

Risicoanalyse Gemeente Aa en Hunze

Inhoudsopgave

Inleiding	4
Introductie: risicogestuurd werken en het SPV2030 voor provincie en gemeente	4
Regionale aanpak: gefaseerd werken aan gezamenlijke uitvoeringsagenda's	4
Procesbeschrijving: expert- en lokale kennis samengebracht	5
Leeswijzer: stapsgewijze concrete invulling van de SPV thema's voor de gemeente	5
Vertrekpunt: de risicothema's voor gemeente Aa en Hunze	7
De 9 thema's van het SPV	7
Samenvatting risicothema's o.b.v. de gemeente notitie (voortraject)	7
Aanvullende risicothema's	7
Detailering risicothema's	10
Risicothema 1: 30 km/u wegen	9
Risicothema 2: 60 km/u wegen	12
Risicothema 3: Landbouwverkeer	14
Risicothema 4: Fiets (en e-bike)	14
Risicothema 5: Ouderen	18
Risicothema 6: Jongere automobilisten (18 – 24 jaar)	18
Risicothema 7: Rijden onder invloed	20
Risicothema 8: Snelheid in het verkeer	22
Risicothema 9: Afleiding in het verkeer	25
Risicothema 10: Verkeersovertreders	27
Overige aandachtspunten	28
Risicolocaties	29
Inleiding	28
Toepassing van de SPV viewer	28
Risicolocaties	29
Uitvoeringsagenda	31
Inleiding	30
Education	32
Engineering	36
Enforcement	38
Uitvoering van het SPV	40
BIJLAGE 1: Visie op risicogestuurd werken in beleid en uitvoering	41
Visie op 'risico' in het verkeerssysteem	40
BIJLAGE 2: Bronnenoverzicht	43

Inleiding

Introductie: risicogestuurd werken en het SPV2030 voor provincie en gemeente

Bij verkeersveiligheidsbeleid is een verschuiving zichtbaar van beleid op basis van ongevals cijfers (reactief) naar een risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid (proactief). Proactief werken aan verkeersveiligheid helpt wegbeheerders om vroegtijdig risico's in het verkeerssysteem te detecteren en gericht effectieve maatregelen te nemen om de risico's te verkleinen of weg te nemen. Hierdoor zullen er uiteindelijk ook minder slachtoffers vallen. Dit alles onder het motto 'voorkomen is beter dan genezen'.

De basis van het risicogestuurd werken is het benoemen en in kaart brengen van de belangrijkste risicosituaties in het verkeerssysteem (de **risicoanalyse**). Vervolgens is het zaak deze inzichten te vertalen naar maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren (door risico's en ongevals cijfers te verlagen). Bij voorkeur in de vorm van integrale maatregelpakketten waarbij infrastructurele en gedragsbeïnvloedingsmaatregelen op elkaar zijn afgestemd (de driehoek mens, weg, voertuig in balans). En met duidelijke rollen voor de verschillende betrokken partijen, overheden en wegbeheerders (Rijk, provincie, regio en gemeente), maatschappelijke en overige partners. Via het opstellen van deze maatregelpakketten (**uitvoeringsagenda**) volgt dan het daadwerkelijk programmeren van de maatregelen in een **uitvoeringsprogramma** verkeersveiligheid, dat op elk niveau ook zo goed mogelijk aansluit bij breder mobiliteits- en maatschappelijk beleid. Bovenstaande is de omschrijving van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 in een notendop.

Dit document beschrijft de doorvertaling van het SPV2030 gedachtengoed naar de provinciale en gemeentelijke context en praktijk. Het eerste deel richt op de risicoanalyse en het tweede deel op de uitvoeringsagenda. Afhankelijk van het documenttype worden de resultaten beschreven vanuit het perspectief van de gemeente of de provincie (die uiteraard ook met elkaar verweven zijn).

Regionale aanpak: gefaseerd werken aan gezamenlijke uitvoeringsagenda's

De provincie Drenthe heeft een lange traditie van werken aan verkeersveiligheid. De provincie is dan ook al in een vroegtijdig stadium aan de gang gegaan met het SPV. Vanuit haar regiorol om gemeenten te ondersteunen in het proces van de risicogestuurde aanpak, om resultaten af te stemmen en vanuit haar rol als wegbeheerder van de provinciale wegen. In het SPV staan de meest opvallende risicothema's van het SPV die landelijk spelen. Niet alle landelijke risico's spelen ook in elke regio of gemeente. Daarom is het van belang dat ook elke regio en gemeente een eigen risicoanalyse uitvoert om de voor hen relevante risicothema's te benoemen en zo ook op regionale en lokale schaal een effectieve verkeersveiligheidsaanpak te ontwikkelen.

Procesbeschrijving: expert- en lokale kennis samengebracht

Een goede risicoanalyse en een weloverwogen keuze voor maatregelen vraagt om een combinatie van relevante data en kennis van de lokale ontwikkelingen en situatie. In het proces van analyse en het benoemen van de maatregelen, zijn deze beide aspecten goed vertegenwoordigd en afgestemd, zoals weergegeven in het onderstaande stroomschema (figuur 1). Het vertrekpunt zijn de prioritaire risicothema's¹ uit het SPV (**stap 1**). De basisgegevens die al vanuit deze fase beschikbaar waren, zijn vervolgens aangevuld met specifiekere data² die nodig zijn voor de verdiepende analyse (**stap 2**). Daarin worden de risicothema's nader onderzocht en waar mogelijk nauwkeuriger gespecificeerd in risicogroepen of -situaties. Ook leidt deze stap tot een beter inzicht in de nog ontbrekende informatie. Na een overlegmoment met de gemeente en eventuele andere relevante (maatschappelijke) samenwerkingspartners wordt inzichtelijk gemaakt waar de accenten voor de risicogroepen of -situaties zitten (**stap 3**). Na wederom een overlegmoment worden deze risico's gekoppeld aan maatregelrichtingen (**stap 4**) en de bijbehorende thema's vanuit het SPV (**stap 5**).



Figuur 1: Stroomschema stappenplan (stap inventarisatie & ordening van gegevens nog opnemen in het schema)

Leeswijzer: stapsgewijze concrete invulling van de SPV thema's voor de gemeente

Dit document geeft een stapsgewijze weergave van het traject om de 9 hoofdthema's van het SPV een specifieke invulling voor de gemeente te geven. Als vertrekpunt beginnen we met de samenvatting van de prioritaire thema's uit het voortraject, de gemeentenotities die zijn ontwikkeld in het kader van de verkeersveiligheidsmonitor, in **hoofdstuk 2**. Omdat er ten opzichte van 2019 nieuwe data en inzichten beschikbaar zijn, voeren we in hoofdstuk 2 ook een analyse uit op de 9 SPV thema's. Zo weten we zeker dat de meest relevante thema's meegenomen worden naar de volgende stap. Dat is de detailanalyse, die wordt uitgewerkt in **hoofdstuk 3**. Risicothema's, -groepen en -situaties worden in detail bekeken en er wordt vastgesteld, in overleg met de gemeente, welke aspecten het meest relevant zijn om in de verdere locatiegerichte analysestap mee te nemen. Dit locatiegerichte deel wordt beschreven in **hoofdstuk 4**. Het analysewerk daarvoor is gedaan met de SPV-viewer in GIS¹. Hiermee zijn locaties (trajecten, gebieden) in beeld gebracht waar de risico's met name zitten, en verschillende risico-aspecten elkaar versterken, door verschillende 'gegevenslagen' over elkaar te leggen. In een sessie met de wegbeheerder zijn deze locaties doorgenomen en is de ruimte geboden voor locatie specifieke kennis. Op basis van de locatie analyse van de detailrisico's zijn vervolgens maatregelrichtingen opgesteld. Deze zijn in **hoofdstuk 5** weergegeven, en ook weer gekoppeld aan de 9 risico- en maatregelthema's van het SPV.

Vertrekpunt: de risicothema's voor gemeente Aa en Hunze

Als vertrekpunt voor de analyse benoemen we de thema's die voor de gemeente Aa en Hunze het meest relevant zijn voor de verdere detailanalyse. Die plaatsen we in het kader van de 9 beleidsthema's die het SPV hanteert. Deze worden eerst in algemene zin toegelicht. Vervolgens maken we de koppeling met de subthema's die voor de gemeente Aa en Hunze als prioriteit naar voren zijn gekomen in de gemeentelijke notitie uit het voortraject. Vervolgens toetsen we of er aan deze set nog risicothema's 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, welke zijn uitgewerkt in onderstaande tabel.

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 beleidsthema'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 beleidsthema'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 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 Aa en Hunze. 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 de onderstaande tabel.

Driehoek Geprioriteerde risicothema's uit de gemeente notitie	
Mens	(Jong)volwassenen (18-24 en 25-39 jaar) en ouderen (70+) – hebben een vrij groot aandeel in het totale aantal slachtoffers en het aantal educatieve maatregelen gericht op deze doelgroepen blijft achter.
Voertuig	Automobilisten: Beginnend bestuurders en ouderen hebben een relatief groot aandeel onder de slachtoffers. Ook door de toename van deze voertuigen vraagt dit aandacht de komende tijd.
Weg	60, 80 en 100 km/u wegen: hier valt het grootste aantal slachtoffers alhoewel het risicocijfer hier niet het hoogst is.

Tabel 2: Samenvatting risicothema's voortraject verkeersveiligheidsmonitor

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

1. Veilige infrastructuur: 60, 80 en 100 km/u wegen
2. Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen
3. Onervaren verkeersdeelnemers: jongere automobilist (18-24 jaar)

In de risicoanalyse is een verdieping gedaan op bovenstaande thema's door verschillende informatiebronnen met elkaar in verband te brengen om zo o.a. ongevallenaandelen in het juiste perspectief te kunnen zetten. Deze verdiepende analyse wijst uit dat 100 km/u wegen geen risico zijn wanneer enkel wordt gekeken naar gemeentelijke wegen. Deze groep vormt vooral een risico op provinciale wegen op het grondgebied van de gemeente Aa en Hunze. De groep volwassenen van 25 tot en met 39 jaar zijn geen risicothema in het SPV. Aanpak van deze doelgroep vindt plaats door aanpak van andere risicothema's zoals gedragsthema's en inrichting van wegen waarover deze doelgroep zich verplaatst. De overige thema's als opgenomen in de gemeentelijke notitie blijkt eveneens een risico naar aanleiding van de risicoanalyse.

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 2 is aangegeven welke gegevens daarvoor zijn gebruikt. Deze check doen we door een toets op de mate waarin ze in absolute zin¹ een groot risico vormen voor de gemeente (zie hoofdstuk 3 voor de uitwerking daarvan). Deze toetsing leidt tot de volgende aanvullende relevante risicothema's:

1. Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen
2. Heterogeniteit in het verkeer: landbouwverkeer in het buitengebied
3. Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets (e-bike)
4. Rijden onder invloed
5. Snelheid in het verkeer: 30, 60 en 80 km/u wegen
6. Afleiding in het verkeer
7. Verkeersovertreders

In *hoofdstuk 3* wordt voor de samengestelde set van risicothema's, uit de notitie en de aanvullende risicothema's (zoals hierboven genoemd), verder toegelicht waarom en voor welke aspecten deze thema's als risico aangemerkt worden en hoe dit risico zich dan uit in de gemeente.

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.

In *hoofdstuk 4* 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.

Detaillering risicothema's

De gedetailleerde risicoanalyse richt zich op de risicothema's die in het vorige hoofdstuk zijn benoemd:

Beleidsthema	Risico-subthema's
Veilige infrastructuur	30, 60 en 80 km/u wegen
Heterogeniteit in het verkeer	Landbouwverkeer
Kwetsbare verkeersdeelnemers	Fiets (e-bike), ouderen
Onervaren verkeersdeelnemers	Jongere automobilist (18-24 jaar)
Rijden onder invloed	
Snelheid in het verkeer	30, 60 en 80 km/u wegen
Afleiding in het verkeer	
Verkeersovertreders	

Tabel 3: Risicothema's gemeente Aa en Hunze

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 Aa en Hunze. 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. De resultaten van deze stap zijn besproken met de wegbeheerder. De detailanalyse per risicothema is elke keer opgebouwd conform het proces 'stappenplan risicoanalyse van het Kennisnetwerk SPV'. Dit proces omvat de volgende stappen:

1. Cultuur en structuur: hebben we veel of weinig van een bepaald thema in onze gemeente (bijv. 50 km/u wegen, ouderen of personenauto's) en kunnen we iets zeggen over een groei of daling in de komende jaren? Dit omvat ook de voertuigprestatie: wordt er veel of weinig gereden op, in of door een bepaald risicothema?
2. Weginrichting: hoe is de balans tussen vormgeving, functie en gebruik op wegen die relevant zijn voor het risicothema? Welke routes worden gereden?
3. Gedrag: hoe gedraagt men zich omtrent het risicothema?
4. Ongevallen: hoe komt het risicothema terug in de ongevallenstatistieken?

Bij enkele risicothema's is niet voor elke stap uit het stappenplan informatie beschikbaar, deze stap is er dan tussenuit gelaten.

Risicothema 1: 30 km/u wegen

De combinatie van het risicocijfer, de beperkte inrichting van de 30 km/u wegen en de hoge snelheid zorgt dat 30 km/u wegen een risicothema zijn in de gemeente Aa en Hunze.

Het aandeel 30 km/u wegen in de gemeente Aa en Hunze is 28%. Dit is minder dan een vergelijkbare gemeente als Tynaarlo (45%) en gelijk aan Noordenveld (33%).

