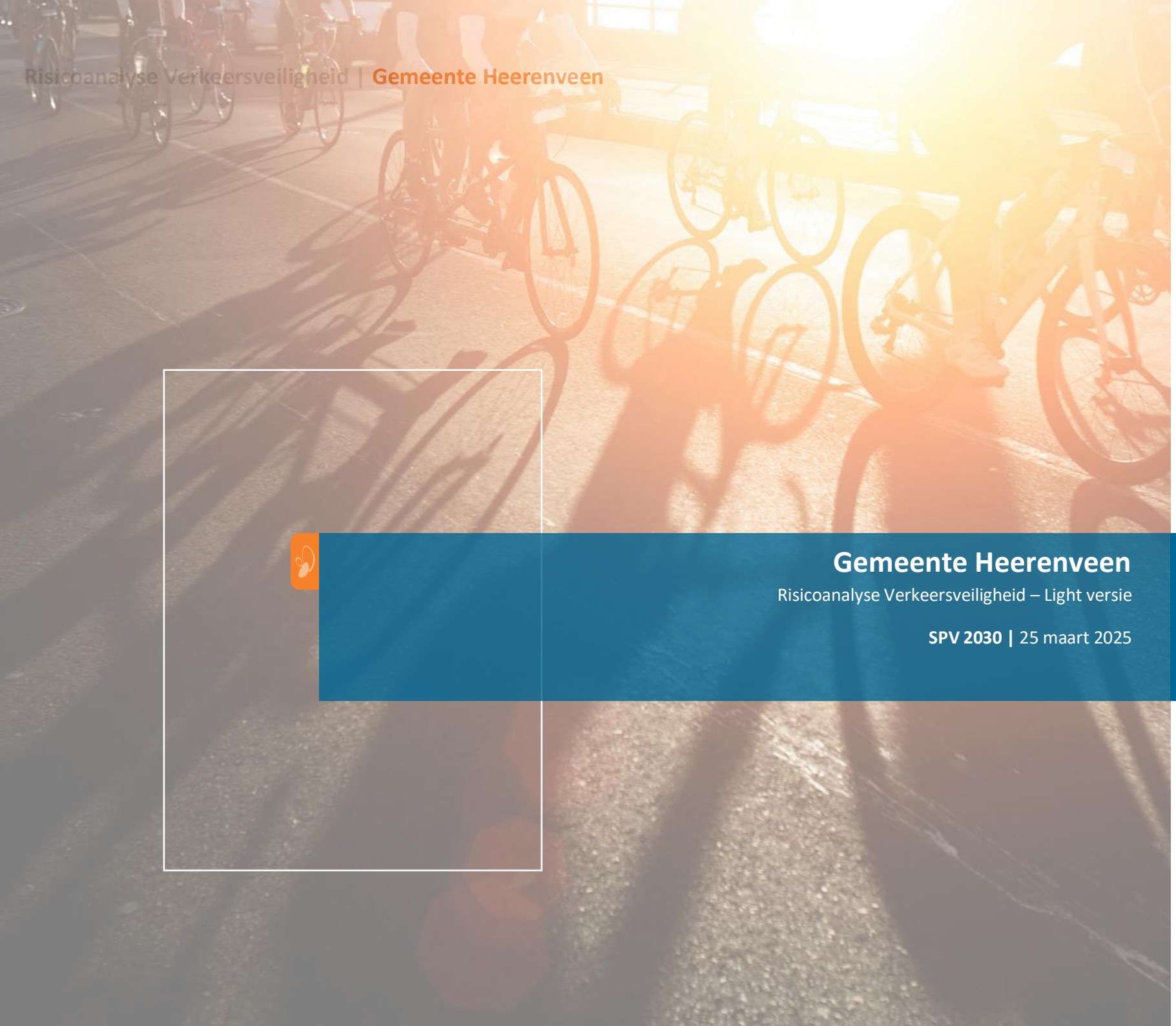


Gemeente Heerenveen

Risicoanalyse Verkeersveiligheid – Light versie

SPV 2030 | 25 maart 2025

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

INLEIDING

Voor u ligt de risicoanalyse verkeersveiligheid van de gemeente Heerenveen. Met de risicoanalyse verkeersveiligheid heeft de gemeente een gedegen basis om bij te dragen aan de nationale ambitie vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) om te komen tot 0 verkeersslachtoffers in 2050.

RISICO-GESTUURD BELEID

Het risico-gestuurd verkeersveiligheidsbeleid is gericht op een proactieve aanpak van risico's in het verkeerssysteem. Er wordt niet alleen naar ongevallen en slachtoffers gekeken. Door een risicoanalyse gerichte op doelgroepen en specifieke delen van het wegennet te maken wordt inzichtelijk welke factoren zeker leiden tot potentieel gevaarlijke situaties in het verkeerssysteem. Aan de hand van risico-indicatoren wordt inzichtelijk gemaakt hoe vaak en in welke mate bepaalde risicofactoren (wegkenmerken, omstandigheden of gedragingen) voorkomen. Risico-indicatoren kunnen worden gedefinieerd op het gebied van doelgroepen, gedrag, de veiligheid van infrastructuur, de veiligheid van voertuigen en de 'afhandeling' van ongevallen.

STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID 2030

Het SPV geeft met de ambitie van nul verkeersslachtoffers richting aan verkeersveiligheidsbeleid en concretiseert de gedeelde toekomstvisie in negen beleids-thema's:

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. Thema's 4 en 5 hebben betrekking op specifieke risicogroepen/ modaliteiten (tweewielers, voetgangers). De laatste vier hebben te maken met de risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag.

ACHTERGROND EN RELATIE STARTAKKOORD SPV 2030

Binnen verkeersveiligheidsbeleid is de komende jaren (tot 2030) een verschuiving zichtbaar van beleid op basis van ongevalscijfers naar een 'risico-gestuurd' verkeersveiligheids-beleid. Op 14 februari 2019 is hiertoe het Startakkoord SPV ondertekend. Hierin is afgesproken dat alle regionale overheden vanaf 2019 tot gedegen analyses van de belangrijkste verkeers-veiligheidsrisico's komen. De Rijksbijdrage Verkeersveiligheid jaagt de komende jaren de risico-gestuurde aanpak aan. Dit betekent concreet dat beheersmaatregelen, die voortkomen uit een risicoanalyse verkeersveiligheid, voor 50% subsidiabel zijn.

DOELSTELLING EN PRIORITERING

Voor de gemeente Heerenveen is het van belang om, uitgaande van de landelijke ambitie om in 2050 te komen tot nul verkeersslachtoffers, de verschillende (onderdelen binnen de) risicothema's te prioriteren. Daarna volgt een uitvoeringsprogramma met -agenda. Hierin staan concrete maatregelen en interventies om de verkeersveiligheids-risico's te beheersen en/of weg te nemen.

VERKEERSONGEVALLENBEELD 2020 - 2024

Uit de traditionele verkeersongevallenanalyse volgt het onderstaande verkeersongevallenbeeld op het wegennet in beheer van de gemeente Heerenveen.

