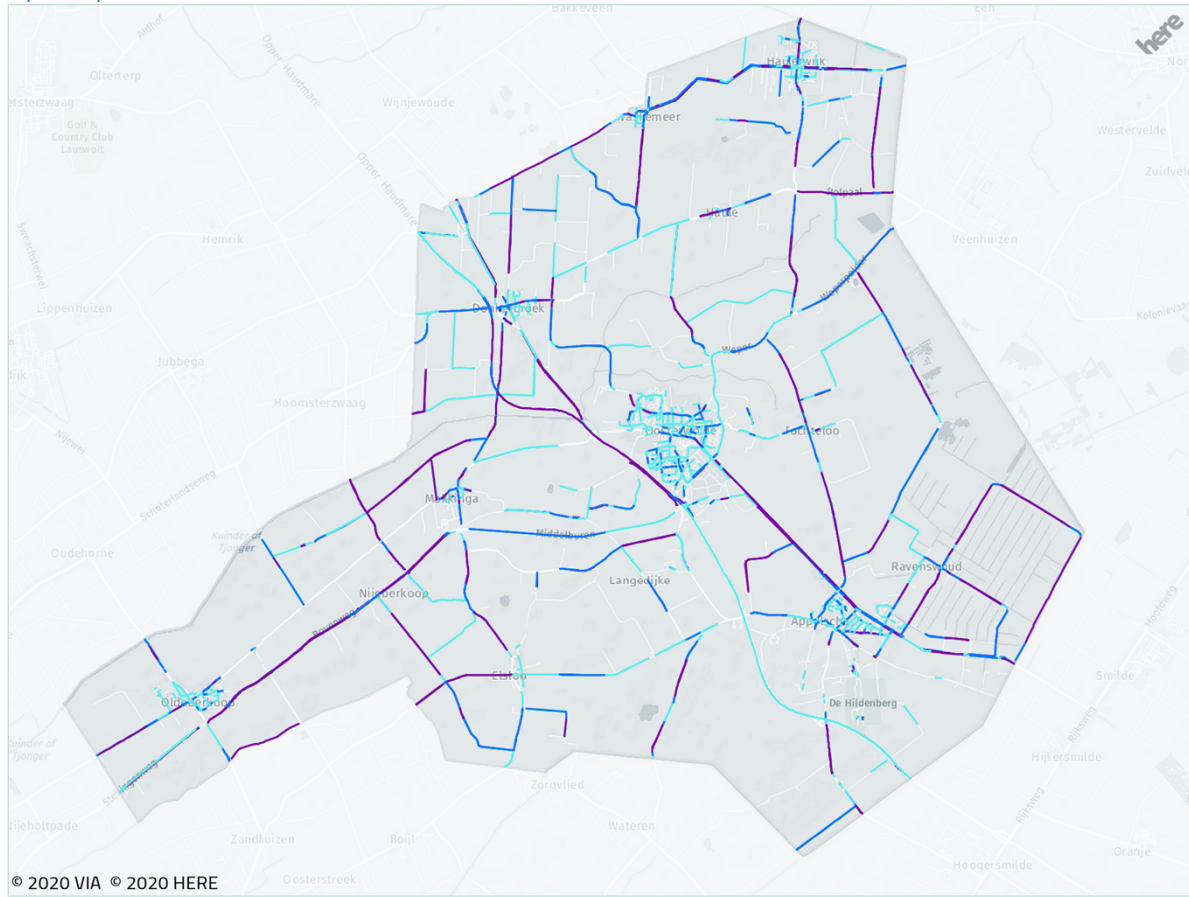
Daarnaast heeft de gemeente de beschikking over vier smiley's. Deze worden op verzoek van plaatselijke belangen of bewoners langs wegen en straten geplaatst. De smiley's staan een aantal weken op dezelfde locatie waarna ze ergens anders worden ingezet. Ze rouleren door de hele gemeente.

De cijfers zijn met name voor eigen gebruik maar worden, indien daar aanleiding toe is, ook gedeeld met de politie. Tellingen van de afgelopen vijf jaren zijn beschikbaar.

Overzichtskaart/ -tabel

Op onderstaande kaart staat de gereden snelheden per wegvak weergegeven. De gegevens komen van Speedprofiles van Viastat.