Van alle 30 km/u wegen in de gemeente Aa en Hunze is de balans tussen vormgeving, functie en gebruik op buurtniveau gescoord middels een toetsing op diverse criteria. De 30 km/u wegen in Aa en Hunze scoren gemiddeld net een voldoende (4,8 van de 8 punten). Kenmerkend zijn echter de criteria waarop de wegen niet positief scoren. Op alle 30 km/u wegen in de verschillende buurten ontbreken snelheidsremmende maatregelen. Daarnaast is in 16 van de 22 buurten de snelheid niet geloofwaardig. Het gevolg is ook dat op bijna alle wegen de snelheidslimiet met regelmaat wordt overschreden. Ook ontbreken in 16 van de 22 buurten voetgangersvoorzieningen en ervaart langzaam verkeer in de meeste buurten ook hinder van landbouwverkeer. De buurten die het slechtst scoren in de balans tussen vorm, functie en gebruik zijn:

- Ekehaar (3 punten)
- Eexterzandvoort (3 punten)
- Nieuw-Annerveen (3 punten)
- Eexterveen (3 punten)

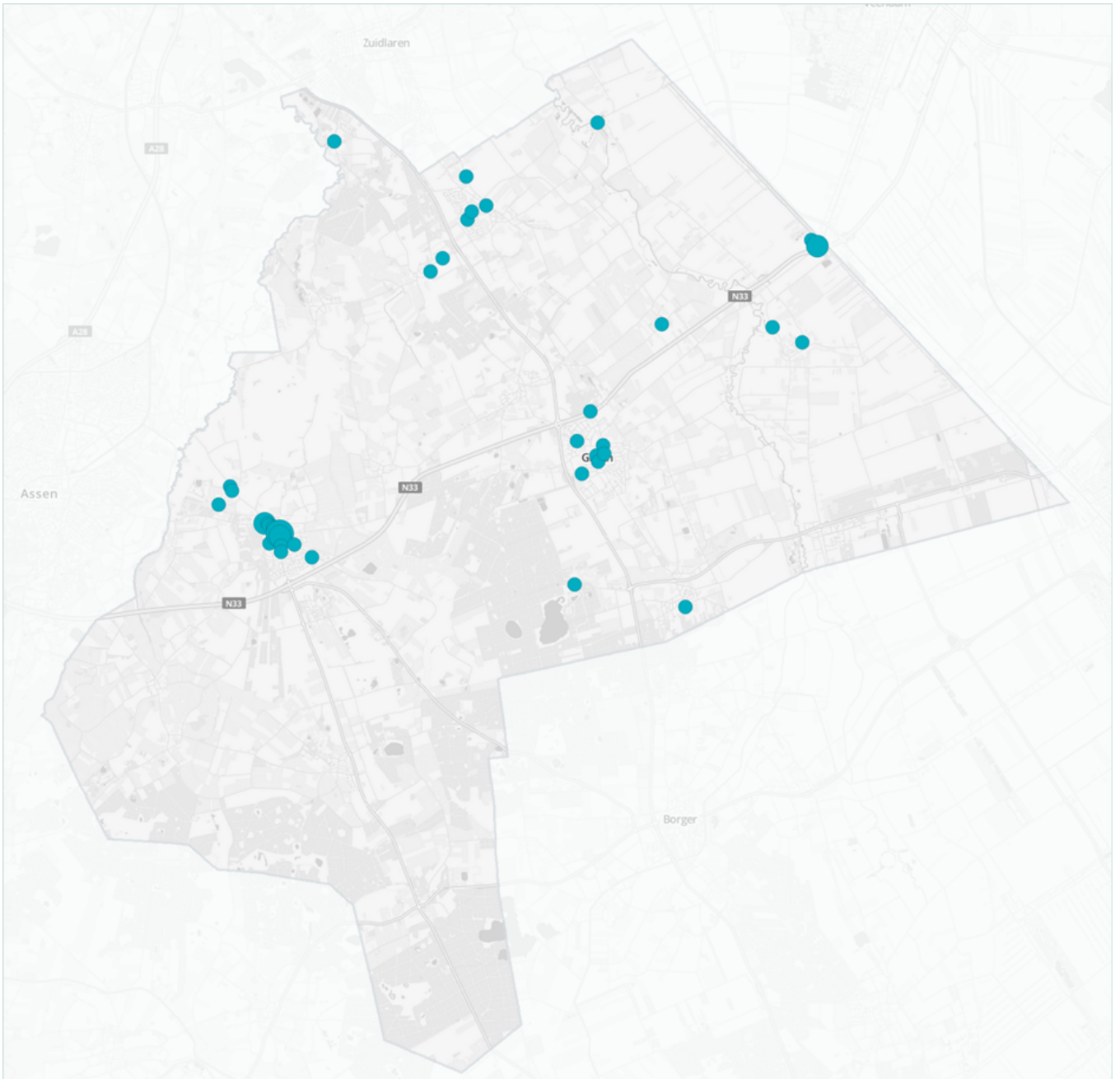
Veel 30 km/u wegen in de gemeente Aa en Hunze betreffen 'doorgaande' wegen in kleine kernen. Dat verklaart mede het gebruik.

De V85 uit de snelheidstool van VIA laat zien dat de snelheid op diverse 30 km/u wegen ruim boven de maximumsnelheid ligt, met diverse V85's richting de 50 km/u. De snelheidsinformatie is verder uitgewerkt bij het thema '*snelheid in het verkeer*'.

Kijkend naar de ongevallen zien we dat het risicocijfer (het aantal ongevallen afgezet tegen het aantal gereden kilometers (voertuigprestatie), in de gemeente Aa en Hunze 0.257 is. Dit is het hoogste risicocijfer in de gemeente, maar lager dan het gemiddelde van Drenthe (0.448). Teven is het vergelijkbaar met Tynaarlo (0.247) en lager dan Noordenveld (0.324). Dit houdt in dat op een 30 km/u weg in de gemeente Aa en Hunze de kans op een ongeval hoger is dan op elke andere snelheidslimiet maar ca. 43% lager is dan op een gemiddelde 30 km/u weg in Drenthe.

Wanneer specifiek wordt gekeken naar de ongevallen komt naar voren dat in de periode 2016-2020 17,5% van het totaal aantal slachtoffers zijn gevallen op gemeentelijke 30 km/u wegen. Ter vergelijking in de gemeente Noordenveld en Tynaarlo bedroeg dit circa respectievelijk 21% en 12%. De meeste slachtoffers vallen onder de kwetsbare verkeersdeelnemers (80%), met het grootste aandeel fietsers (50%). Van de 10 slachtoffers vielen er 9 op een wegvak en slechts 1 op een kruispunt.

Kijkend naar de locaties van de ongevallen op 30 km/u wegen dan valt op dat het grootste deel van de ongevallen plaats heeft gevonden op de drukke/doorgaande wegen in de kernen. Dit zijn ook de wegen waar vorm, functie en gebruik niet altijd even goed in balans is én de meeste interactie tussen weggebruikers plaatsvindt.



Figuur 2: Locaties ongevallen 30 km/u wegen Aa en Hunze

Risicothema 2: 60 km/u wegen

De combinatie van het risicocijfer, de beperkte inrichting van enkele wegen, de hoge snelheid en het aandeel aan slachtoffers zorgt dat 60 km/u wegen een risicothema zijn in de gemeente Aa en Hunze.

Het aandeel 60 km/u wegen in de gemeente Aa en Hunze is (37%) en ligt daarmee lager dan Tynaarlo (45%) en lager dan Noordenveld (51%).

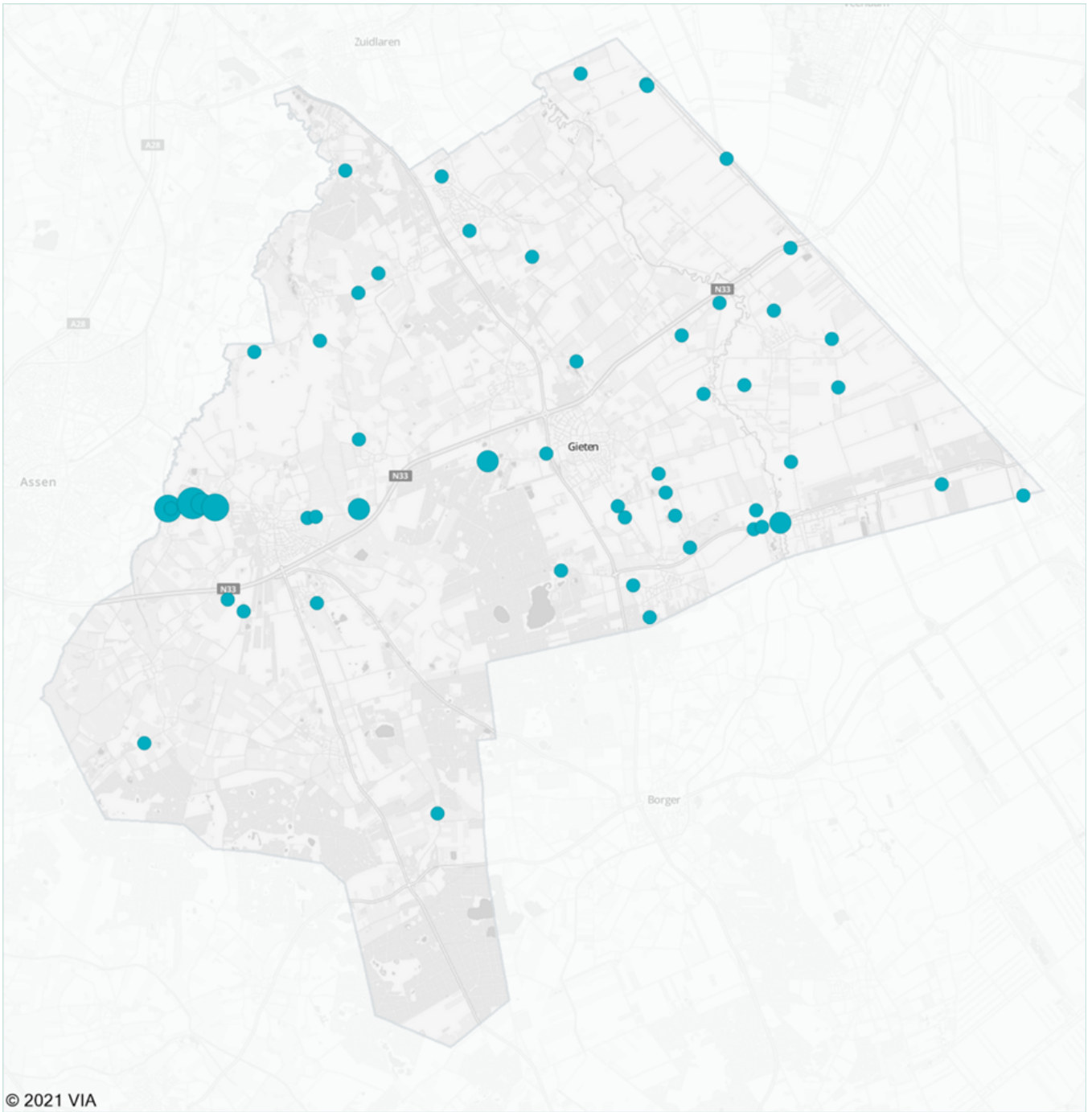
Om inzicht te geven in de balans tussen functie, vormgeving en gebruik op de 60 km/u wegen in Aa en Hunze zijn alle 60 km/u wegen op buurtniveau gescoord in de vormtoets. De 60 km/u wegen in Aa en Hunze scoren gemiddeld gezien een onvoldoende, 3,5 van de 7 punten. Deze lage scores worden veelal veroorzaakt door het ontbreken van snelheidsremmers op wegvakken en kruisingen, geen herkenbaarheid van de geldende snelheidslimiet en geen acceptatie van de snelheidslimiet. De 60 km/u buurten die het slechtst scoren in de vormtoets zijn:

- Eexterveen (score 3)
- Annerveenschekanaal (score 3)
- Eexterzandvoort (score 3)
- Gasselte (score 3)
- Gieterveen (score 3)
- Rolde (score 3)
- Grolloo (score 3)
- Ekehaar (score 3)

De V85 uit de snelhedentool van VIA laat zien dat de snelheid op bijna alle 60 km/u wegen de maximum snelheid wordt overschreden, met V85 die regelmatig richting de 80 km/u ligt.

Kijkend naar de ongevallen zien we dat het risicocijfer (het aantal ongevallen afgezet tegen het aantal gereden kilometers (voertuigprestatie), in de gemeente Aa en Hunze 0.171 is. Dit is hoger dan het gemiddelde van Drenthe (0.156). Dit houdt in dat op een 60 km/u weg in de gemeente Aa en Hunze de kans op een ongeval ca. 15% hoger is dan op een gemiddelde 60 km/u weg in Drenthe. Dit risicocijfer is tevens hoger dan vergelijkbare gemeenten als Tynaarlo (0.092) maar lager dan in Noordenveld (0.213). Opvallend is dat van 1 specifiek gebied het risicocijfer ook is berekend (doordat het aantal ongevallen >1 per jaar is). Dit betreft de (CBS-)wijk Gasselte met een risicocijfer van 0.456. Dit is ca. 3x zo hoog als op een gemiddelde 60 km/u weg in de gemeente Aa en Hunze.

Wanneer specifiek wordt gekeken naar de ongevallen komt naar voren dat in de periode 2016-2020 38,5% van het totaal aantal slachtoffers is gevallen op gemeentelijke 60 km/u wegen. Ter vergelijking in de gemeente Tynaarlo was het aandeel letselslachtoffers op 60 km/u wegen 12% en in Noordenveld 32%. De personenauto is het meest betrokken bij ongevallen en met deze modaliteit vallen ook de meeste letselslachtoffers (69%). Van de slachtoffers is 76% gevallen op een wegvak en 24% op een kruispunt. Wat betreft de locaties van de ongevallen dan blijkt dat deze verspreid door de gemeente plaatsvinden, met uitzondering van het gebied rondom Grolloo/Schoonlo.