Jaar	Aantal Slachtoffers	Aantal Gewonden	Aantal dodelijk
2020	26	24	2
2021	38	38	0
2022	56	56	0
2023	44	43	1
2024	50	46	4
Gemiddelde	43	41	1

Verkeersslachtoffers gemeente Heerenveen. (VIA.nl)

Het aantal verkeersslachtoffers op wegen die in het beheer van de gemeente zijn lag in de periode 2020-2021 jaarlijks gemiddeld rond de 32. In de periode 2022-2024 is een (licht) stijgende trend waarneembaar.

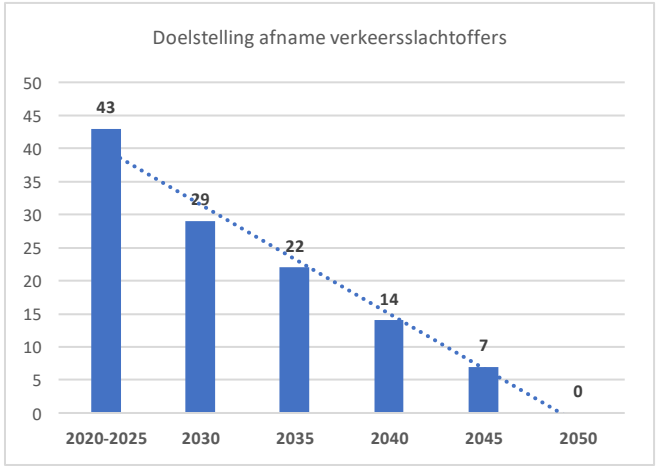
0 VERKEERSSLACHTOFFERS IN 2050

Het achterliggende doel van het Strategisch Plan Verkeers-veiligheid is het terugbrengen van het aantal verkeersdoden naar 0 in 2050. Voor de gemeente Heerenveen geldt uiteraard ook het doel om het aantal verkeersdoden terug te brengen naar 0 in 2050. En daaraan gekoppeld de ambitie om dit ook voor het aantal verkeersslachtoffers te bewerkstellingen.

MAAK VAN DE NUL EEN PUNT

De uiteindelijke ambitie voor 2050 is 0 verkeersslachtoffers. Hoewel dit in de praktijk geen keiharde doelstelling kan zijn, is het uiteindelijke doel voor 2050 om het aantal slachtoffers zo laag mogelijk te houden, met 0 verkeersslachtoffers als ultieme eindbeeld.

Om dit te bewerkstelligen dient stapsgewijs (lineair), in stappen van vijf jaar, het aantal verkeersslachtoffers structureel af te nemen. Dit betekent dat het aantal verkeersslachtoffers in 2030 gereduceerd moet zijn tot 29, in 2040 tot 14 om uiteindelijk op 0 uit te komen in 2050.



Doelstelling gemeente Heerenveen.

STAPPENPLAN RISICOANALYSE VERKEERSVEILIGHEID

Een risicoanalyse brengt de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem in kaart: welke wegkenmerken, situaties of gedragingen van verkeersdeelnemers vormen een potentieel gevaar voor de verkeersveiligheid? Het Kennisnetwerk SPV heeft hiervoor een praktische tool ontwikkeld: het Stappenplan Risicoanalyse. Volgens dit stappenplan is voor de gemeente **Heerenveen** gekeken naar belangrijke risico-indicatoren ofwel 'Safety Performance Indicators' (SPI's). Aan de hand van de volgende zes stappen is een eerste aanzet gedaan om de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem in kaart te brengen.

1. Begin met de basis. Hoe is de bevolking samengesteld?
2. Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden
3. Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in onze gemeente?
4. Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol en drugs?
5. Kijk ook naar ongevallen en verkeersslachtoffers
6. Prioriteren, welke pakken we als eerste aan?

STAP 1/6 | SAMENSTELLING VAN DE BEVOLKING

In het SPV ligt de nadruk op twee groepen verkeersdeelnemers:

a. Kwetsbare verkeersdeelnemers, zijnde…
- Voetgangers, fietsers, brom-/snorfietsers
- Kinderen (0 – 11 jaar, 12 t/m 15 jaar)
- Ouderen (70 jaar en ouder).

b. Onervaren verkeersdeelnemers, zijnde…
- Kinderen (0 – 14 jaar)
- Onervaren bestuurders (beginnende en jonge t/m 24 jaar) automobilisten, anderen die nog maar kort een bepaald voertuig besturen (zoals mensen die voor het eerst een e-bike of scooter kopen)
- Beginnende fietsers (vaak kinderen, maar ook bijvoorbeeld toeristen).

In Tabel 1 is de bevolkingsopbouw naar leeftijdsgroep voor de gemeente **Heerenveen** weergegeven. Daaronder is samengevat in welke mate, op basis van leeftijdsgroepen, de risicogroep kwetsbare- en onervaren verkeerdeelnemers binnen de gemeente aanwezig zijn.

Leeftijdsgroep	Heerenveen	Fryslân	Nederland
Totaal (1-1-2024)	51.800	661.900	17.942.900
0 t/m 11 Jaar	11%	12%	12%
12 t/m 15 Jaar	5%	5%	4%
16 t/m 17 Jaar	2%	2%	2%
18 t/m 24 Jaar	8%	9%	9%
25 t/m 39 Jaar	16%	17%	20%
40 t/m 49 Jaar	12%	11%	12%
50 t/m 59 Jaar	15%	15%	14%
60 t/m 69 Jaar	13%	14%	13%
70+ Jaar	17%	17%	15%

Tabel 1. Bevolkingsopbouw gemeente Heerenveen | CBS Statline | 1 januari 2024

- **11%** van de bewoners valt binnen de leeftijdscategorie 0 t/m 11 jaar (kinderen) en behoort daardoor tot de groep **kwetsbare verkeersdeelnemers**.
  Let op: *plekken waar deze groep kwetsbare verkeersdeelnemers veel/ vaak komen zijn basisscholen, locaties met buitenschoolse/ kinderopvang, sportverenigingen en speeltuinen.*
- **5%** van de bewoners valt binnen de leeftijdscategorie 12 t/m 15 jaar (kinderen) en behoort daardoor tot de groep **kwetsbare verkeersdeelnemers**.
  Let op: *plekken waar deze groep kwetsbare verkeersdeelnemers veel/ vaak komen zijn onderwijsinstellingen voor voortgezet onderwijs en sportverenigingen.*
- **17%** van de bewoners is 70 jaar of ouder (ouderen) en behoort daardoor tot de groep **kwetsbare verkeersdeelnemers**.
  Let op: *plekken waar deze groep kwetsbare verkeersdeelnemers veel/ vaak komen zijn zorginstellingen (huisartsenpost, apotheek, gezondheidscentra).*
  Let op II: *Risicogroepen voor rijden onder invloed geneesmiddelen zijn ouderen. Meervoudig medicijngebruik zorgt voor verminderde rijgeschiktheid.*
- Bijna **16%** van de bewoners valt binnen de leeftijdscategorie 0 – 14 jaar (kinderen) en behoort daardoor tot de groep **onervaren verkeersdeelnemers**.
  Let op: *plekken waar deze groep onervaren verkeersdeelnemers veel/ vaak komen zijn basisscholen, locaties met buitenschoolse/ kinderopvang, speeltuinen, sportverenigingen en onderwijsinstellingen voor voortgezet.*
- **8%** van de bewoners valt binnen de leeftijdscategorie 18 – 24 jaar (beginnende en jonge automobilisten) en behoort daardoor (potentieel) tot de groep **onervaren verkeersdeelnemers**.