Speedprofiles



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

Overige snelheidsgegevens

Op basis van de smileys en de telslangen is veel bekend over de snelheden die worden gereden op de verschillende wegen. Er wordt voornamelijk gemeten op klachten locaties.

Snelheidsbeeld gemeente Ooststellingwerf

Op diverse wegen wordt te snel gereden, zowel op provinciale (N381, N351) als op gemeentelijke wegen.

4. Stap 4 | Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol en drugs?

Alcohol-, drugs- en in sommige gevallen medicijngebruik is een belangrijke risico-indicator voor de verkeersveiligheid. Onderzoek naar de hoeveel bestuurders die onder invloed op de weg zitten, is enorm belangrijk. Er zijn landelijk (nog) geen bruikbare cijfers beschikbaar die kunnen worden uitgesplitst naar gemeenten.

Beeld rijden onder invloed binnen gemeente Ooststellingwerf

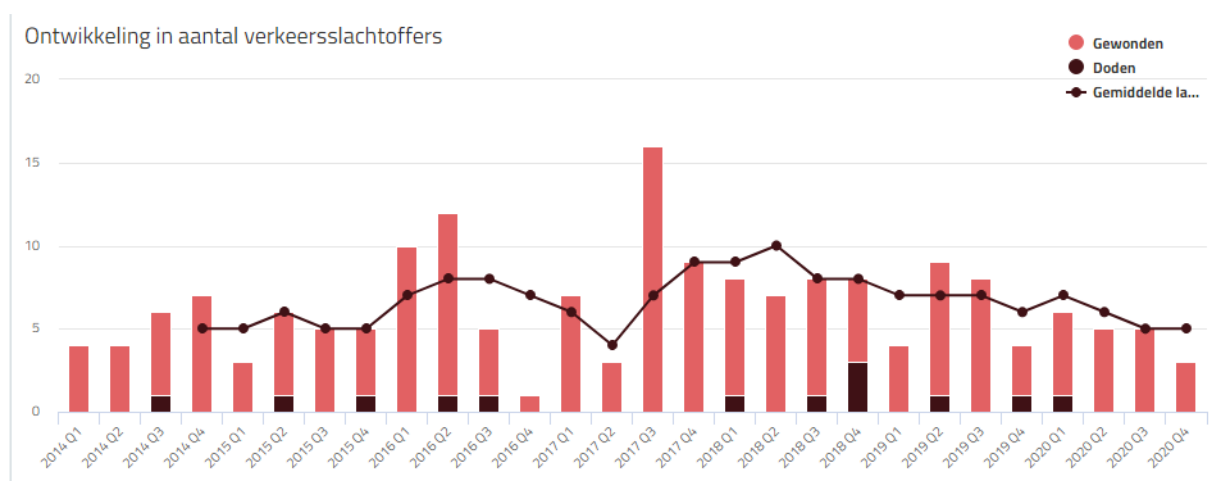
De gemeente Ooststellingwerf beschikt structureel niet over gegevens over het rijden onder invloed op de gemeentelijke wegen.

5. Stap 5 | Kijk (ook) naar de ongevallencijfers

Onderdeel van deze risicoanalyse zijn ongevallencijfers, nog steeds een onmisbare informatiebron. Net als in Stap 1 ligt de nadruk hierbij op kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers binnen onze gemeente; het aantal dodelijke en ernstige slachtoffers onder deze groepen zijn daarom afgezet tegen die populatie onder de totale bevolking in de gemeente. Net als in Stap 2 is naar de infrastructuur gekeken en is voor de verschillende type wegen (30/ 50/ 60/ 80) en fietspaden gekeken naar het bijbehorende ongevallenbeeld.