Figuur 3: Locaties ongevallen 60 km/u wegen gemeente Aa en Hunze (VIA, 2016-2020)

Risicothema 3: Landbouwverkeer

Conclusie:

Landbouwverkeer binnen én buiten de kernen is een risico in de gemeente Aa en Hunze 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. Aa en Hunze 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 op met name de doorgaande 30 km/u wegen en de 60 km/u wegen 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.

In de gemeente Aa en Hunze zijn in de periode 2016-2020 geen slachtoffers gevallen in combinatie met een landbouwvoertuig. Wel is een landbouwvoertuig 10 keer betrokken geweest bij een ongeval.

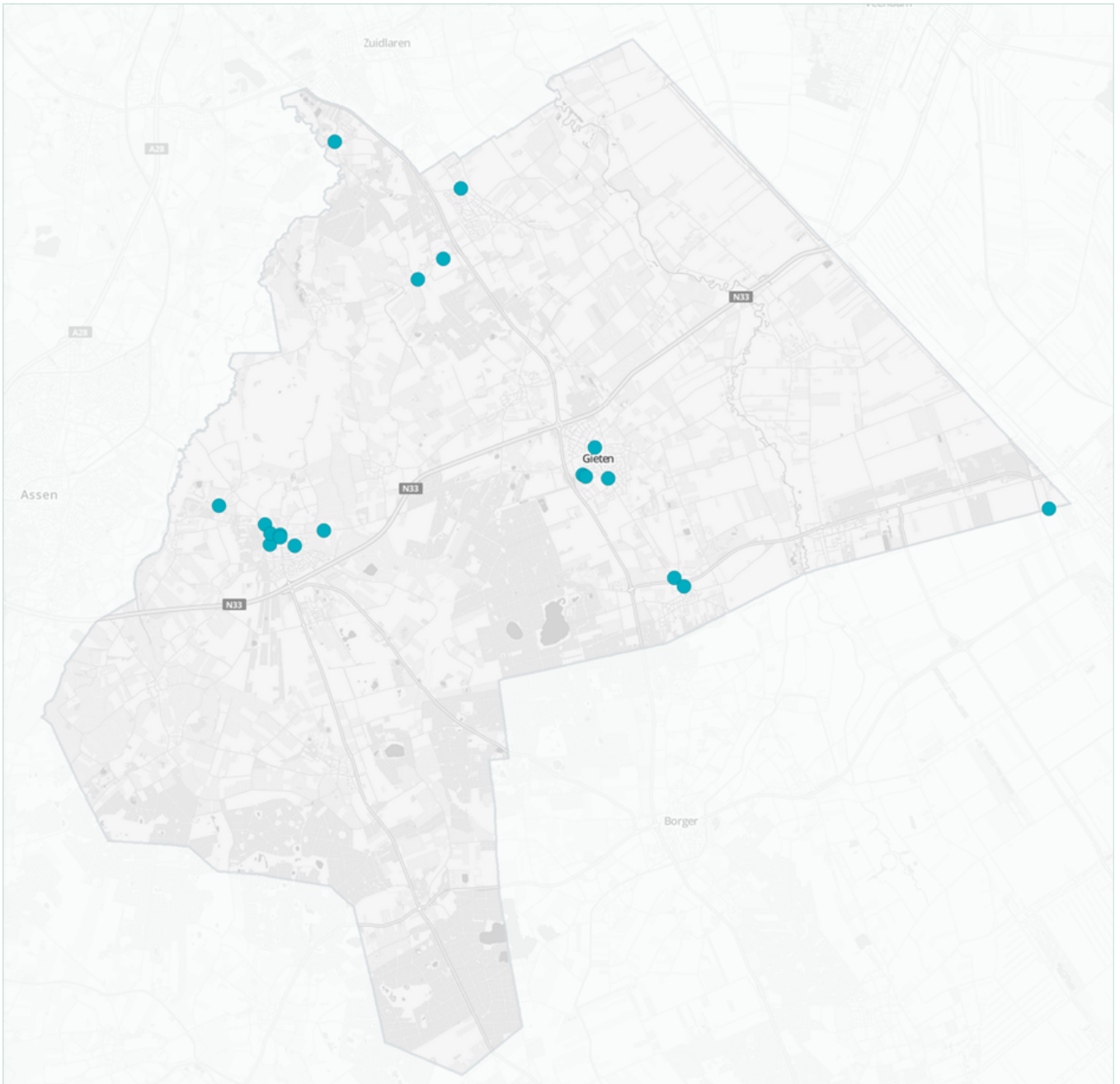
Risicothema 4: Fiets (en e-bike)

Fietsers en e-bikes zijn een risico in de gemeente Aa en Hunze vanwege het grote aandeel in aantallen én slachtoffers in combinatie met deels ook een beperkte inrichting van de fietsroutes.

Het inwonersaantal van de gemeente Aa en Hunze is licht dalend. Het kennisnetwerk SPV heeft als uitgangspunt dat elke inwoner een fietser is. Dat maakt dat het aantal fietsers in de gemeente Aa en Hunze naar verwachting afneemt. Daar tegenover staat wel dat de gemeente de komende jaren het gebruik van de fiets stimuleert, waardoor een deel van de afname wellicht zal worden gecompenseerd.

Het is vanuit de Duurzaam Veilig principes wenselijk dat er een vrijliggend fietspad ligt langs 50 km/u wegen. Van de 26 50 km/u wegen in de gemeente Aa en Hunze beschikken er 14 niet over een vrijliggend fietspad. 2 daarvan (Burg. van Roijenstraat en Spijkerboorsdijk) beschikken deels over een vrijliggend fietspad. Daarnaast beschikt de gemeente Aa en Hunze ook nog over 80 km/u wegen in het buitengebied, welke nog niet zijn afgewaardeerd naar 60 km/u wegen. Volgens de richtlijnen dient een 80 km/u weg ook voorzien te zijn van vrijliggende fietspaden, maar dit is op veel wegen niet het geval.

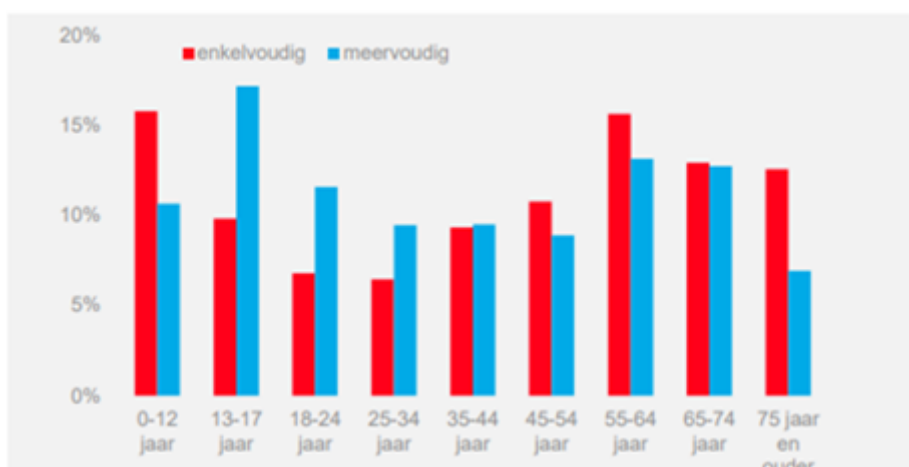
Het aandeel letselslachtoffers op de fiets is ca. 12% en daarmee het hoogst na de personenauto. Dit aandeel is lager dan in Tynaarlo (34%) en Noordenveld (25%). De fietsslachtoffers zijn allemaal gevallen binnen de bebouwde kom, 55% op 50 km/u wegen en 45% op 30 km/u wegen. 66% Van de ongevallen vindt plaats op wegvakken, 34% op kruispunten. De fietsslachtoffers zijn voornamelijk ouder dan 60 jaar (44%).



Figuur 4: Locaties fietsongevallen in de gemeente Aa en Hunze (VIA, 2016-2020)

Het aandeel fietsongevallen is in werkelijkheid altijd hoger omdat veel van deze ongevallen, met name enkelvoudig, niet (goed) worden geregistreerd. VeiligheidNL geeft meer inzicht in de fietsongevallen in Nederland, wat ook van toepassing is op de provincie Drenthe:

Enkelvoudige fietsongevallen	Meervoudige fietsongevallen
Verdeling naar type fiets: <ul style="list-style-type: none"> • 65% op de gewone fiets • 74% op de elektrische fiets • 53% op de racefiets 	Verdeling naar type fiets: <ul style="list-style-type: none"> • 33% op de gewone fiets • 23% op de elektrische fiets • 41% op de racefiets
62% door evenwichtsverlies	61% door aanrijding door andere verkeersdeelnemer
12% tijdens het fietsen	39% fietste zelf tegen een andere verkeersdeelnemer aan.
17% botsing met iets of iemand (geen verkeersdeelnemer)	41% was tegenpartij fietser
10% procent van de slachtoffers van een enkelvoudig ongeval verloor het evenwicht tijdens op- of afstappen.	25% wiel raken van andere fietser.
	25% sturen in elkaar haken
	39% was de tegenpartij een rijdende auto.
	7% botsing met bromfiets/scooter/snorfiets.
	Relatief vaak fietsers in de leeftijd 13-34 jaar.



Figuur 5: Leeftijdsverdeling bij enkelvoudige vs. meervoudige fietsongevallen

Doelgroepen:

- De groepen met de grootste aantallen ongevallen waren fietsers in de leeftijd 55-74 jaar en kinderen van 4-17 jaar (vooral jongens 4-12 jaar).
- Het aantal fietsongevallen per gefietste kilometers stijgt bij vrouwen met het stijgen van de leeftijd vanaf 50 jaar. Bij mannen begint deze stijging vanaf de leeftijd van 70 jaar.
- Meer dan de helft van de ongevallen gebeurde op een gewone fiets, één op de vijf op een elektrische fiets, en één op de tien op een racefiets.
- Twee derde van de fietsongevallen was een enkelvoudig ongeval. Het aandeel enkelvoudige ongevallen is het hoogst bij elektrische fietsen.
- Racefietsers hebben relatief vaak een meervoudig ongeval.
- Jongeren in de leeftijd van 13 tot en met 34 jaar hebben vaker een meervoudig ongeval.
- Drie procent van de fietsers was tegen een paaltje gebotst.
- Oudere fietsers hadden een grotere kans op een fietsongeval en dat verband met leeftijd was sterker voor enkelvoudige ongevallen dan voor meervoudige ongevallen.
- Mensen die vaak fietsten hadden meer fietsongevallen door hun grotere blootstelling maar minder ongevallen per fietskilometer. Met name het aantal enkelvoudige fietsongevallen per fietskilometer was bij frequente fietsers lager.

Het aandeel enkelvoudige ongevallen is toegenomen in vergelijking met 2012, vooral door de toename van het aandeel ongevallen op elektrische fietsen, die relatief vaak enkelvoudig zijn.

Wat betreft lichtvoering van fietsers (I&W, 2018) is voor Assen, in het onderzoek de enige Drentse gemeente, bekend dat circa 66% van de fietsers hier voor- en achterlicht voert. Dit is gelijk aan het landelijk gemiddelde. Het is aannemelijk dat het percentage voor de andere gemeenten in Drenthe ook rond het landelijk gemiddelde ligt. Gekeken naar doelgroepen dan zien we dat 54% van de jongeren tot 18 jaar voert licht, tegenover 84% van de 50-plussers. Lichtvoering is dus een aandachtspunt voor de provincie Drenthe, met name onder jongeren.

E-bike

Het verschil tussen de gewone fiets en de e-bike is in de verschillende beschikbare informatiebronnen vaak onduidelijk. Kijkend naar de e-bike dan blijkt dat de landelijke trend laat zien dat er een forse toename is van het bezit en gebruik van de e-bike (ANWB, 2020). De verwachting is dat deze trend zich doorzet in de komende jaren en daarmee een steeds groter onderdeel uit gaat maken van het fietssysteem in de gemeente. In de gemeente Aa en Hunze zijn er meerdere doelgroepen die gebruik maken van de e-bike. Dit betreft ouderen (zie ook risicothema 5) maar ook kinderen in de leeftijd 12-14 jaar. Deze doelgroep dient relatief grote afstanden af te leggen richting het voortgezet onderwijs, waardoor men steeds vaker gebruik maakt van de e-bike als vervoersmiddel in plaats van de gewone fiets.

In de gemeente Aa en Hunze valt 5,5% van het aantal letselslachtoffers op de e-bike. Dit is meer dan in Tynaarlo (4,5%) maar minder dan in Noordenveld (8,5%). Mogelijk is dit aandeel dus hoger omdat het onderscheid tussen de fiets en de e-bike niet altijd goed gemaakt kan worden. 3 van de 4 slachtoffers op de e-bike betreft een 60-plusser. Ouderen hebben dus een relatief hoog aandeel onder de e-bike slachtoffers.

Risicothema 5: Ouderen

Vanwege de groeiende groep ouderen in bevolkingsopbouw en in deelname aan het verkeer én het hoge aandeel in de ongevallen wordt deze groep kwetsbare verkeersdeelnemers als risico aangemerkt.

Het aandeel 60-69 jarige (16,6%) in de gemeente Aa en Hunze is in de periode 2015 – 2019 gelijk gebleven. Het aandeel 70-plussers is in de periode 2015-2019 toegenomen (van 15,4% naar 17,9%), waardoor het totaal aandeel ouderen is toegenomen tot 31%. Dit aandeel is vergelijkbaar met Noordenveld (35%) en hoger dan Tynaarlo (31%) en relatief hoog in vergelijking tot de rest van Nederland. Relatief gezien wonen de meeste ouderen (65-plussers, conform de CBS- gegevens) in de volgende (CBS-)wijken:

- Schipborg (38%)
- Rolde (35%)
- Verspreide huizen Gieten (34%)
- Gasselte (33%)

In de overige kernen/wijken wonen gemiddeld 25% 65-plussers.