STAP 2/6 | INFRASTRUCTUUR VAN WEGEN EN FIETSPADEN

De verschillende kenmerken van wegen en fietspaden zijn van invloed op de verkeersveiligheid. Een gericht verbeterplan om te komen tot veilige infrastructuur 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.

Het gewenste resultaat is dat de gemeente Heerenveen volledig inzicht heeft in risicolocaties op haar eigen wegennet en weet welke infrastructurele maatregelen daar effectief zijn. Het is bekend dat er op meerdere wegtypen nog winst te behalen valt, bijvoorbeeld:

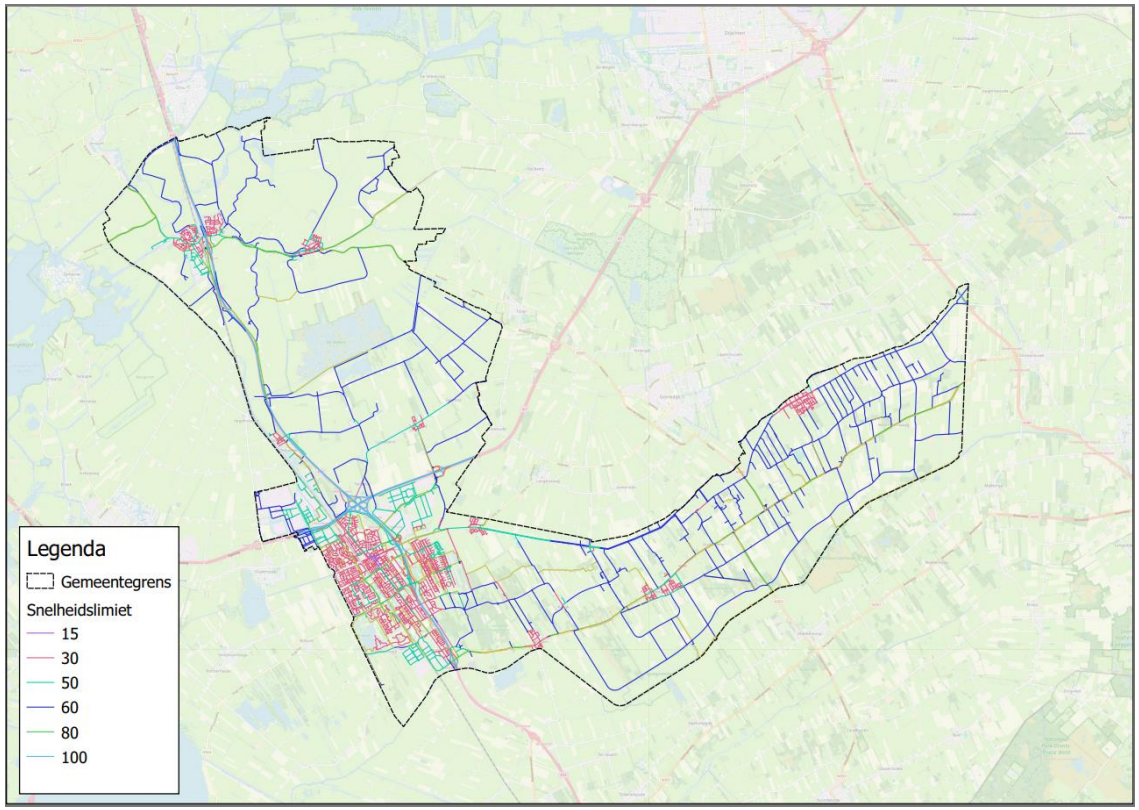
- Veilige en geloofwaardige inrichting van 30 km/ uur-gebieden en 60 km/uur-wegen;
- Veilige en geloofwaardige inrichting van 50 km/ uur-wegen, onder andere door het scheiden van verkeersstromen: bijvoorbeeld door het aanleggen van vrij liggende fietspaden;
- Veilige inrichting van 80 km/uur-wegen: onder andere door het verbeteren van de bermen, aanbrengen van fysieke rijrichtingscheiding en het verminderen van het aantal erfaansluitingen;
- Veilige inrichting van fietsinfrastructuur;

STAP 2A. WEGINFRASTRUCTUUR | BLAD 1

De afbeelding aan de rechterkant verbeeld de wegencategorisering en de tabel het aandeel weglengte per voorkomend snelheidsregime binnen de gemeentegrenzen. De 30 km/uur-gebieden vormen het grootste aandeel weglengte, gevolgd door 60- en 50- km/uur-wegen.

Hieruit valt het volgende te concluderen:

- Het grootste deel van het wegennetwerk een verblijfsfunctie heeft.
- Dat er op 50 km/u wegen, vergeleken het aandeel 60- en 30- km/uur-wegen, naar verhouding veel ongevallen plaatsvinden.
- Dat het aandeel 60 km/u wegen relatief hoog is, betekent dat gemeente Heerenveen uit een groot buitengebied bestaat. Op deze wegen vinden relatief meer snelheidsoverschrijdingen plaats.



Afbeelding 1. Snelheidsregimes binnen de gemeente Heerenveen op basis van Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW)

Snelheidslimiet	km weglengte	Aandeel
Totaal	1286	100%
15	9	1%
30	443	34%
50	254	20%
60	420	33%
70	0	0%
80	89	7%
100	69	5%
Overig	2	0%