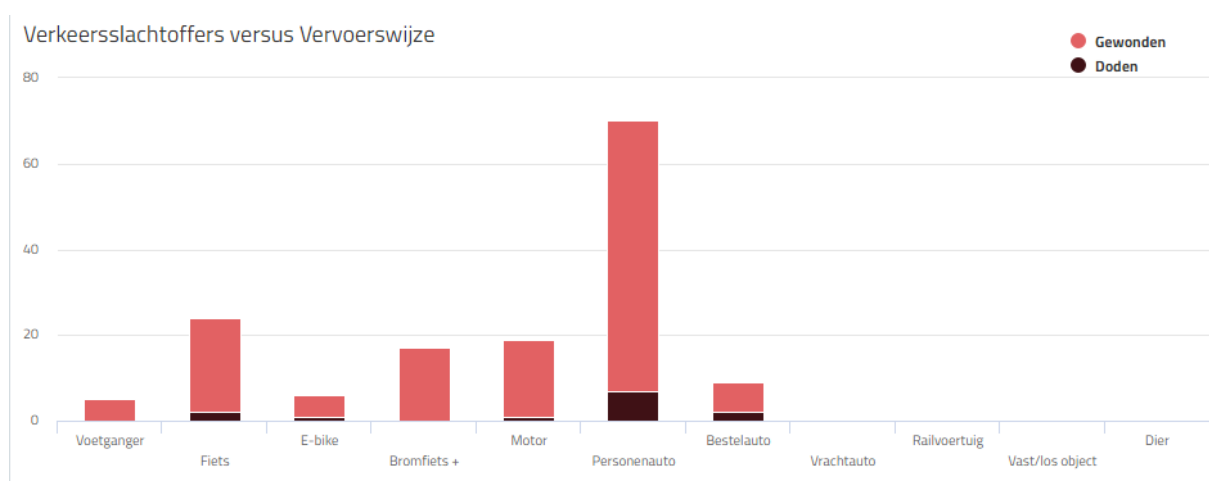
Alle onderstaande tabellen en grafieken gaan over het aantal ongevallen of slachtoffers in de gemeente Ooststellingwerf van 2014 tot en met 2020. De gegevens komen uit Viastat, een ongevallenanalyseprogramma. De cijfers zijn aangeleverd door de politie.

In onderstaande grafiek staan alle verkeersslachtoffers van 2014 tot en met 2020 per kwartaal aangegeven.



Kwetsbare verkeersdeelnemers

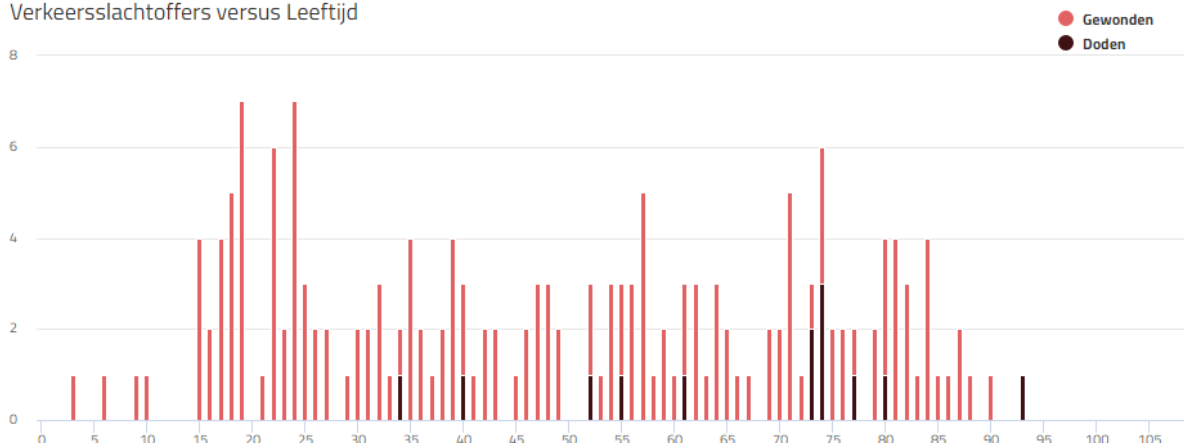
Hieronder staan het aantal verkeersslachtoffers naar vervoerswijze. Met name het aantal verkeersslachtoffers bij personenauto's en fietsen valt op.



Onervaren verkeersdeelnemers

In onderstaande grafiek de slachtoffers per leeftijdscategorie. Jongeren en ouderen vallen hierbij op.

Verkeersslachtoffers versus Leeftijd



Ongevallen naar wegbeheerder

Hieronder een overzicht van de ongevallen naar wegbeheerder in de gemeente Ooststellingwerf.

Wegbeheerder	Ongevallen	Partijen	Betrokkene n	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Gemeente	626	999	763	116	111	5
Onbekend	13	19	17	3	3	0
Provincie	339	628	474	58	50	8
Tertiair	1	2	2	1	1	0

Ongevallen per maximale snelheid

Hieronder een overzicht van de ongevallen naar toegestane maximale snelheid.