De landelijke trend is dat ouderen steeds langer mobiel blijven en dat ouderen steeds meer gebruik maken van 'nieuwe' vervoermiddelen zoals de elektrische fiets en de speed-pedelec. Het is dus aannemelijk dat steeds meer ouderen deel uit blijven maken van het verkeerssysteem van de gemeente Aa en Hunze. De onervarenheid van de ouderen met deze nieuwe vervoermiddelen alsmede het vertraagde reactievermogen ook gerelateerd aan de traditionele vervoerswijzen (personenauto, fiets) kan risico's veroorzaken in het verkeer.

Kijkend naar de verkeersslachtoffers in de gemeente Aa en Hunze dan betreft 21% van de slachtoffers iemand van 70 jaar of ouder. Ter vergelijking in de gemeente Tynaarlo en Noordenveld bedraagt dit respectievelijk circa 26 en 22%. Het aandeel 60-69 jarigen slachtoffers betrof 11% en is lager dan Noordenveld (17%) en Tynaarlo (12%). Kijkend naar de ontwikkeling van het gemiddeld aantal slachtoffers over de laatste 5 jaar dan blijft het aandeel slachtoffers relatief gelijk.

De meeste verkeersslachtoffers bij 60-plussers vallen in combinatie met de auto (12 van de 24), gevolgd door de fiets/e-bike (7). De ongevallen met ouderen vinden zowel binnen (50 km/u) als buiten (60 km/u) de bebouwde kom plaats, veelal op wegvakken (63%). Op basis van de slachtofferstatistieken is aandacht voor de ouderen in relatie tot elk vervoersmiddel belangrijk.

Risicothema 6: Jongere automobilisten (18 – 24 jaar)

De gemeente kent een hoog personenautobezit en een relatief hoog aandeel jongeren in het buitengebied. Dankzij het beperkte OV-aanbod is het aannemelijk dat veel jongeren gebruik maken van de auto. Doordat ook het aandeel in de slachtoffers relatief hoog is, is deze groep een risico in de gemeente.

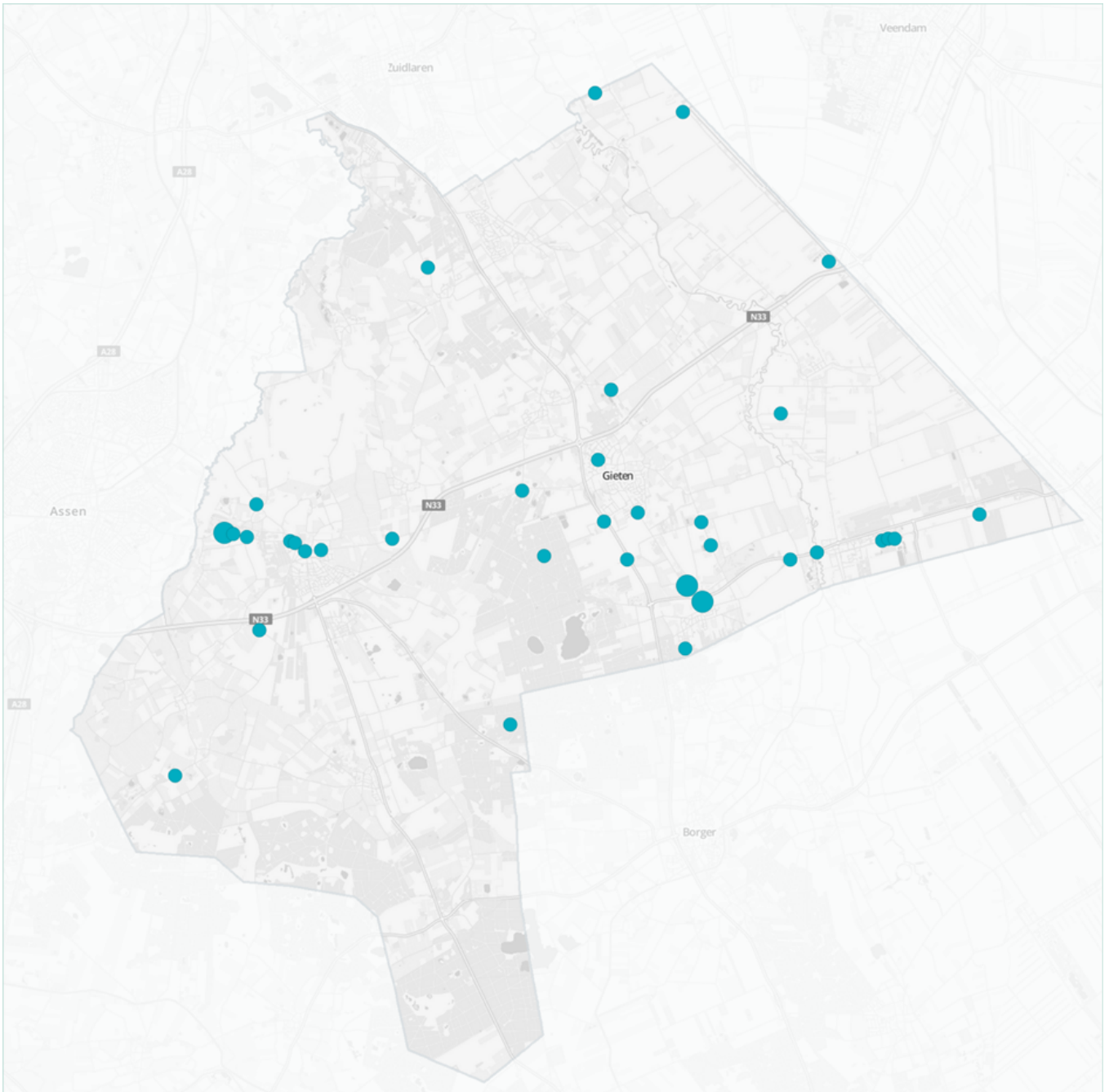
Het aandeel 18-24 jarigen (6,4%) is met 0,7% gestegen tussen 2014 en 2019. Dit aandeel is hoger dan Noordenveld (6,0%) en Tynaarlo (5,6%). Het personenautobezit is voor de gemeente gemiddeld 1,3 auto per huishouden en ligt daarmee hoger dan het landelijk gemiddelde (0,9) en gemiddeld voor de regio (1,1). Het autobezit is het hoogst in de kleinere kernen in het buitengebied, ook gemiddeld 1,3 per huishouden). Daarnaast is het aanbod openbaar vervoer zeer beperkt wat voor jongeren uitnodigt om sneller in de auto te stappen.

De jongeren (door het CBS gedefinieerd als 15-25 jarigen) zijn relatief gezien het meest woonachtig in de volgende (CBS-)wijken/kernen:

- Verspreide huizen Anloo (14%) (dit betreft het buitengebied rondom Anloo)
- Anderen (15%)
- Spijkerboor (16%)

In de overige wijken/kernen van de gemeente is het aandeel jongeren 9 á 10%.

Bij 25% van deze ongevallen met de personenauto is een 18-24 jarige betrokken. Dit is vergelijkbaar met Tynaarlo (27%) en minder dan in Noordenveld (52%). In de leeftijdscategorie 18-24 jaar zijn de meeste ongevallen met de personenauto (57%) en 62% van de ongevallen heeft plaatsgevonden op 60 km/u wegen in de gemeente. Al deze ongevallen vonden plaats op wegvakken.



Figuur 6: Locaties ongevallen jongere automobilisten (18-24 jaar) gemeente Aa en Hunze (VIA, 2016-2020)

Risicothema 7: Rijden onder invloed

Het thema rijden onder invloed is opgenomen als risico in het SPVD 2030 en is zeer moeilijk te duiden op gemeentelijk niveau. Op regionaal niveau is een afname van het rijden onder invloed (alcohol) te zien over de afgelopen jaren. Of verkeersdeelnemers in Aa en Hunze systematisch onder invloed rijden is niet uit de data naar voren te halen maar zonder twijfel aanwezig in de gemeente. Daarom is dit thema ook als risico opgenomen voor de gemeente.

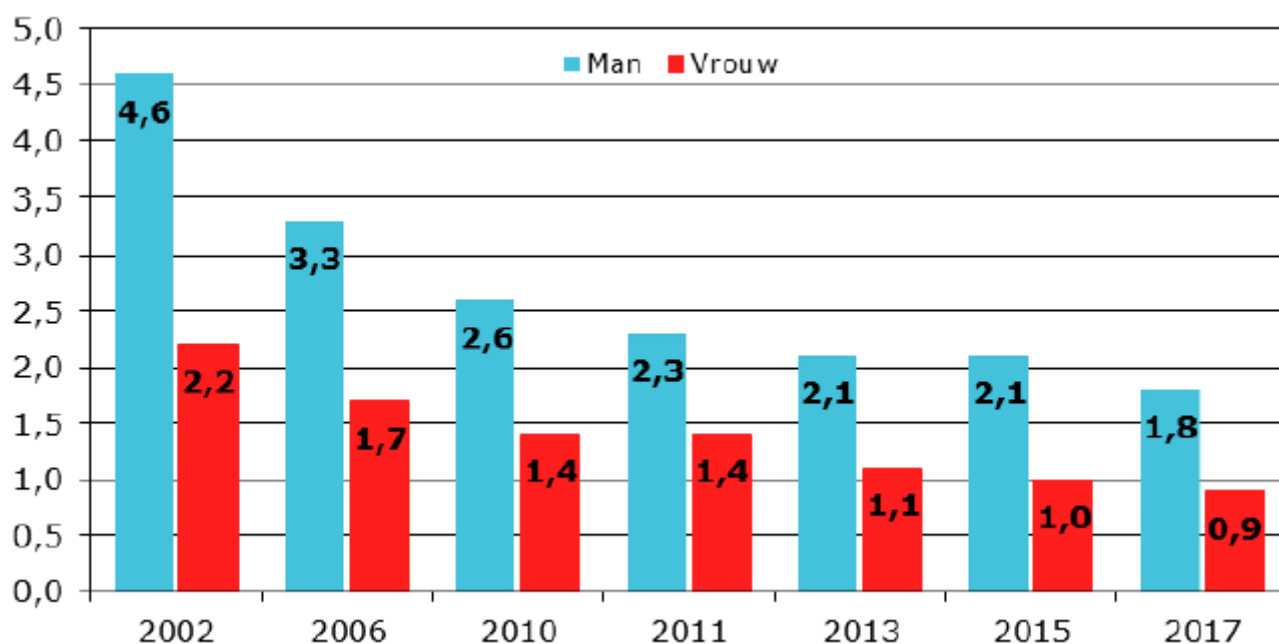
Het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer is verboden en brengt zeer veel risico met zich mee. Tot nu toe is niet duidelijk hoe groot dit probleem is. Wel schat de SWOV dat twee derde van de alcoholgerelateerde slachtoffers kan worden voorkomen, als het zou lukken de zware alcoholovertreders uit het verkeer te weren. Dit thema is ook voor de provincie Drenthe opgenomen als risico. Van de fietsers die op de spoedeisende hulp terechtkomen geeft 3% van de jongeren en 8% van de ouderen aan dat alcohol een rol speelde bij hun ongeval. Bij 4% van de automobilisten was alcohol in het spel en bij 1% drugsgebruik (en bij 1% medicatiegebruik). In de categorie alcohol en drugs valt ook lachgas.

Aa en Hunze valt onder politieregio Noord-Nederland. In deze regio was volgens de rapportage Rijden onder invloed 2002-2017 (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2018) al jaren een daling zichtbaar van het percentage gecontroleerde automobilisten wat de wettelijke alcohollimiet heeft overtreden. Echter is dit percentage in 2015 en 2017 weer toegenomen. In 2002 was Noord-Nederland de best scorende politieregio (in procenten overtreders). In 2017 is de regio samen met Limburg de slechtst scorende regio.

Jaar	2002	2006	2010	2011	2013	2015	2017
Noord-Nederland	2,1	1,8	1,1	1,3	1,3	1,5	2,0
Gemiddelde NL	4,0	2,9	2,2	2,0	1,7	1,7	1,4

Tabel 4: Percentage overtreders bij alcoholcontrole (Ministerie van I&M, 2018)

Gemiddeld genomen zijn er twee keer zo veel mannelijke overtreders als vrouwelijke. Bij mannen maken 35- tot 49-jarigen zich het meest schuldig aan rijden onder invloed, bij de vrouwen ligt het zwaartepunt bij 25- tot 34-jarigen. Door de jaren heen hebben de meeste overtreders vooral in een horecagelegenheid alcohol gedronken.