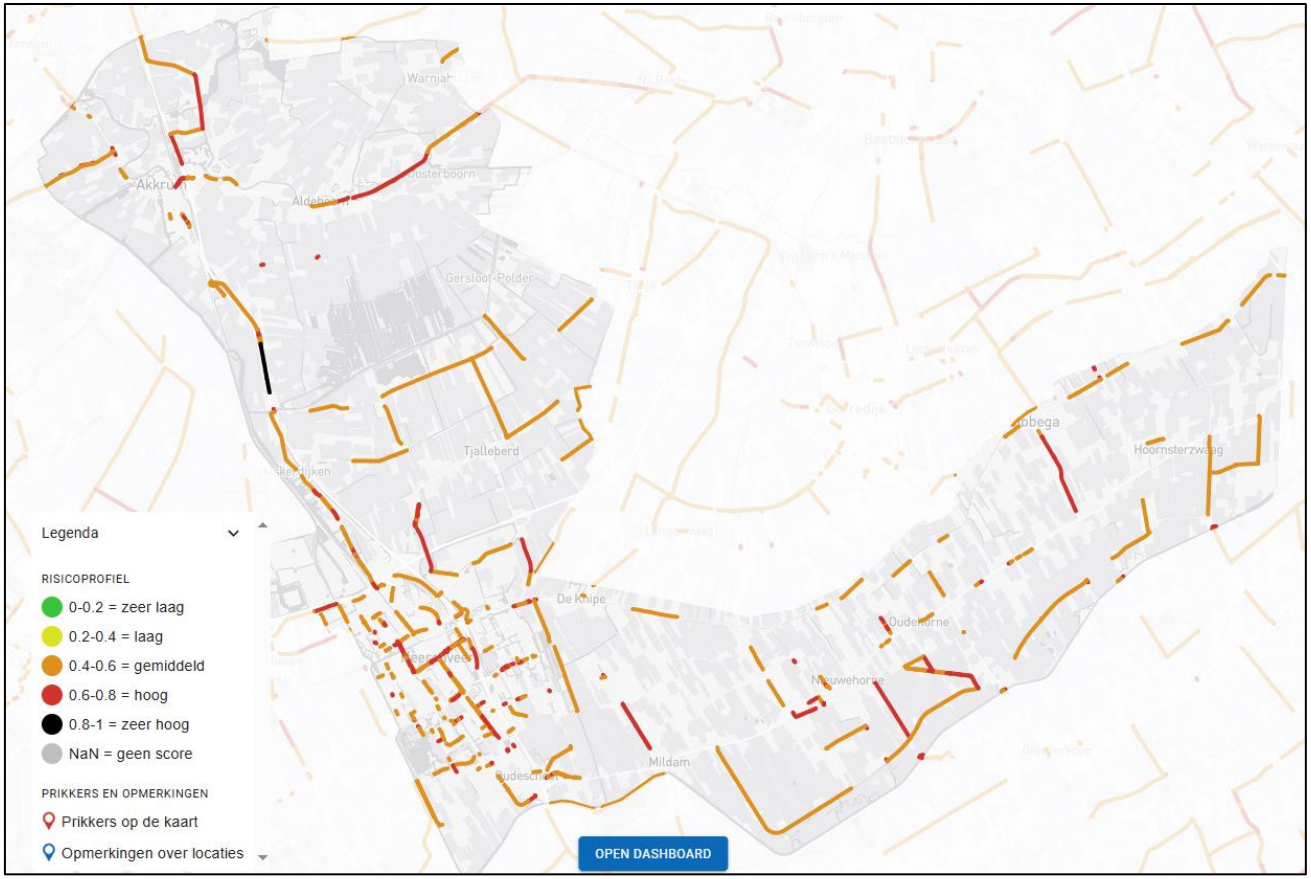
STAP 2A. WEGINFRASTRUCTUUR | BLAD 2 | ONGEVALSRISICO.NL

De basis van Ongevalrisico.nl zijn Verkeersveiligheidsrisico's. Deze risico's zijn zoveel mogelijk gebaseerd op literatuur zoals richtlijnen van de CROW of het SPV. Elk risico is opgebouwd uit indicatoren. Indicatoren zijn een verzameling van variabelen:

- Risico: een (regionaal) verkeersveiligheidsrisico van bijvoorbeeld het CROW, SPV of gedefinieerd door de wegbeheerder.
- Indicator: een meetbaar onderdeel van een risico. Elke indicator bestaat uit een of meer variabelen die samen een indicatorscore (een waarde tussen 0 - 1) opleveren.
- Variabele: een uit data afleidbare eigenschap.

De plattegrond op de rechterpagina is de meest actuele weergave voor de gemeente Heerenveen met trajecten welke de hoogste risicoscores kennen. Deze verkeersveiligheidsmeter is gebaseerd op informatie van DOK data, hierin zijn alle onderstaande risico's meegenomen, namelijk:

- Ongevallen
- Basisschoolleerlingen
- Middelbare scholieren
- Jongeren op brom- en snorfiets
- Snelheidsovertredingen
- Te smalle fietspaden
- Onveilig ingerichte fietspaden
- Ongeloofwaardige 30-wegen
- Fietsvoorzieningen langs- en over 50-wegen



Afbeelding 2. Actuele Verkeersveiligheidsmeter met de hoogste risicoscores binnen het wegenareaal van de gemeente Heerenveen

Via de gemeentepagina op www.ongevalsrisico.nl zijn voor de gemeente Heerenveen de resultaten per wegvak en risico direct beschikbaar.

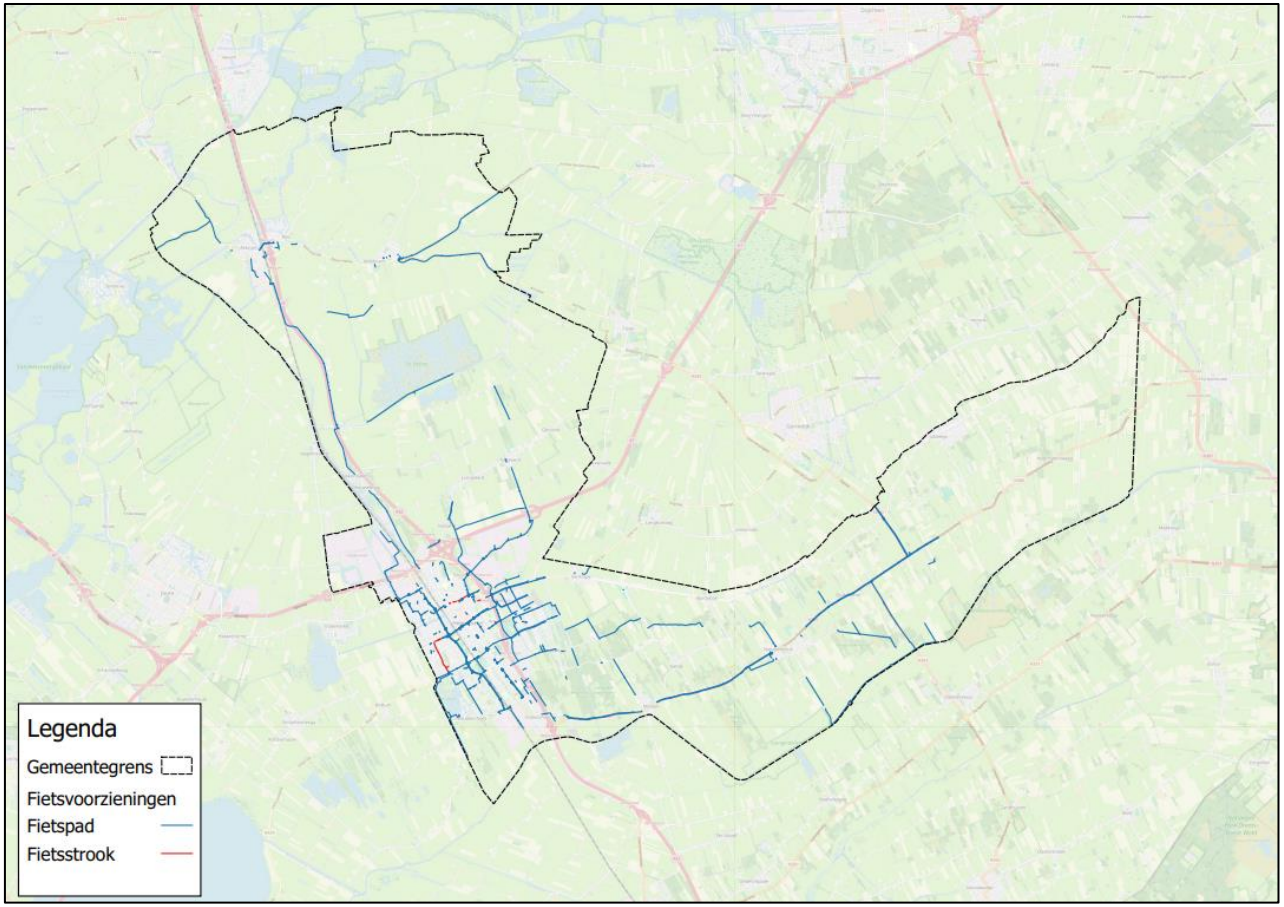
STAP 2B. FIETSINFRASTRUCTUUR

De afbeelding op rechterkant van deze pagina toont de aanwezige fietsvoorzieningen. Op basis van de naastgelegen afbeelding van fietsvoorzieningen komen onder andere onderstaande 'missing links' in beeld:

- Missende schakel Kattebos
- Missende schakel Rotstergaastweg
- Missende schakel Fok/Leeuwarderstraatweg
- Missende schakel Zestienroeden (als onderdeel van de doorfietsroute Drachten-Heerenveen)

Een aparte analyse naar veilige inrichting voor solitaire fietspaden is nog niet uitgevoerd. Bij de toetsing van solitaire fietspaden dient in later stadium nog aandacht te zijn voor de volgende inrichtingskenmerken:

- Breedte van het fietspad afgestemd op fietsintensiteiten (CROW: minimaal 3 meter breed)
- Asmarkering en kantbelijning
- Geen onnodige obstakels zoals fietspaaltjes of oneffenheden in de verharding (wortelopdruk of tegels)
- Veilige berminrichting (beperkte hoogteverschillen, veilig objectafstanden zoals bomen/ lichtmasten)
- Oversteekvoorzieningen: ongelijkvloers of VRI-geregeld



Afbeelding 3. Fietsvoorzieningen van de gemeente Heerenveen op basis van OpenStreetMap

Stap 2b. Fietsinfrastructuur | Blad 2 | Ongevalsrisico.nl

De basis van Ongevalrisico.nl zijn Verkeersveiligheidsrisico's. Deze risico's zijn zoveel mogelijk gebaseerd op literatuur zoals richtlijnen van de CROW of het SPV. Elk risico is opgebouwd uit indicatoren. Indicatoren zijn een verzameling van variabelen:

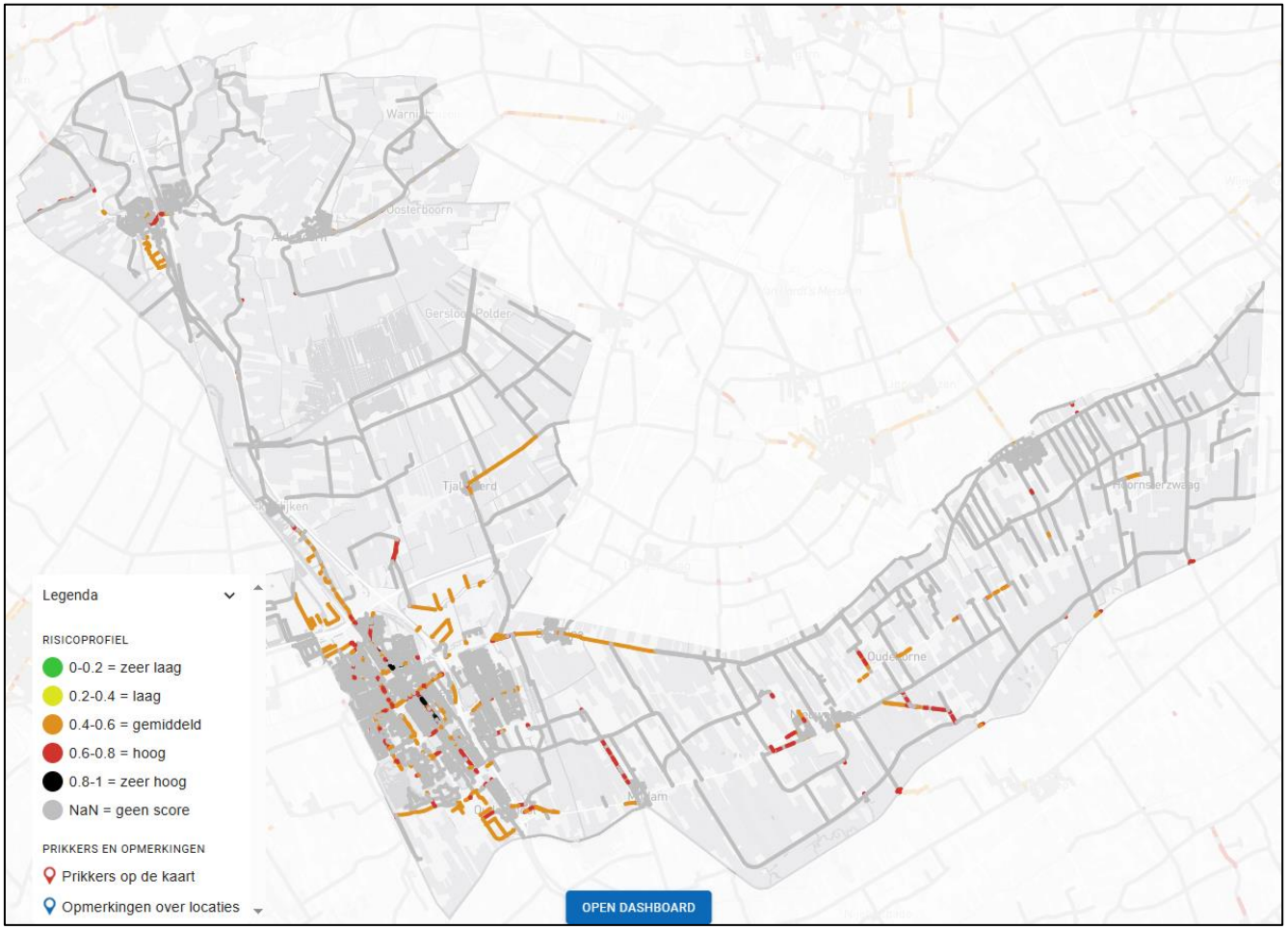
- Risico: een (regionaal) verkeersveiligheidsrisico van bijvoorbeeld het CROW, SPV of gedefinieerd door de wegbeheerder.
- Indicator: een meetbaar onderdeel van een risico. Elke indicator bestaat uit een of meer variabelen die samen een indicatorscore (een waarde tussen 0 - 1) opleveren.
- Variabele: een uit data afleidbare eigenschap.

De plattegrond op de rechterpagina is de meest actuele weergave voor de gemeente Heerenveen vanuit de Verkeersveiligheidsmeter van DOK data. Hierin zijn alle fiets gerelateerde risico's meegenomen, namelijk:

- Te smalle fietspaden
- Onveilig ingerichte fietspaden
- Fietsvoorzieningen langs- en over 50-wegen
- Krappe fietsvoorzieningen op rotonde binnen de bebouwde kom van Heerenveen.