Maximumsnelheid	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
30 km/h	164	315	252	33	31	2
50 km/h	99	191	161	18	18	0
60 km/h	132	240	178	33	33	0
70 km/h	12	29	22	0	0	0
80 km/h	285	549	422	68	58	10
100 km/h	123	230	153	13	12	1
Niet ingevuld	164	94	68	13	13	0

Fietspaden

Ongevallen op fietspaden zijn niet bekend.

Ongevallenbeeld gemeente Ooststellingwerf

Het valt op dat met name slachtoffers vallen in de leeftijdscategorie 15 t/m 25 jaar, dit zijn zowel kwetsbare als onervaren verkeersdeelnemers. Ook onder ouderen vallen relatief veel verkeersslachtoffers. Ook dit zijn kwetsbare verkeersdeelnemers.

Ongeveer 1/3 van het aantal ongevallen vindt plaats op provinciale wegen, 2/3 op gemeentelijke wegen. Veel ongevallen vinden plaats op 80 km/uur wegen, hierbij vallen ook verreweg de meeste slachtoffers. Het ligt voor de hand om vooral aan deze wegen aandacht te besteden om de verkeersveiligheid te verbeteren.

...

6. Stap 6 | Prioriteren, welke risico's pakken we als eerste aan?

Deze risicoanalyse brengt niet alleen de belangrijkste risico's in kaart, het biedt onze gemeente de mogelijkheid om helder te krijgen welke risico's prioriteit moeten krijgen. In onderstaande paragrafen is beschreven waar binnen de gemeente Ooststellingwerf de grootste problemen zitten en met welke risico's we als eerste aan de slag gaan.

Infrastructuur

Als het gaat om ongevallen en verkeersslachtoffers vallen de 80 km/uur wegen op. Een nadere analyse moet gemaakt worden of het gemeentelijke danwel provinciale wegen betreft.

Bijna al onze wegen buiten de kom zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen met een maximale snelheid van 60 km/uur. Nog niet alle wegen zijn al 60 km/uur, hier valt nog een slag te maken. Wegen waar al wel een maximale snelheid van 60 km/uur geldt moeten in veel gevallen nog voorzien worden van aanvullende snelheidsremmende maatregelen.

Voor het uitvoeringsprogramma zijn wij afhankelijk van de onderhoudsplanning wegen. Voor aanvullende maatregelen kunnen we meeliften. Het is echter wel van belang om cofinanciering te vinden. Vanuit het Rijksprogramma Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 zijn hiervoor subsidiemogelijkheden. Ook vanuit de provincie zijn er middelen beschikbaar.

Daarnaast gaan we met de provincie in gesprek om de provinciale 80 km/uur wegen in onze gemeente verkeersveiliger te maken. Hier zijn in het verleden al stappen in ondernomen door bijvoorbeeld de aanleg van de 2x2 autoweg N381, verkeersmaatregelen N919 en het verbeteren van de verkeersveiligheid om de N917.

Wij willen inzetten op fietsinfrastructuur. Veilige fietsroutes draagt niet alleen bij tot het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers maar stimuleert mensen ook om vaker de fiets te pakken. Dit biedt voordelen op het gebied van gezondheid, duurzaamheid enz. Ook wordt het toerisme hiermee gestimuleerd.

Maatregelen die op de korte termijn kunnen worden gerealiseerd zijn het, daar waar dat kan, wegnemen van obstakels zoals paaltjes en hekjes.

Daarnaast willen we de fietspaden verbeteren door ze te voorzien van een duurzame verharding zoals beton en het, daar waar mogelijk, verbreden van fietspaden. Hiervoor zijn ook subsidiemogelijkheden.

Kwetsbare verkeersdeelnemers

Daarnaast verdient de groep kwetsbare verkeersdeelnemers aandacht. Het aantal slachtoffers onder jongeren en ouderen springt er uit. Naast aanpassing van de infrastructuur willen daarom besteden wij veel aandacht aan verkeerseducatie. Er wordt hierbij ingezet op gedragsbeïnvloeding waarbij samen wordt gewerkt met partners als Veilig Verkeer Nederland en Stichting Bevordering Verkeerseducatie. De provincie Fryslân ondersteunt ons hierbij. Er is hiervoor budget beschikbaar dit wordt aangevuld door de provincie Fryslân.