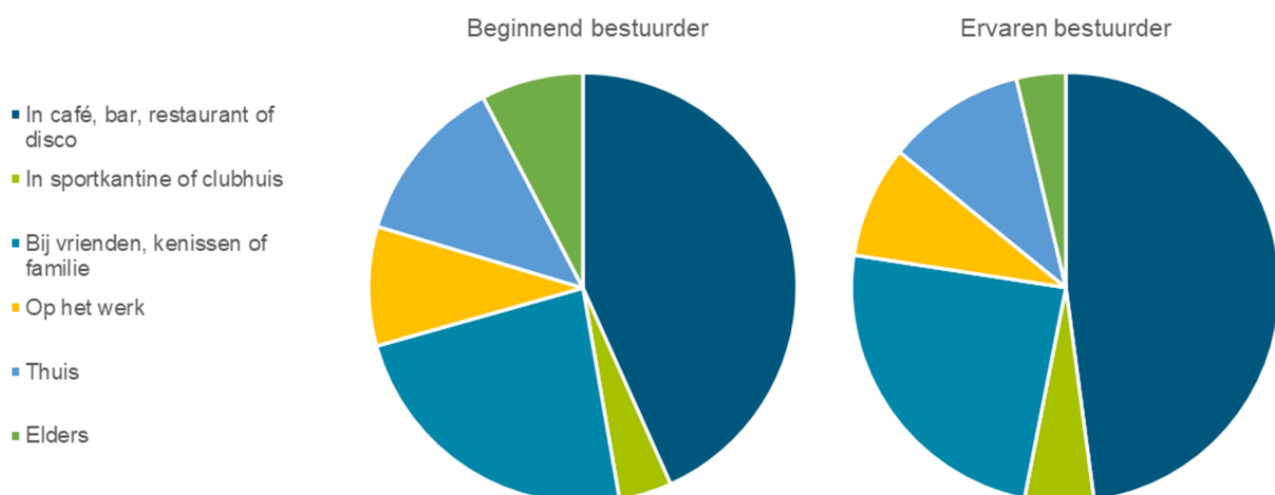


Figuur 7: Overtreders (in procenten) naar geslacht (Ministerie van I&M, 2018)

	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

Tabel 5: Overtreders (in procenten) naar geslacht en leeftijd (Ministerie van I&M, 2018)

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 8: Alcoholgebruik per locatie en bestuurder

Het aandeel overtreders is het grootst in gemeenten met veel inwoners (meer dan 100.000). De gemeente Aa en Hunze valt met 23.386 inwoners in de laagste categorie.

	2002	2006	2010	2011	2013	2015	2017
<50.000 inwoners	3,1	2,7	2,1	1,6	1,7	1,1	1,1
50.000 – 100.000 inwoners	4,1	2,8	2,1	2,0	1,9	2,0	1,1
>100.000 inwoners	4,7	3,2	2,6	2,5	1,7	1,8	1,7

Tabel 6: Ontwikkeling aandeel overtreders (in procenten) naar grootte gemeente (Ministerie van I&M, 2018)

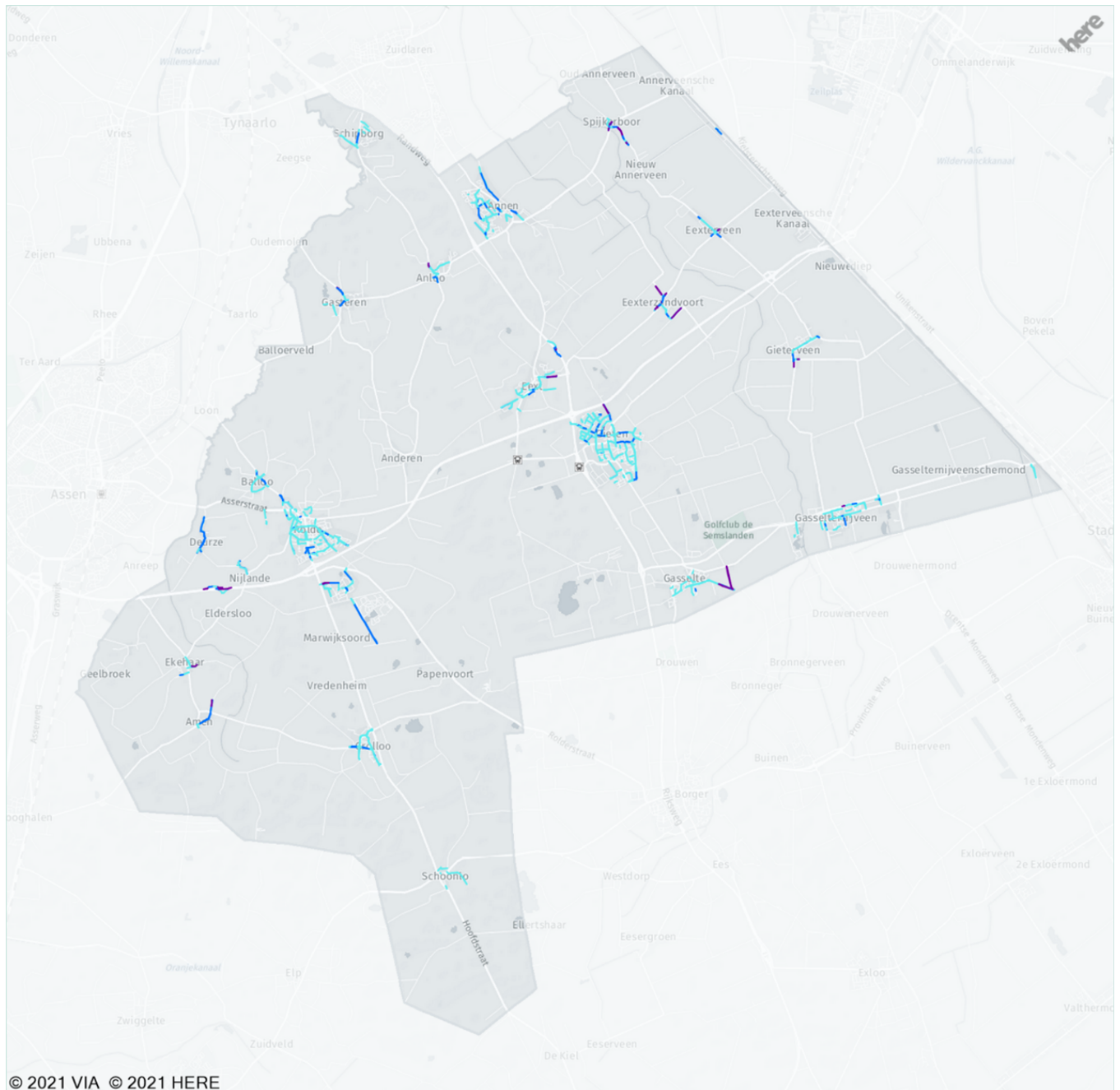
VeiligheidNL (Rapportage verkeersongevallen, 2017) toont uit onderzoek aan dat in 2017 in LIS-ziekenhuizen voor zover bekend bij 6.800 (6%) verkeersongevallen alcohol betrokken was. Bij 300 (<1%) verkeersongevallen was er drugs in het spel. Van alle geregistreerde verkeersongevallen waarbij alcohol was betrokken was dit in drie kwart van de gevallen bij fietsers en in één op de vijf gevallen bij een auto-ongeval. Als we kijken naar de betrokkenheid van alcohol per type verkeersdeelnemer, dan was bij de fietsers in zeven procent van de gevallen alcohol betrokken bij het ongeval en bij automobilisten vier procent.

In de LIS-ziekenhuizen wordt niet aan elk verkeersslachtoffer gevraagd of er voorafgaand aan het ongeval alcohol of drugs gebruikt is. Wanneer er overduidelijk één van beide betrokken was (bij slachtoffer danwel bij de tegenpartij)en/of het slachtoffer er melding van maakt dan wordt dit in LIS vastgelegd. Deze geregistreerde ongevallen zullen daarom het topje van de ijsberg zijn van het totaal aantal verkeersongevallen waarbij alcohol of drugs betrokken is

Risicothema 8: Snelheid in het verkeer

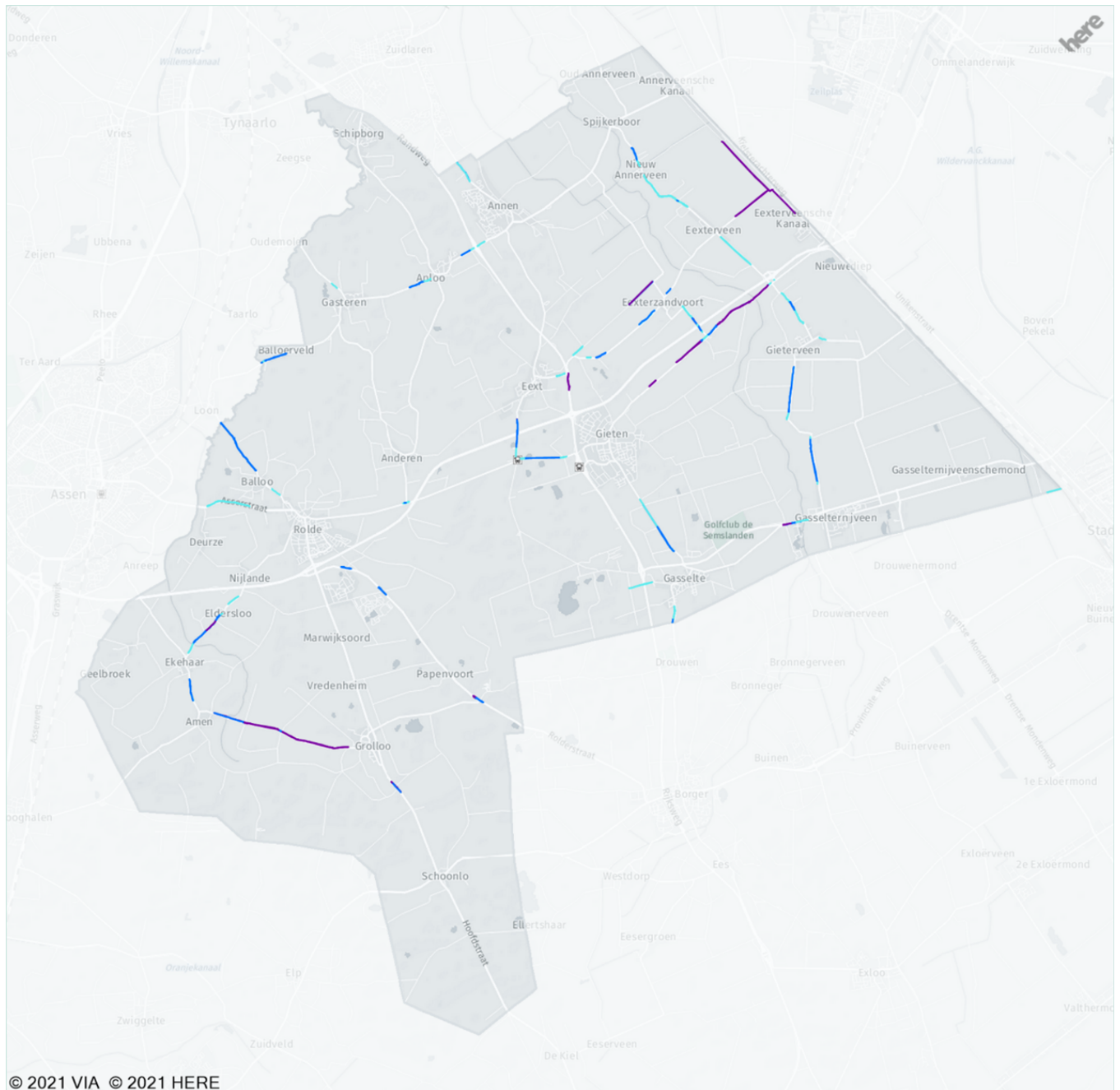
Snelheid in het verkeer is een risico in Aa en Hunze. Op verschillende wegtypen wordt de maximumsnelheid met regelmaat overschreden. Dit hangt samen met de soms beperkte mate waarin de wegen voorzien zijn van de gewenste inrichting.

Met behulp van VIA Signaal Snelheden is de V85 op verschillende wegtypen bepaald. De gereden snelheden zijn gebaseerd op basis van Floating Car Data van HERE. Kanttekening bij de snelheidsinformatie op basis van Floating Car Data is dat de dekkingsgraad mogelijk laag is op rustigere wegen (30 en 60 km/u) wat de representativiteit beperkt. VIA Signaal Snelheden toont dat op 30 en 60 km/u wegen de maximumsnelheid met regelmaat wordt overtreden. Op 60 km/u wegen heeft dit vooral betrekking op de verbindingswegen tussen de kernen, met een V85 van veelal boven de 80 km/u.



- Ondergrens voor boete
 - Minder dan 10 km overschrijding
 - 10 km en meer overschrijding
- Overtredingsklassen gem. V85 voor de maand september 2019

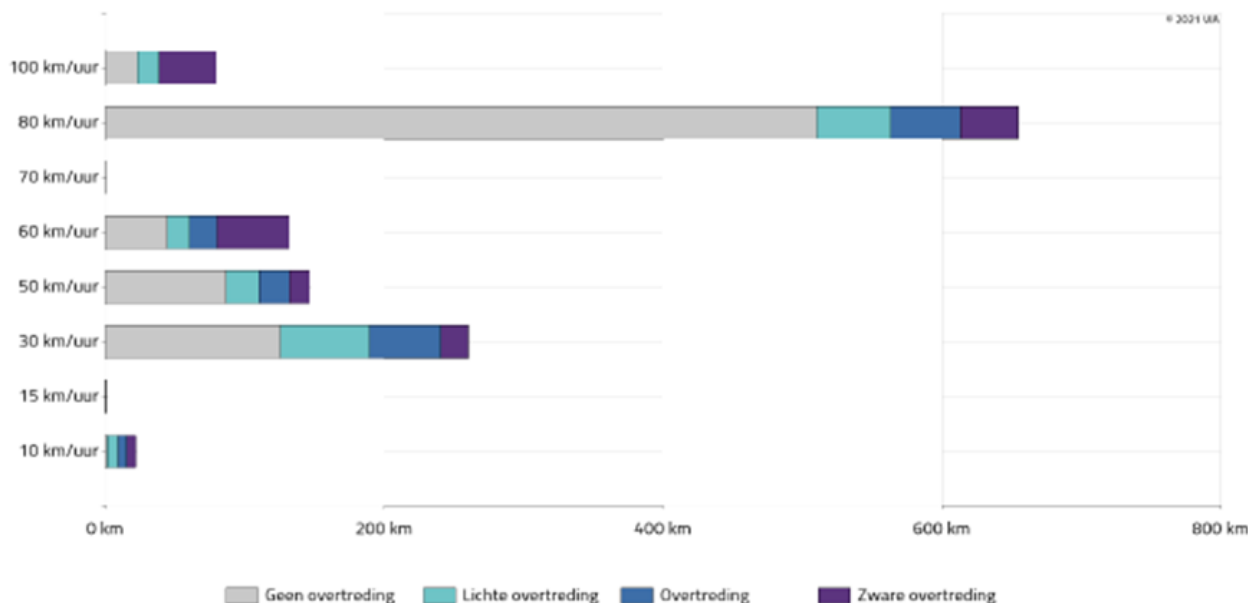
Figuur 9: V85 op 30 km/u wegen in de gemeente Aa en Hunze



- Ondergrens voor boete
 - Minder dan 10 km overschrijding
 - 10 km en meer overschrijding
- Overtredingsklassen gem. V85 voor de maand september 2019

Figuur 10: V85 op 60 km/u wegen in de gemeente Aa en Hunze

Kijkend naar het aantal snelheidsoverschrijdingen per kilometer weglengte per snelheidslimiet (juli 2020) dan blijkt dat bij 60 km/u wegen het percentage overtredingen en zware overtredingen als gevolg van de snelheidsoverschrijding relatief het grootst is (ca. 50%).