Op basis van deze indicatoren kennen onderstaande trajecten een gemiddeld tot hoog risico:

- Vrijliggend fietspad Burgemeester Falkenaweg
- Vrijliggend fietspad K.R. Poststraat
- Fietsstrook Fok
- Vrijliggend fietspad Tolhuisweg
- Vrijliggend fietspad Haskeruitgang



Afbeelding 4. Actuele Verkeersveiligheidsmeter voor Fietsinfrastructuur van de gemeente Heerenveen

Via de gemeentepagina op www.ongevalsrisico.nl zijn voor de gemeente Heerenveen de resultaten voor de fietsinfrastructuur direct beschikbaar.

STAP 3/6 – RIJSNELHEDEN BINNEN DE GEMEENTE?

Snelheid is een belangrijke risico-indicator voor de verkeersveiligheid. In deze stap is inzichtelijk gemaakt waar en hoeveel bestuurders te hard rijden binnen de gemeente Heerenveen en op welke wegen of wegdelen. De afbeelding rechts laat de geldende snelheidsregimes binnen de gemeente zien.

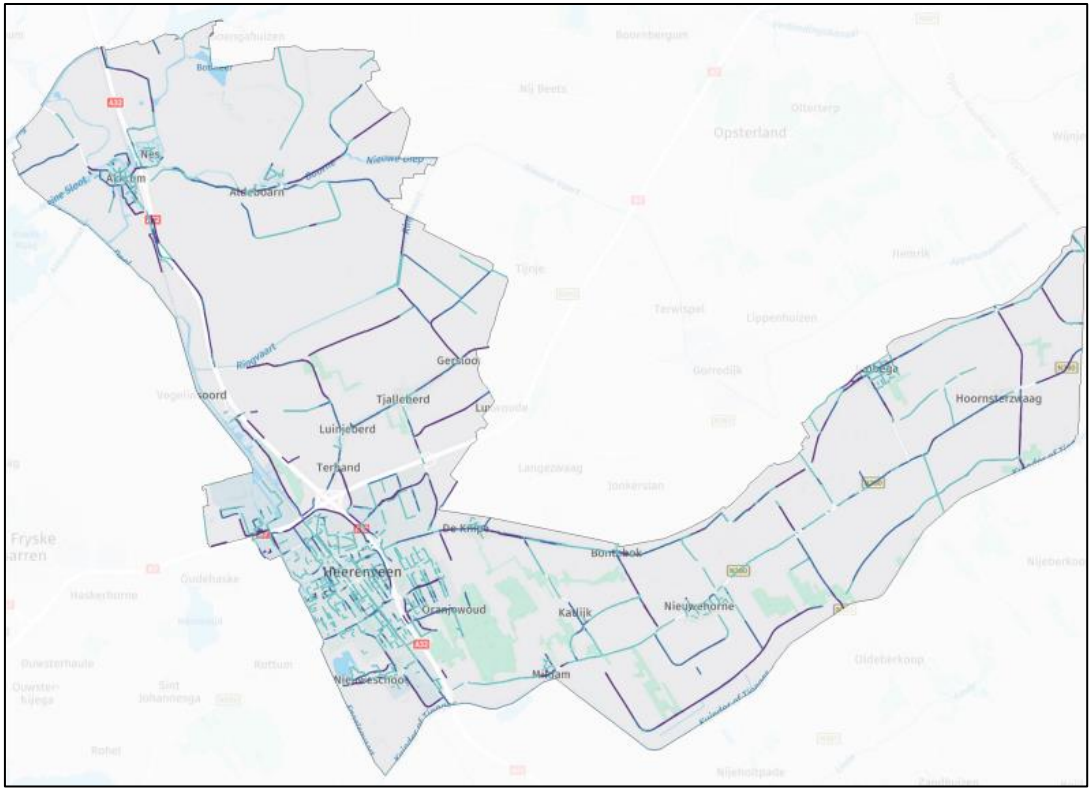
SNELHEIDSOVERSCHRIJDINGEN

Dankzij de actuele snelheidsgegevens van alle wegen is voor Heerenveen inzichtelijk gemaakt op welke locaties te hard wordt gereden. Dit zijn locaties waarvoor geldt dat de 'V85' (zonder vertraging) boven de limiet ligt. De grafiek toont de verschillende klassen van snelheidsovertredingen per snelheidslimiet, uitgedrukt in weglengte per rijrichting.

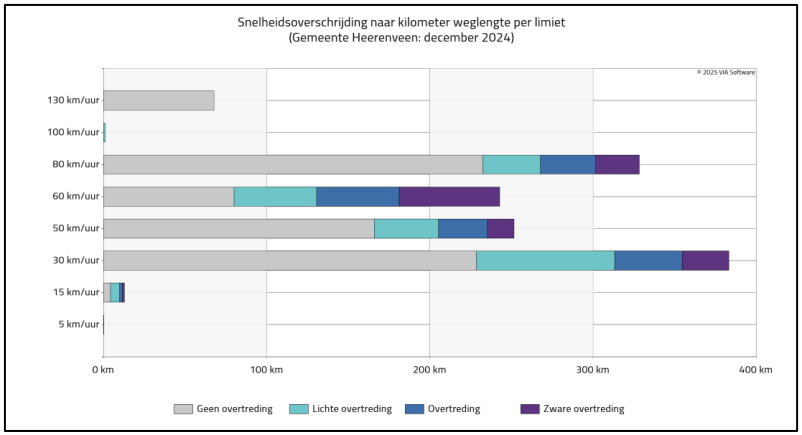
Uit de grafiek blijkt dat snelheidsoverschrijding vooral voorkomen op 60 km/uur-wegen. Dit hangt samen met de soms beperkte mate waarin de wegen voorzien zijn van de gewenste inrichting. Gelet op het aantal ongevallen (zie stap 5/6) op 30 en 50 km/uur-wegen, dient dan ook extra aandacht uit te gaan naar die specifieke wegen waar sprake is van snelheidsoverschrijding.

Op de volgende pagina is verbeeld op welke wegen sprake is van een bovengemiddelde snelheidsoverschrijding. Het gaat om de volgende wegvakken:

- Tjongervallei
- Rijksstraatweg
- Stadionweg
- Burgemeester Falkenaweg
- Weinmakker



Afbeelding 5. Snelheidsoverschrijdingen binnen de gemeente Heerenveen op basis van Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW).



Afbeelding 6. Snelheidsoverschrijding naar kilometer weglengte per limiet (BLIQ-rapportage) gemeente Heerenveen

STAP 4/6 – GEBRUIK VAN ALCOHOL EN DRUGS BINNEN HET VERKEER

Het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer is verboden en brengt zeer veel risico met zich mee. Over de omvang van gebruik van alcohol en drugs (waaronder ook lachgas) is weinig data beschikbaar, waardoor de omvang van dit risico ook moeilijk op gemeentelijk niveau te duiden is.