Projecten die worden uitgevoerd richten zich met name op de kwetsbare verkeersdeelnemers, jongeren en ouderen. In het uitvoeringsprogramma staan dan ook veel projecten die we samen met de scholen uitvoeren zoals verkeersmarkten. Daarnaast organiseren we opfriscursussen voor senioren en doen we mee aan het landelijke project Doortrappen. Het uitvoeringsprogramma wordt elk jaar vastgesteld door het college.

Handhaving

Zoals uit de analyse is gebleken wordt op verschillende locaties te snel gereden. Deze locaties worden gecombineerd met de klachten die voortkomen uit Verbeter de buurt. In het reguliere overleg dat de gemeente heeft met de politie komen deze locaties aan bod. Vanuit het project 'Klacht en Knel' kan de politie op deze locaties handhaven.

Bewustwording

De gemeente haakt aan bij landelijke campagnes zoals de BOB campagne, afleiding in het verkeer en snelheidscampagnes. Ook besteden we elkaar aandacht aan de moddercampagne (aandacht vragen voor modder op de weg in de oogsttijd).

Hiermee maken we verkeersdeelnemers bewust van hun eigen verkeersgedrag. Ook zoeken wij samenwerking met scholen. Uit de klachtenanalyse blijkt dat er vaak klachten komen van zowel buurtbewoners van scholen maar ook ouders dat schoolomgevingen vaak onveilig zijn voor kinderen. Veelal wordt dit veroorzaakt door het halen en brengen van kinderen.

Samenwerking

Verkeersveiligheid is geen op zichzelf staand thema. Het heeft raakvlakken met vele beleidsterreinen, naast wegenonderhoud bijvoorbeeld Nota Duurzaamheid en de Omgevingsvisie. Samenwerking wordt gezocht met de betreffende programmamanagers maar ook met de beleidsmedewerkers binnen het sociaal domein als het gaat om inclusie, ouderen- en jongerenbeleid.

7. Maatregelenrichting(en)

Van prioriteit naar maatregelen

Er zijn een aantal speerpunten waarop we ons willen focussen, deze zijn in het vorige hoofdstuk benoemd. Als het gaat om infrastructurele maatregelen zijn de beschikbare middelen beperkt. We zijn afhankelijk van het budget vanuit het onderhoudsprogramma. Gezocht wordt naar bijdragen vanuit de provincie en de rijksoverheid. Vanuit het Strategisch Programma Verkeersveiligheid zijn er subsidiemogelijkheden.

Een eerste knelpuntenlijst is opgesteld. Met de onderstaande projecten gaan wij aan de slag.

Uitvoeringsprogramma op basis van het onderhoudsprogramma wegen

- Molenhoek, Oldeberkoop
- Oosterse Es, Appelscha
- Norgerweg, Haulerwijk

Uitvoeringsprogramma op basis van de knelpuntenlijst

- Schoolomgeving
 - De Akker, Oosterwolde
 - De Stelling, Makkinga
- 60 km/uur gebieden
 - Kloosterweg tussen Appelscha en Elsloo
 - Breebergweg tussen Waskemeer en Haulerwijk
 - Dorpsstraat tussen Haule en N918
 - Herenweg-Bovenweg tussen Donkerbroek en Haule
- Van 80 naar 60 km/uur
 - Buterheideveld tussen Oosterwolde en Makkinga
 - Bosberg tussen N381 en Appelscha
 - Elsloo-Tronde
- 30 km/uur maatregelen
 - Diverse locaties in verschillende dorpen, naar aanleiding van klachten

De uitvoering van de projecten is afhankelijk van financiële beschikbaarheid. Vanuit het onderhoudsprogramma zijn er, beperkte, middelen beschikbaar. Er wordt daarnaast zoveel mogelijk ingezet om subsidiebijdragen.

Verdieping van de risico's

Het plan zoals het er nu ligt is geen statisch plan dat na vaststelling 'af' is. Jaarlijks worden de meest recente cijfers, zoals ongevalscijfers, snelheden en demografische verwerkt. Op basis daarvan wordt opnieuw een analyse gemaakt, de risico's benoemd en speerpunten bepaalt. De prioritering kan dan eventueel worden aangepast. We spelen hierbij in op actuele ontwikkelingen, landelijk en provinciaal.