Figuur 11: Snelheidsoverschrijdingen Aa en Hunze per kilometer weglengte per snelheidslimiet (december 2020)

Aan de hand van CROSS-score zijn de meest onveilige trajecten op basis van de ongevallen- én snelheidsscore in de gemeente bepaald. De wegen waarbij de snelheid een grote impact heeft (2,5 of meer op schaal 1-5) zijn:

- Asserstraat/Rolderhoofdweg (50 km/u en 60 km/u)
- Brink/Stationsstraat (30 km/u)
- Burgemeester van Royenstraat/Hunzelaan (50 km/u en 60 km/u)
- Gieterweg (50 km/u)
- Havenkade/Gasselternijveen (50 km/u)
- Gieterstraat/Nijend (60 km/u)

Hieruit blijkt dat de onveilige trajecten waar snelheid een grote impact heeft voornamelijk 50 km/u en 60 km/u wegen betreffen.

Risicothema 9: Afleiding in het verkeer

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 Aa en Hunze.

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 het SPVD 2030 staat dit thema opgenomen als algemeen landelijk 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 (SWOV, 2019) geeft aan dat 84,4% van de voetgangers aangeeft de telefoon wel eens te gebruiken, 65,7% van de automobilisten en 55,7% van de fietsers. 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	Voetganger
Bellen (handheld)	27,7%	20,2%	65,6%
Bellen (handsfree)	20,9%	46,2%	40,6%
Een bericht sturen	32,9%	35,6%	63,7%
Een bericht lezen	37,9%	41,7%	69%
Iets opzoeken of checken op/met mijn toestel	21,3%	22,3%	53,5%
Maken van foto's/video's met mijn telefoon	29,9%	18,7%	64,1%
De navigatie instellen op mijn telefoon	33,4%	43,8%	55,1%
Telefoon bedienen om muziek op te zetten	24,8%	21,4%	38,2%
Spelen van games	6,9%	8,2%	21,3%

Tabel 7: 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	32,3%	1199	16,4%	45
Bijna nooit	22,1%	820	19,7%	54
Tijdens sommige wandelingen/ritten	32,7%	1215	31,4%	86
Tijdens bijna elke wandeling/rit	8%	295	17,2%	47
Tijdens elke wandeling/rit	4,9%	181	15,3%	42

Tabel 8: 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. Bij automobilisten was 14% van de slachtoffers afgeleid. Naast afleiding door een elektronisch apparaat kunnen verkeersdeelnemers ook afgeleid zijn door hun lichamelijke toestand (bijvoorbeeld vermoeidheid). 11% van de automobilisten op de spoedeisende hulp gaf aan dat dit de oorzaak was van hun ongeval. (VeiligheidNL, 2018).

Uit de rapportage van VeiligheidNL blijkt ook dat afleiding bij fietsers het meest speelt bij jongeren (23% van de oorzaken van SEH-bezoeken). Bij senioren of racefietsers is deze oorzaak veel minder vertegenwoordigd in de SEH-bezoeken (11% resp. 8%).

Risicothema 10: Verkeersovertreders

Het thema verkeersovertreders is zeer moeilijk te duiden op gemeentelijk niveau. Dit thema is ook als risico opgenomen in het SPVD 2030 en is daarom ook opgenomen worden als gemeentelijk risico. Of verkeersdeelnemers in Aa en Hunze behoren tot de systematische verkeersovertreders is niet uit de data naar voren te halen maar zonder twijfel zijn deze ook aanwezig in de gemeente.

De toename van asociaal en agressief gedrag in het verkeer is een belangrijk aandachtspunt in de provincie Drenthe. Gegevens hierover zijn op lokaal niveau beperkt beschikbaar, en zijn gelimiteerd tot de hoeveelheid boetes die voor verschillende feiten wordt uitgedeeld. Gegevens over boetes zijn echter sterk afhankelijk van de handhavingsinspanning die de politie lokaal op de verschillende feiten levert. Omdat deze onbekend is, is dit niet als representatieve data te gebruiken. Desondanks is het beeld onder professionals in de regio's dat het nodig is om hier meer grip op te krijgen en er meer aandacht aan te besteden.

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 persoonskenmerken (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.

Overige aandachtspunten

In de voorgaande paragrafen zijn de risicothema's beschreven die er uit springen in de gemeente Aa en Hunze. Het leveren van inspanning op deze risicothema's is het meest effectief om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dat betekent echter niet dat het niet nodig is om inspanning te leveren op de overige thema's van het SPV. Uit de analyse zijn nog enkele andere aandachtspunten naar voren gekomen welke er niet uit springen in de totale risicoanalyse:

80 km/u wegen

De gemeente Aa en Hunze beschikt nog over enkele 80 km/u wegen die voormalig 100 km/u wegen waren. Veel gebruikers van deze wegen ervaren deze nog steeds als 100 km/u wegen en dat is terug te zien in de gereden snelheid. Deze ligt veelal nog tussen de 90 en 100 km/u. Op deze wegen ligt een verhoogd verkeersveiligheidsrisico. @gemeente:welke wegen zijn dit?@@

Risicolocaties

Inleiding

In hoofdstuk 3 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 dit hoofdstuk 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 het vorige hoofdstuk 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

Risicolocaties

De analyse leidt tot de volgende risicolocaties. De toelichting op de risicolocaties is opnieuw in lijn met het stappenplan risicoanalyse van het Kennisnetwerk SPV (zie inleiding Detailanalyse), maar dan toegespitst op locaties. Dit overzicht met risicolocaties is niet limitatief. Het is een voorbeeld die op basis van de nu beschikbare informatie laat zien hoe in lijn met het SPV risicogestuurd risicolocaties kunnen worden gesignaleerd én onderbouwd.

Asserstraat, Grolloërstraat (Rolde), Hoofdstraat (Ekehaar), Amen, Amerweg (Grolloo), Hoofdstraat (Grolloo): 30 km/u wegen, fiets, e-bike, ouderen, snelheid in het verkeer

Deze wegen betreffen doorgaande wegen door de kernen. Tevens zijn ze op de doorgaande route onderdeel van een voortgezet onderwijs (VO-)route en zijn ze kruisend onderdeel van basisonderwijs (BO-)routes. Daardoor is het aannemelijk dat veel verschillende modaliteiten interactie hebben op deze wegen. Ook de aanwezigheid van diverse ouderenconcentraties en voorzieningen maakt het aannemelijk dat ook ouderen veelvuldig zich (kruisend) over deze wegen verplaatsen. De wegen kennen weliswaar een snelheidsregime van 30 km/u maar het gebruik past daar niet bij. Zo is de intensiteit relatief hoog in vergelijking tot de andere wegen in de kernen en ligt de V85 ruim boven de snelheidslimiet. Dit is mede het gevolg van het gebrek aan snelheidsremmende maatregelen. Deze snelheidsoverschrijding komt ook naar voren in de CROSS-scores die op de Asserstraat en Grolloërstraat rood kleurt in relatie tot de ongevallen. In het verleden heeft de combinatie van de interactie en de negatieve omstandigheden zoals hierboven beschreven op enkele van deze wegen al geleid tot ongevallen.

Amerweg, Nieuwediep, Gieterweg: 60 km/u wegen, fiets, e-bike, snelheid in het verkeer

Deze wegen zijn onderdeel van VO-routes buiten de bebouwde kom. Daardoor is het aannemelijk dat hier interactie is tussen scholieren en gemotoriseerd verkeer. De wegen zijn niet volledig ingericht volgens de richtlijnen van een 60 km/u weg. Zo ontbreken snelheidsremmende maatregelen en plateaus op de kruisingen. Dit resulteert mede in een V85 die fors boven de 60 km/u ligt. Deze snelheidsoverschrijding komt ook naar voren in de CROSS-score die geel (hoge snelheid) is op de Amerweg en de Nieuwediep en rood (hoge snelheid en hoog aandeel ongevallen) op de Gieterweg. In het verleden heeft de combinatie van de interactie en de negatieve omstandigheden zoals hierboven beschreven op enkele van deze wegen al geleid tot ongevallen.

Molenwijk, Spijkerboordijk, Noordzijde: 80 km/u wegen, snelheid in het verkeer

Deze wegen kennen een maximum snelheid van 80 km/u maar hebben een inrichting die daar niet bij past. Zo zijn de wegen niet voorzien van een voldoende brede obstakelvrije zone en ontbreekt een (dubbele) doorgetrokken asstreep waardoor inhalen mogelijk is. De V85 op deze wegen ligt tevens ruim boven de 80 km/u, ook resulterend in een gele CROSS-score (hoge snelheid, laag aandeel ongevallen) op de Molenwijk en de Spijkerboordijk. In het verleden hebben op deze wegen er echter wel al diverse ongevallen plaatsgevonden.

Kruising Eexterweg/Brink/Schoolstraat, Boddeveld: fiets, e-bike, ouderen

Deze wegen zijn onderdeel van een BO-route en met name de wegen rondom de kruising zijn ontsluitingswegen van wijken. Dat maakt het aannemelijk dat zowel jonge fietsers als gemotoriseerd verkeer gebruik maakt van deze locaties. Ook ouderen maken veelal gebruik van deze wegen door de nabijheid van voorzieningen en ouderenconcentraties. De kruising alsmede het wegvak van de Boddeveld is niet goed ingericht volgens de richtlijnen. Zo ontbreken vrijliggende fietspaden en dient de kruising ingericht te zijn met een rotonde. Hierdoor lopen jonge scholieren hier een verhoogd risico. Op zowel de Boddeveld als de Brink ligt de V85 hoger dan de geldende maximumsnelheid. Enkel op de Boddeveld heeft in het verleden een ongeval plaatsgevonden.

Uitvoeringsagenda

Inleiding

In de vorige hoofdstukken zijn de risicothema's van de gemeente Aa en Hunze benoemd. Aanpak van deze risicothema's is het meest effectief om de verkeersveiligheid te verbeteren. Een integrale aanpak van deze risico is vereist. Eén van de pijlers van het SPV is een integrale aanpak op de drie E's: education (voorlichting en campagnes), engineering (infrastructuur en technische ontwikkelingen) en enforcement (handhaving). Voordat maatregelen worden gedefinieerd is het belangrijk om doelstellingen te formuleren voor de aanpak van de risicothema's.

In onderstaande tabel zijn per risicothema, in overleg met de wegbeheerder, doelstellingen geformuleerd die bijdragen aan de vermindering van dit risico. Deze doelstellingen zijn gekoppeld aan een van de lagen van de verkeersveiligheidspiramide¹ (zie bijlage 1) en de drie pijlers (mens, weg en voertuig²) van verkeersveiligheid.