De politieregistraties (hiernaast verbeeld) geven aan dat het rijden onder invloed in de gemeente Heerenveen fluctueert. Dit kan ook verband houden met de frequentie van gerichte controles. Of verkeersdeelnemers in de gemeente Heerenveen veelvuldig onder invloed rijden is niet uit deze data naar voren te halen, maar gelet op het landelijk beeld ongetwijfeld aanwezig.

Tip 1: Om meer inzicht te krijgen in de mate waarin alcohol en drugs in het verkeer voorkomt binnen de gemeente kan nader verdieping worden gevonden via:

- Data van VeiligheidNL
- Lokale politievertegenwoordiger

Tip 2: Uit landelijke onderzoek 'Rijden onder invloed 2002-2017' (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2018) is regionale informatie beschikbaar over handhaving op en rijden onder invloed. Wellicht mogelijk om de regionale inzichten hier op te nemen.

Jaar	Aantal registraties rijdt onder invloed binnen gemeente
2020	**125**
2021	**116**
2022	**100**
2023	**115**
2024	**87**
Bron: dataportaal politie	

STAP 5/6 – ONGEVALLENBEELD EN VERKEERSSLACHTOFFERS

De geregistreerde ongevallendata geeft inzicht in het aantal ongevallen, de ernst van de ongevallen, de verdeling over leeftijdsgroepen en vervoerswijze, en de locatie van de ongevallen. Voor deze risicoanalyse light is gekozen voor de informatie uit VIA Statistiek, voor de periode 2020 – 2024, uitsluitend voor de wegen die in het beheer zijn van de gemeente Heerenveen. De tabellen hiernaast geven achtereenvolgens het volgende weer:

- Boven: Ongevallen per snelheidsregime
- Midden: Betrokkenen per leeftijdsgroep
- Onder: Verdeling over wijze van verkeersdeelname

Tip 1: Voor een aanvullend inzicht in de ontwikkeling van het aantal ongevallen, de ernst van de ongevallen per wordt vervoerswijzen wordt verwezen naar de BLIQ-rapportage. Deze is separaat bijgevoegd.

- Meeste ongevallen op 50 km/u wegen
- Meeste slachtoffers op 50 km/u wegen
- Meest betrokken leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar
- Meeste slachtoffers leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar
- Meest betrokken vervoerwijze is personenauto
- Meeste slachtoffers vervoerswijze is (elektrische) fiets

	Aantal		Aandeel	
Wegcategorie	Ongevallen	Slachtoffers	Ongevallen	Slachtoffers
Totaal	547	164		
15 km/u	3	1	1%	1%
30 km/u	86	36	16%	22%
50 km/u	256	90	47%	55%
60 km/u	51	14	9%	9%
70 km/u	0	0	0%	0%
80 km/u	20	6	4%	4%
N.B.	131	7	24%	4%

	Aantal		Aandeel	
Leeftijdscategorie	Betrokkenen	Slachtoffers	Betrokkenen	Slachtoffers
Totaal	724	164		
0 t/m 11 jaar	9	7	1%	4%
12 t/m 15 jaar	10	7	1%	4%
16 t/m 17 jaar	17	6	2%	4%
18 t/m 24 jaar	155	29	21%	18%
25 t/m 39 jaar	153	20	21%	12%
40 t/m 49 jaar	94	16	13%	10%
50 t/m 59 jaar	118	28	16%	17%
60 t/m 69 jaar	74	19	10%	12%
70+ Jaar	94	32	13%	20%
N.B.	0	0	0%	0%

	Aantal		Aandeel	
Vervoerswijze	Partijen	Slachtoffers	Partijen	Slachtoffers
Totaal	903	164		
Personenauto	534	53	59%	32%
Bestelauto	54	7	6%	4%
Vrachtauto	19	0	2%	0%
Motor	17	14	2%	9%
Overige	31	4	3%	2%
Railvoertuig	0	0	0%	0%
Bromfiets+	43	21	5%	13%
Fiets	82	48	9%	29%
Voetganger	10	8	1%	5%
Vast/los object	93	0	10%	0%
Dier	6	0	1%	0%
E-bike	14	9	2%	5%

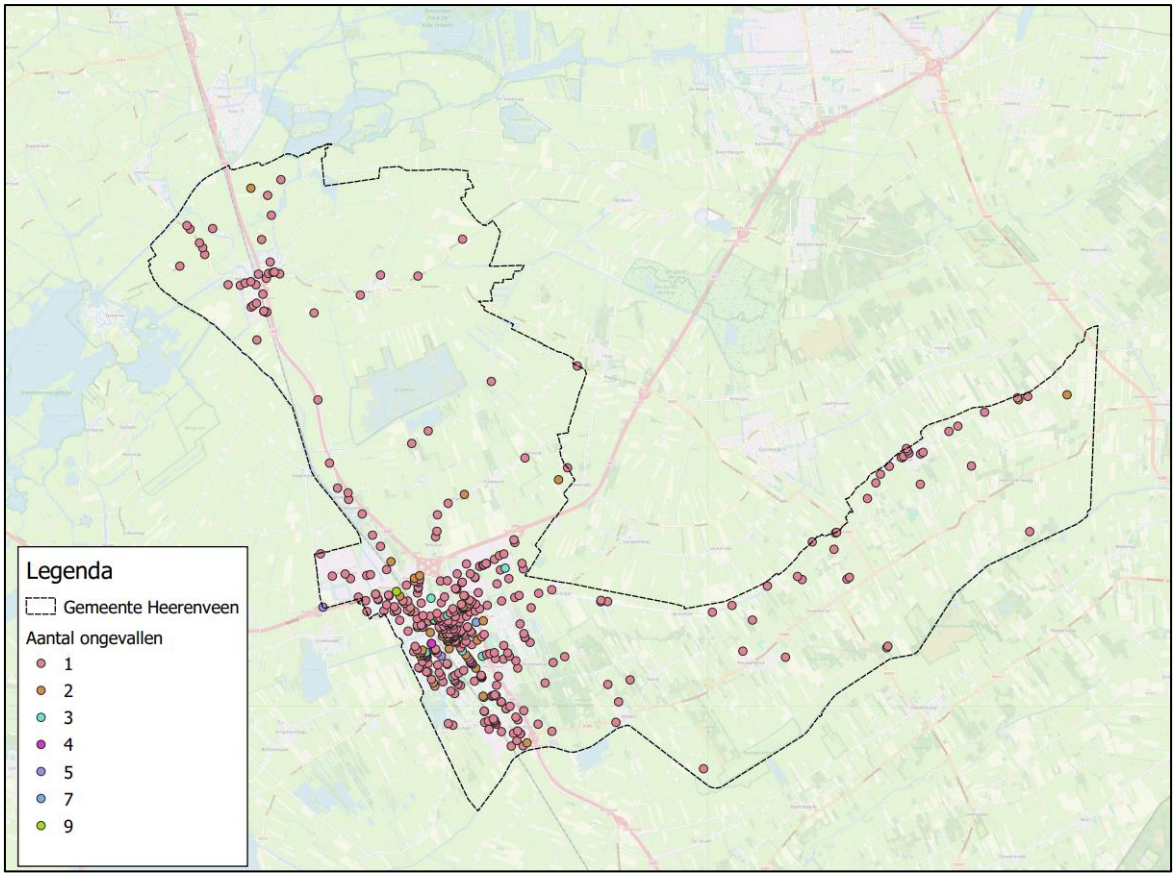
LOCATIES WAAR ONGEVALLEN PLAATSVINDEN

De naastgelegen afbeelding geeft de locaties waar in de periode 2020 – 2024 de ongevallen hebben plaatsgevonden. Het betreft hier alle ongevallen die binnen de gemeentegrens hebben plaatsgevonden en welke in beheer van de gemeente Heerenveen zijn.

Uit de afbeelding blijkt dat de ongevallen verspreid over het gemeentelijke wegennet voorkomen. Opvallend is dat de ongevallenconcentraties zich voordoen:

- Langs 50 km/uur wegen
- Nabij specifieke winkelgebieden
- Binnenstad /kernen

Verder vallen de volgende specifieke locaties op:
- Voorrangskruispunt: Weinmakker/Haskeruitgang (9)
- VRI-kruispunt: K.R. Poststraat/Weinmakker/Stadionweg (9)
- Voorrangskruispunt: Atlantastraat/Stadionweg (7)
- Voorrangskruispunt: Dominee Kingweg/Gruttostraat (5)
- Wegvak: Rijksweg (5)



Afbeelding 8. Ongeval locaties binnen de gemeente Heerenveen op basis van ongevallencijfers van VIA Software (VIA).

LOCATIES WAAR ONGEVALLEN MET (BROM)FIETSERS PLAATSVINDEN

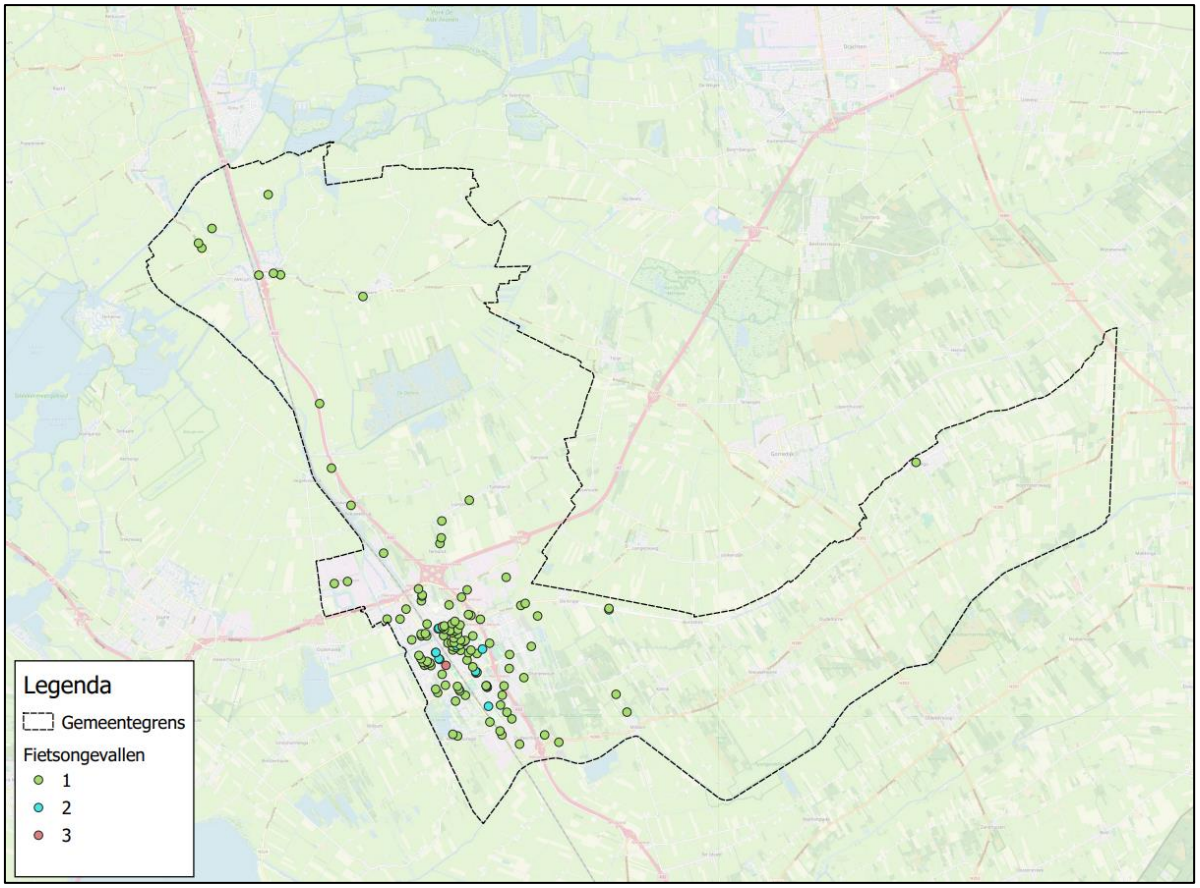
De naastgelegen afbeelding geeft de locaties waar in de periode 2020 – 2024 de ongevallen hebben plaatsgevonden waarbij (brom)fietsers, snorfietsers, e-bikes en speed-pedelecs betrokken waren. Het betreft hier alle ongevallen die binnen de gemeentegrens hebben plaatsgevonden en welke in beheer van de gemeente Heerenveen zijn.

Uit de afbeelding blijkt dat de ongevallen verspreid over het gemeentelijke wegennet voorkomen. Opvallend is dat de ongevallenconcentraties zich voordoen:

- Langs 50 km/uur wegen
- Binnenstad /kernen

Verder vallen de volgende specifieke locaties op:

- Voorrangskruispunt: Burgemeester Falkenaweg/ Sallandlaan (4)
- Voorrangskruispunt: Haskeruitgang/Blauwgras/Munt (4)
- Voorrangskruispunt: Dominee Kingweg/Gruttostraat (3)



Afbeelding 9. (Brom)fietsongeval locaties binnen de gemeente Heerenveen op basis van ongevallencijfers van VIA Software (VIA).

Bronnenlijst

Voor deze risicoanalyse zijn de volgende bronnen gehanteerd:

- CBS Statline:
  - https://opendata.cbs.nl/statline#/CBS/nl/
  - Bevolkingscijfers (1 januari 2024)

- NDW snelhedenshapefile:
  - Snelheidslimiet *(afwijkingen ten opzichte van het actuele snelheidslimiet zijn niet uitgesloten)*
  - Weglengte

- Openstreetmap:
  - Achtergrondkaart
  - Fietsvoorzieningen

- Dataportaal politie:
  - https://data.politie.nl/#/Politie/nl/navigatieScherm/thema
  - Cijfers over rijden onder invloed

- VIA Software:
  - Ongevalcijfers 2020-2024
  - BLIQ rapportage 2024
  - *NB-1: het betreft uitsluitend de geregistreerde ongevallen*
  - *NB-2: ongevallen zijn soms onvolledig, of niet correct geregistreerd. Soms is het snelheidslimiet niet juist ingevuld*

- DOK Data:
  - Risicoscores (fiets)infrastructuur