	Risicothema	Beleidsprogramma	Tussenuitkomsten	Einduitkomsten	Partners*
		Beleid en maatregelen	Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)	Ongevallen en slachtoffers	
Verkeerssysteem	30 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> Bij nieuwe ontwikkelingen inrichten conform duurzaam veilig. Bij groot onderhoud inrichting aanpassen aan huidige inzichten. (b.v. asfalt vervangen door elementenverharding, Verhoogde ronde pukkels vervangen door plateau) 	<ul style="list-style-type: none"> Snelheid meetbaar omlaag Afname van het aantal aandachtswegen Veiligere woonomgeving 	Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 30 km/u wegen	VVN, scholen, dorpsraden
	60 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> Bermverharding toepassen Realiseren veilige positie voor de fietser op fietsroutes over 60 km/u wegen 	Afname van het aantal aandachtswegen	Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 60 km/u wegen	VVN, Fietzersbond
Risicogroepen en -modaliteiten	Heterogeniteit in het verkeer: Landbouwverkeer	<ul style="list-style-type: none"> Snelheden verlagen op wegen in het buitengebied Jaarlijks minimaal 1 educatieprogramma gericht op de omgang van langzaam verkeer met landbouwverkeer Bewustwordingscampagnes opzetten 	<ul style="list-style-type: none"> Auto, landbouwvoertuig en fietser qua snelheid meer op elkaar afstemmen Bewustwording creëren bij verschillende modaliteiten 	Jaarlijkse afname van het aantal klachten over gevaarlijke situaties met landbouwverkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers	ZLTO/ Cumela

¹ De verkeersveiligheidspiramide is een methode om gestructureerd de verkeersveiligheids situatie 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 voertuig komt overeen met de benadering van de 3 E's: Education (mens), Engineering (weg en voertuig) en Enforcement (mens)

		<ul style="list-style-type: none"> Bermverharding i.c.m. visuele vernauwing toepassen op fietsroutes om passeerruimte te creëren. 			
	Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen	<ul style="list-style-type: none"> Jaarlijkse e-bike training voor ouderen Jaarlijkse scootmobiel training voor ouderen Bij groot onderhoud controle door mensen uit de inclusieve samenleving Dementievriendelijke trottoirs 	<ul style="list-style-type: none"> Toename voertuigbeheersing onder ouderen Senior-proof verbindingen van ouderenconcentraties naar voorzieningen 	Jaarlijkse afname van het aantal ouderen dat betrokken is bij een ongeval	Ouderenbond
	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	<ul style="list-style-type: none"> Geen gelijkvloerse kruisingen op het hoofdnet fiets Volledig gescheiden hoofdnet fiets. Fietsplan opstellen Sociale veilige fietsroutes creëren Bereik effectieve educatie vergroten Educatie ouderen op e-bike Campagne/fietslessen kinderen Verlichtingscampagnes doorzetten Bereik effectieve educatie vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur Afname verkeersonveilig gedrag fietsers Toename sociale veiligheid Veiliger fietsen door ouderen en kinderen Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom 	Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval	Fietsersbond
	Onervaren verkeersdeelnemers: jongere automobilist	<ul style="list-style-type: none"> Voorlichting met hulp van Team Alert Bereik campagnes vergroten 	Bewustwording vergroten van de risico's bij jongeren	Jaarlijkse afname van aantal slachtoffers onder jonge automobilisten	Team Alert
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> Structurele samenwerking met politie opzetten Bereik campagnes vergroten 	Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer	Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelnemer onder invloed	Politie
	Snelheid in het verkeer (30/60/80)	<ul style="list-style-type: none"> Handhaving op risicovolle wegen Snelheidsdisplays plaatsen Voorlichtingscampagnes 	Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met >10 km/u wordt overschreden	Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen	VVN
	Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> Structurele samenwerking met politie opzetten Opname in het integrale veiligheidsbeleid 	Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer	Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding	<ul style="list-style-type: none"> Scholen Politie

	Verkeers-overtreders	Handhaving	Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders	Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huftergedrag'.	Politie
--	----------------------	------------	--	--	---------

Tabel 9: Doelentabel

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

Education

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 verkeerseducatie daarom vooral op fietsers en e-bikers, ouderen en jongere 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 Aa en Hunze, is in afstemming met de provincie Drenthe:

- In kaart gebracht wat het huidige aanbod aan verkeerseducatieprogramma's is en wat het bereik en de kwaliteit van deze programma's is;
- Geïnterviewd welke leemtes er zijn in het huidige aanbod;
- Gekeken op welke wijze deze leemtes kunnen worden opgevuld.

Het advies voor aanvullende maatregelen is in onderstaande tabel terug te vinden. De wijze waarop dit advies tot stand is gekomen wordt in het vervolg van deze tekst beschreven. Voor de volledigheid zijn in de tabel ter inspiratie voor elk risicothema de suggesties beschreven. In de eerste alinea is telkens aangegeven in hoeverre aanvullende maatregelen voor dit thema in de gemeente gewenst zijn.

Risicothema	Aanvullende maatregelen
30 km/u wegen	<p>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</p> <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 en het gedrag ten opzichte van zwaar verkeer (dode hoek ongevallen). Voorbeelden van 'dode hoek' programma's uit de Toolkit Permanente Verkeerseducatie zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veilig op weg! Blijf uit de dode hoek (VVN) • Blind spot (Traffic Skills) wordt al in de provincie Drenthe uitgevoerd <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 Julie (www.julie-zonde30.eu). Door CROW is in samenwerking met Royal HaskoningDHV een leidraad Inrichting veilige schoolomgeving gemaakt.</p> <p>Daarnaast zijn er educatieprogramma's gericht op veilige schoolroutes, zoals Verkeerslokaal (Bureau De Groot Volker) en Op voeten en fietsen naar school (VVN).</p>
60 km/u wegen	<p>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</p> <p>Net als op 30 km/uur en 50 km/uur wegen, treffen we op 60 km/uur wegen van een rijke variatie aan verkeersdeelnemers aan. Ook hier zijn er naast autoverkeer veel fietsers en e-bikers onderweg. Dit type wegen bevindt zich vaak in agrarisch buitengebied, waar sprake is van veel landbouwverkeer. Zorg ervoor dat de doelgroepen fietsers en e-bikers via specifieke educatieprogramma's goed worden bereikt. Voor leerlingen in het basis en voortgezet onderwijs zijn speciale school-thuis route projecten beschikbaar, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Op voeten en fietsen naar school (VVN) • Verkeerslokaal (Bureau De Groot Volker) • V8N1 (VVN)

	<p>Voor het agrarisch buitengebied is een programma beschikbaar voor leerlingen van groep 7 en 8: Veilig met (land)bouwverkeer (VMLB, voormalig VOMOL) van CUMELA. VMLB leert leerlingen hoe ze veilig om kunnen gaan met landbouwvoertuigen op de weg, vanuit hun eigen perspectief. Ze worden hierbij geholpen door AOC-studenten en loon- en landbouwwerkers. Dit project wordt al in de provincie Drenthe uitgevoerd.</p>
Landbouwverkeer	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente een programma uitgevoerd. De kwaliteit van het programma is voldoende. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>Een geschikt programma voor landbouwverkeer is het project Veilig met (land)bouwverkeer (VMLB, voormalig VOMOL) van CUMELA. https://www.crow.nl/mobiliteit-en-gedrag/tools/toolkit/documenten/veilig-omgaan-met-opvallend-landbouwverkeer-vomol?searchtext=VOMOL&searchsort=startdate+desc%2c+date+desc%2c+created+desc%3b&page=1&ap=%2fMobiliteit-en-Gedrag%2fTools%2fToolkit&parenturl=/Mobiliteit-en-Gedrag/Tools/ToolkitVMLB leert leerlingen van groep 7 en 8 van de basisschool hoe ze veilig om kunnen gaan met landbouwvoertuigen op de weg, vanuit hun eigen perspectief. Ze worden hierbij geholpen door AOC-studenten en loon- en landbouwwerkers. Dit project wordt al in de provincie Drenthe uitgevoerd.</p>
Fiets (en e-bike)	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente zes programma's uitgevoerd, met name in het basisonderwijs. Programma's zijn over het algemeen van goede kwaliteit en hebben een goed bereik. Probeer het bereik van een aantal interventies te vergroten. Aanvullende maatregelen gewenst, met name voor andere doelgroepen (VO, ouderen).</i></p> <p>In het programma Go Safe zonder afleiding VR van Go Safe ervaren leerlingen van basis- en voorgezet onderwijs (10-14 jaar) via een VR-bril dat het gebruik van een smartphone op de fiets kan leiden tot ernstige ongelukken. Een ander 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 bezighouden 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>Geschikte programma's voor basis- en voorgezet onderwijs die al in de provincie Drenthe worden uitgevoerd en aandacht besteden aan fiets zijn o.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Streetwise basisonderwijs (ANWB) • Blindspot (Traffic Skills – Edcomm) • Fiets Veilig! (Verkeersschool Nijland) • Ik zie, ik zie wat jij niet zag (Onderwijsadviesbureau – contact) • Mobiel in de hand, fiets aan de kant (Traffic Skills – Edcomm) • Stop!Licht! 1/2 (Contactonderwijsbureau v.o.f) • Stop!Licht! 3/4 (Contactonderwijsbureau v.o.f) • Kruispunt (TeamAlert) • Verkeerscarrousel (Traffic Skills – Edcomm) • Missie 3014 (TeamAlert) • Zeven Sloten (Johan Cuhuzak Theater) • Zeven Sloten praktijk onderwijs (Johan Cuhuzak Theater) <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 opriscursus Het Nieuwe Fietsen van VVN, een gevarieerde en interactieve workshop voor oudere fietsers.</p> <p>Daarnaast zijn er speciale trainingen voor e-fietsers. Deze worden onder meer aangeboden door SOAB en de Fietsersbond. Geschikte programma's die al in de provincie Drenthe worden uitgevoerd en passen bij dit risicothema zijn o.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kruispunt (TeamAlert) • Verkeerscarrousel (Traffic Skills – Edcomm) • Dode hoek project (Contactonderwijsbureau v.o.f.) • Ik zie, ik zie wat jij niet zag (Contactonderwijsbureau v.o.f.) • Missie 3014 (TeamAlert) <p>Andere suggesties voor programma's zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fotoframe (Responsible Young Drivers) • Split the Risk (Veiligheid NL)
Ouderen	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></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 opfriscursus Het Nieuwe Fietsen van VVN, een gevarieerde en interactieve workshop voor oudere fietsers.</p> <p>Daarnaast zijn er speciale trainingen voor e-fietsers. Deze worden onder meer aangeboden door SOAB en de Fietsersbond. Voor de doelgroep oudere automobilisten is een zelftest ontwikkeld die ouderen inzicht geeft in hun sterke en zwakke punten in hun rijvaardigheid. Na het invullen van de test ontvangt de oudere automobilist een persoonlijk advies en tips om veilig te blijven rijden. Deze Zelfscan Senior Automobilisten is beschikbaar via de websites van het CBR en van VVN. https://www.cbr.nl/nl/rijbewijs-houden/nl/gezondheidsverklaring/uw-situatie/rijdt-u-nog-prettig-en-veilig-doe-de-rij-bewust-test.htm.</p> <p>Daarnaast zijn er speciale educatieprogramma's voor ouderen, zoals de Rijzeker-training van de ANWB.</p> <p>Een geschikt programma's dat al in de provincie Drenthe wordt uitgevoerd en past bij dit risicothema is de Opfriscursus van VVN.</p>
Jongere automobilisten (18 – 24 jaar)	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente een programma uitgevoerd. De kwaliteit van het programma is goed. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <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 Trials, dat al in de provincie Drenthe wordt uitgevoerd. Deze en soortgelijke projecten verlengen het leertraject van beginnende bestuurders. Trials is gericht op verbetering van hogere orde vaardigheden als gevaarherkenning, inzicht in – en beheersing van – risico's en zelfreflectie. Een project met dezelfde insteek is praktijkdag Drive Xperience.</p> <p>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> <p>Ook het thema afleiding in het verkeer is voor deze doelgroep relevant. Een voorlichtingsproject dat zich richt op het gebruik van smartphones tijdens het rijden is GO MONO van TeamAlert.</p>
Rijden onder invloed	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>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. Andere geschikte programma's zijn o.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Witte Waas (TeamAlert) • 3D Tripping Car (Responsible Young Drivers) wordt al in de provincie Drenthe uitgevoerd • BOB (VVN, TeamAlert, RYD) • Go Safe zonder invloed (Go Safe) <p>Daarnaast verdient het aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over dit thema. Het thema moet regelmatig onder de aandacht worden gebracht van de diverse doelgroepen.</p>
Snelheid in het verkeer	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Zie 30/60 km/uur wegen en Jongere automobilisten</p>
Afleiding in het verkeer	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente een programma uitgevoerd. De kwaliteit van het programma is goed. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>Ook voor afleiding in het verkeer geldt, dat het aan de orde komt in de hiervoor besproken programma's voor jongeren. Andere geschikte programma's zijn o.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Go Safe zonder afleiding (Go Safe) • Wheelie Pop (VVN) • 3D Afleiding Bike (Responsible Young Drivers) wordt al in de provincie Drenthe uitgevoerd <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><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <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).</p>

Kosten

In Aa en Hunze wordt de inzet van verkeerseducatie gecoördineerd door het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe (VVBD) in samenwerking met de regioncoördinatoren. De kosten per educatieproject zoals hierboven genoemd zijn als volgt:

- Veilig op weg! Blijf uit de Dode Hoek: Op aanvraag
- Blindspot: Op aanvraag
- 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: Op aanvraag
- V8N1: Op aanvraag
- VMBL: Op aanvraag
- Go Safe zonder afleiding VR: € 490,- per klas (excl. BTW)
- Op de fiets? Even niets: Op aanvraag
- Streetwise: € 920,- (incl. BTW) voor een Standaard ochtendprogramma. (Tegen een meerprijs is het mogelijk één extra middagsessie per onderdeel te reserveren)
- Fiets Veilig!: €723,05 (incl. BTW)
- Ik zie, ik zie wat jij niet zag: Op aanvraag
- Mobiel in de hand, fiets aan de kant: Op aanvraag
- Stop!licht! 1/2: Op aanvraag
- Stop!licht! 3/4: Op aanvraag
- Kruispunt: € 2650,- per Kruispunt. Daarin kunnen 3 sessies plaats vinden met per sessie 55 tot 120 leerlingen. Tegen een gereduceerd tarief kunnen sessies plaats vinden met per sessie maximaal 30 leerlingen.
- Verkeerscarrousel: € 120,- per docent per lesuur all-in
- Missie 3014: €500,- (incl. BTW) per klas + eenmalig, €500,- opstartkosten, Bij 5 t/m 10 klassen: €3.000,- totaal, Meer dan 11 klassen: €3.500,- totaal
- Zeven Sloten: De eerste voorstelling kost € 735,-, de tweede € 155,- en de derde € 315,-. De bijbehorende forumdiscussies kosten elk € 175,-. De bedragen zijn exclusief BTW en exclusief reiskosten.
- Zeven Sloten praktijk onderwijs: De eerste voorstelling kost € 735,-, de tweede € 155,- en de derde € 315,-. De bijbehorende forumdiscussies kosten elk € 175,-. De bedragen zijn exclusief BTW en exclusief reiskosten.
- Het Nieuwe Fietsen: Op aanvraag
- Dode hoekproject: Op aanvraag
- Fotoframe: € 2.500,- (excl. BTW)
- Split the Risk: De handleiding, het lesmateriaal en het filmmateriaal worden via een digitale omgeving aangeboden. Voor € 125,- per schoollocatie ontvangt u een account voor deze digitale omgeving. Binnen de schoollocatie kan het lespakket voor meerdere klassen worden gebruikt. Het account is geldig voor de duur van het lopende schooljaar.
- Rijzeker training: ANWB-lid € 149,-, ANWB-lid automaat € 161,-, geen ANWB-lid € 169,-
- Opfriscursus: Op aanvraag
- Rijopleiding in stappen (RIS): De RIS is ongeveer even duur als een traditionele rijopleiding. De kosten voor een rijopleiding voor het rijbewijs B bedragen in Nederland gemiddeld tussen de € 1.500,- en € 2.000,-.
- Trials: Voor de deelnemer bedragen de kosten € 60,- of € 70,-, afhankelijk van het gebruik van eigen auto of niet. De overige kosten worden gesubsidieerd door het Verbond van Verzekeraars, provincies en gemeenten.
- Drive Xperience : Een normale standaard praktijkdag met 36 deelnemers kost all-in € 5.350,00. Kosten extra coach (bij XL dag met 42 deelnemers): € 375,00. Kosten 2 extra coaches (bij XXL-dag met 48 deelnemers): € 750,00
- Witte Waas: €2.750,- (incl. BTW)
- 3D Tripping Car: € 2.000 (excl. BTW)
- Go Mono: €2.400,- (incl. BTW)
- BOB: €2.500,- (incl. BTW)
- Go Safe zonder invloed De kosten per deelnemer bedragen € 30,- (bij een groepsgrootte van 20 personen).
- Go Safe zonder afleiding: € 435,38 per klas (incl. BTW)
- Wheeliepop: Op aanvraag
- 3D afleiding Bike: €2.500,- (excl. BTW)
- Educatieve Maatregel Gedrag (EMG): €433,00 opleggingskosten, €834,00 uitvoeringskosten

Engineering

Maatregelrichtingen

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 ¹ .	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 impuls gelden SPV. Voorbeelden hiervan zijn wegversmallingen, het aanleggen van drempels of locatie specifieke ingrepen.
2.5	Herinrichten fietsroutes met hoge intensiteit en/of hoog aantal ongevallen.	Bij het herinrichten van de fietsroutes met een hoog risico zijn de volgende focuspunten van belang: <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.
2.6	Verbeteren en/of volledig herinrichten 60 km/u aandachtswegen	Bij het herinrichten of verbeteren van de 60 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, oversteekvoorzieningen en parkeren langs de rijbaan.• 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)
2.7	Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 60 km/u wegen.	Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV.
2.11	Bij alle herinrichtingen worden de principes van Duurzaam Veilig opgevolgd	

Tabel 11: Maatregelrichtingen Engineering

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.

Locatiegerichte 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
		Zebraapad per stuk	€ 1.200 per stuk
Voetgangervoorzieningen	• Voetgangers • 30 km/uur wegen • 60 km/uur wegen	Aanleggen voetpad	€ 16.000 per 100m
Fietsvoorzieningen	• Fiets • E-bike • oudere (e-) fietser • Jonge fietsers (0-14 jaar) • 16-17 jarige op de snor-/bromfiets	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
Parkeren	• 50 km/u wegen	Opheffen parkeerstroken	€ 450 per parkeervak
Schoolomgeving	• Jonge fietsers (0-14 jaar)	Inrichten veilige schoolomgeving	€ 40.000 per school
		Instellen schoolstraat	€ 12.500 per straat
Snelheidsremmende maatregelen	• 60 km/u wegen	Plateau op kruispunten	€ 40.000 per stuk
		Drempels	€ 20.000 per stuk
Kruispuntoplossing	• 60 km/u wegen	Gelijkwaardig reconstrueren	€ 33.000 per stuk
Wegkant	• 60 km/u wegen	Aanbrengen kantmarkering	€ 9 per meter
		Aanbrengen halfverharding (2-zijden)	€ 100 per meter

Tabel 12: Locatiegerichte maatregelrichtingen Engineering

Enforcement

Maatregelrichtingen

Maatregelen voor handhaving vergen een intensieve samenwerking met de politie.

Nr	Maatregel	Toelichting
3.1	Opname verkeersveiligheid in Integraal Veiligheidsplan-/beleid Aa en Hunze	Het IVP bepaalt de politieinzet voor de komende jaren. Door verkeersveiligheid hierin op te nemen wordt een structurele én gerichte inzet op diverse risico's gebod. Aansluiten bij de landelijke prioriteiten (VARAS-feiten: veelplegers, afleiding, rood licht, alcohol/drugs en snelheid) en aandacht voor actuele ontwikkelingen zoals en fietsverlichting is wenselijk. De specifieke focus voor de politie in Aa en Hunze dient te liggen op rijden onder invloed en afleiding in het verkeer.
3.2	Opzet alcoholmeetnet	Rijden onder invloed is een risico in Aa en Hunze maar 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 Aa en Hunze. 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 een risico in Aa en Hunze maar tevens een thema waar informatie op lokaal niveau een witte vlek is. Een afleidingsmeetnet helpt om meer inzicht te krijgen in de omvang van het risico in Aa en Hunze.
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 normvervaging 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 13: Maatregelrichtingen Enforcement

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.

Uitvoering van het SPV

De komende jaren gaat de gemeente Aa en Hunze aan de slag met het aanpakken van de risicothema's. Voor de uitvoering van het SPV is het noodzakelijk de volgende activiteiten te verrichten:

Uitwerken concrete maatregelprogramma's

Voortbordurend op de uitvoeringsagenda dienen maatregelpakketten en een (meer)jaarlijks maatregelprogramma te worden opgesteld. Het maatregelprogramma wordt mede beïnvloed door beschikbare budgetten, externe stakeholders en onderhoudsregimes. Het maatregelprogramma dient aantoonbaar te maken hoe en in welke mate invulling wordt gegeven aan de doelstellingen uit de uitvoeringsagenda. Om het maatregelprogramma vorm te geven kan gebruik worden gemaakt van de stappen in de factsheet 'Stappenplan-uitvoeringsprogramma' van het kennisnetwerk SPV. Het maatregelprogramma dient in lijn te zijn met het SPV.

Inbedding in andere beleidsplannen

De gemeentelijke risicoanalyse kent veel raakvlakken met andere (gemeentelijke) beleidsplannen zoals het GVVP en de Omgevingsvisie. Het is belangrijk om de hoofdlijnen uit deze risicoanalyse (o.a. de risicothema's) in te bedden in dit beleid. Zo krijgt verkeersveiligheid een betere plek in de grotere mobiliteits- en ruimtelijke context binnen een gemeente en kunnen koppelkansen beter worden gesignaleerd en benut.

Opzetten monitoring

Belangrijk onderdeel van het SPV is het monitoren van de resultaten. Doordat de doelstellingen in de uitvoeringsagenda zijn geformuleerd passend bij de verkeersveiligheidsmonitor biedt dit instrument al een handvat om op een hoog abstractieniveau de inspanning te monitoren. Het instrument biedt echter onvoldoende detaillering om alle inspanning te monitoren. Per activiteit uit het maatregelprogramma dient afzonderlijk worden bepaald hoe de resultaten worden gemonitord.

Update risicoanalyse

Periodiek (bijv. 1x in de 4 jaar) dient er een update te worden gedaan van de risicoanalyse. Dit is noodzakelijk om te bepalen of de nu gesignaleerde risico's nog aan de orde zijn en de investeringen in verkeersveiligheid nog worden ingezet daar waar ze het meest effectieve resultaat leveren.

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 redenerlijnen in de piramidestructuur.



Figuur 12: Beleidspiramide verkeersveiligheid

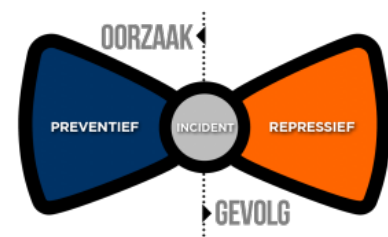
Visie op ‘risico’ in het verkeerssysteem

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 13: 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 (2016-2020)
 - 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 (2016-2020)
 - Wagenpark
 - Leeftijdsklasse
 - Bevolkingsopbouw
- Voorzieningen via OpenStreetMap (2021)
- Vormtoets (aangeleverd door gemeente)
- NWB-weglengtes per snelheids categorie (2020)
- 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
- Klimaatmonitor, 2019

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 de aanvullende verkeerseducatiemaatregelen voor de gemeente Aa en Hunze 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 Aa en Hunze uitgemond in 10 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 verkeerseducatieve 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 verkeerseducatieve 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 provincie Drenthe is om te beginnen een overzicht gemaakt van de in 2019 in Aa en Hunze uitgevoerde verkeerseducatieprogramma’s, ingedeeld naar PVE-doelgroep (zie bijlage). Vervolgens is gekeken in welke mate de uitgevoerde programma’s aansluiten bij de eerder opgesomde risicothema’s. Dat laatste overzicht is terug te vinden in onderstaande tabel.

In onderstaande is aangegeven wat het bereik en de kwaliteit van de ingezette educatie/ voorlichting is geweest. Bij het samenstellen van onderstaande tabel is er voor het scoren van het bereik gekeken welk deel van de doelgroep bereikt is. De volgende scores zijn gehanteerd: 0 = geen bereik (geen activiteiten uitgevoerd); - = onvoldoende bereik (project slechts een of enkele malen uitgevoerd); +/- = beperkt bereik (slechts klein deel van de doelgroep bereikt, bijvoorbeeld project uitgevoerd op beperkt aantal scholen) en + (substantieel deel van de doelgroep bereikt). De kwaliteit van de ingezette programma’s is gebaseerd op het aantal sterren dat op de Checklist Verkeerseducatie is behaald: ++ = 46 - 50 sterren; + = 41 - 45 sterren; +/- = 36 - 40 sterren; - = 35 - 30 sterren; -- = minder dan 30 sterren. Programma’s die niet getoetst zijn met de Checklist Verkeerseducatie, kunnen wij niet beoordelen op kwaliteit. Deze programma’s krijgen een 0 toegekend. Dit hoeft echter niet automatisch te betekenen dat het programma van onvoldoende kwaliteit is.

Op basis van onderstaande kan worden geconcludeerd, dat de ingezette verkeerseducatie zich met name richt op het risicothema Fiets en e-bike. Deze verkeerseducatie is voor de doelgroepen basis- en middelbaaronderwijs en bevat programma’s als ‘Streetwise’ van de ANWB, ‘het Dode Hoek project’ van Onderwijsadviesbureau – contact en ‘Fiets Veilig!’ van Verkeersschool Nijland. Een programma dat bij de risicothema’s Fiets en e-bike en Afleiding in het verkeer hoort, is ‘Verkeersplaneet’ van ZAT projectbureau. Voor het risicothema Landbouwverkeer wordt het programma ‘VOMOL’ van Cumela gegeven. Het programma ‘Trials’ van Trials wordt voor het risicothema Jongere automobilisten (18-24 jaar) gegeven.

Risicothema	Projecten	Bereik	Kwaliteit
1: 30 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	n.v.t.
2: 60 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	n.v.t.
3: Landbouwverkeer	VOMOL – Cumela	-	-/+
4: Fiets (en e-bike)	Blindspot – Traffic Skills - Edcomm	-	++
	Dode hoek project - Onderwijsadviesbureau - contact	+	++
	Fiets Veilig – Verkeersschool Nijland	-	++
	Fietscontrole BO - VVN	+	0
	Streetwise - ANWB	+	++
	Verkeersplaneet – ZAT projectbureau	-	+
5: Ouderen	Geen specifieke projecten	0	n.v.t.
6: Jongere automobilisten (18 – 24 jaar)	Trials	-	+
7: Rijden onder invloed	Geen specifieke projecten	0	n.v.t.
8: Snelheid in het verkeer	Geen specifieke projecten	0	n.v.t.
9: Afleiding in het verkeer	Verkeersplaneet – ZAT projectbureau	-	+
10: Verkeersovertredders	Geen specifieke projecten	0	n.v.t.

Tabel 14: Overzicht van uitgevoerde verkeerseducatie en voorlichting naar risicothema in 2019 in de gemeente Aa en Hunze

Overzicht verkeerseducatieprogramma's 2019

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de in 2019 in Aa en Hunze uitgevoerde verkeerseducatieprogramma's. Voor het bereik is informatie aangeleverd over het aantal leerlingen, deelnemers, scholen dat meedeed aan het programma, of het aantal sessies of controles.

Naam project	Naam producent	Doelgroep						Bereik	Toolkit	Getoetst	Score
		0-4	4-12 (BO)	12-16 (VO)	16-25	25-60	> 60				
Blindspot	Traffic Skills - Edcomm		X					24 leerlingen	Ja	Ja	50
Dode hoek project	Onderwijsadviesbureau - contact		X	X				108 leerlingen, 9 sessies	Ja	Ja	49
Fiets veilig!	Verkeersschool Nijland		X	X				2 sessies	Ja	Ja	46
Fietscontrole BO	VVN		X					117 fietsen + 9 scholen	Nee	Nee	x
Leer in het verkeer	Tjinco BV		X					1 pakket	Ja	Ja	32
Streetwise	ANWB		X					807 leerlingen + 1 school	Ja	Ja	46
Verkeersplaneet	ZAT projectbureau		X					34 leerlingen	Ja	Ja	40
VOMOL	Cumula		X					33 leerlingen	Ja	Ja	38
Trials	Trials					X		12 deelnemers	Ja	Ja	43

Tabel 15: Overzicht van uitgevoerde verkeerseducatie en voorlichting naar doelgroep in 2019 in de gemeente Aa en Hunze