



Risicoanalyse Verkeersveiligheid

Datum 16 november 2021

versie 16112021

GEMEENTE
NOORD
EAST FRYSLÂN

Colofon

Opdrachtgever:

Rapport gegevens:

Rapport:	Risicoanalyse Verkeersveiligheid
Opsteller:	J. Reitsma
Versie:	161121
Datum:	16 november 2021

Vastgesteld:

Door
Datum
Paraaf:

Gemeente Noardeast-Fryslân

Postbus 13
9290 AA Kollum
Tel. (0519) 29 88 88

info@noardeast-fryslan.nl
www.noardeast-fryslan.nl

1 Inleiding

In het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) ligt er voor gemeenten (en provincies) de opgave om de risico's voor verkeersveiligheid in kaart te brengen. In het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) ligt er voor gemeenten (en provincies) de opgave om de risico's voor verkeersveiligheid in kaart te brengen. Landelijk worden de verkeersveiligheidsdoelstellingen niet gehaald. Op 14 februari 2019 is daarom het Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 ondertekend door o.a. het Rijk, IPO en VNG. Hierin is afgesproken dat alle regionale overheden tot een gedegen analyse van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's komen. Waar voorheen verkeersveiligheidsmaatregelen werden bepaald op basis van reeds gebeurde ongevallen, gaat het SPV uit van het beheersen van factoren waarvan is bewezen dat ze leiden tot potentieel gevaarlijke situaties: een proactieve beheersing van verkeersveiligheidsrisico's. Voor de verkeersveiligheid is dit een omslag in het denken.

Voor Fryslân betekent dit dat elke gemeente een risicoanalyse maakt van het gemeentelijk verkeerssysteem. De uitkomsten van alle analyses vinden vervolgens hun weerslag in het Regionaal Uitvoeringsprogramma SPV2030. Bijgevoegd document is de uitgewerkte risicoanalyse van Noardeast-Fryslan. Het achterliggende doel van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is het terugbrengen van het aantal verkeersdoden naar 0 in 2050. In 2020 vielen in Nederland nog 610 verkeersdoden. De afgelopen jaren vielen er gemiddeld 2 verkeersdoden per jaar en 30 gewonden per jaar in onze gemeente. Deze risicoanalyse moet een bijdrage leveren om deze aantallen naar beneden te krijgen

Met behulp van de Rijksbijdrage Verkeersveiligheid wordt de komende jaren gezorgd voor een stevige impuls. Dit betekent o.a. dat beheersmaatregelen, die voortkomen uit een risicoanalyse verkeersveiligheid, voor 50% subsidiabel zijn.

In dit rapport worden de risico's beschreven voor de gemeente Noardeast-Fryslan.

2. Waar staat het SPV 2030 voor?



De nulambitie betekent dat de overheden de handen ineenslaan om een zo groot mogelijk effect op de verkeersveiligheid te bereiken. Het SPV 2030 is geen bundeling van maatregelen, het is een visie op een nieuwe aanpak. Een startpunt voor alle overheden en maatschappelijke partners om structureel aandacht te schenken aan verkeersveiligheid in landelijke, regionale en lokale uitvoeringsprogramma's. Door het in kaart brengen van risico's en vervolgens maatregelen te nemen om de grootste risico's te verminderen wordt de verkeersveiligheid vergroot.

Hierbij wordt ingezet op vijf kernelementen:

- Meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid
- Meer verbondenheid en samenwerking tussen overheden en maatschappelijke organisaties
- Risicogestuurd beleid door analyse van de grootste risico's
- Bevorderen van integraal verkeersveiligheidsbeleid
- Monitoren en bijsturen van de uitvoering in overleg

3. Welke ontwikkelingen doen zich voor?



Maatschappelijke trends beïnvloeden het verkeersveiligheidsdomein en dragen bij aan een negatieve ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers. Het verkeersbeeld verandert: er komen nieuwe voertuigen; het wordt drukker op het fietspad en in de stad; ouderen blijven steeds langer mobiel; digitale media hebben een steeds grotere invloed op het dagelijkse leven en innovaties leiden tot nieuwe vraagstukken waar het de verkeersveiligheid betreft.

4. Welke thema's hebben prioriteit?



Het SPV 2030 beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid. Daarnaast wordt per thema een toekomstbeeld geschetst en ter inspiratie oplossingsrichtingen.

Drie thema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig:

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen

Twee thema's betreffen specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers):

4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers

De laatste vier betreffen risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag.

6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afdleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

De gemeente Noardeast-Fryslan heeft behoefte aan een analyse van de risico's binnen de gemeente op het gebied van verkeersveiligheid. Dit is een gezamenlijke afspraak van alle overheden in ons land, onder andere in VNG verband.

De focus voor onze gemeente ligt hierbij op de thema's waar de gemeente beleidsmatig (makkelijk en relatief veel) invloed op kan uitoefenen. Dit zijn het veilig inrichten van wegen, het geven van goede voorlichting en scholing en het aansturen op effectieve handhaving (de klassieke 3 E's).

In de voorliggende risico analyse ligt de focus dus op de veilige inrichting van wegen en heterogeniteit in verkeer (thema's 1 en 2). Thema 3 (technologise ontwikkelingen) valt buiten de gemeentelijke invloedssfeer. De thema's 4 t/m 9 liggen meer op het vlak van educatie, voorlichting en handhaving. Jaarlijks wordt in het kader van Permanente Verkeerseducatie een gemeentelijk actieplan opgesteld.

De gemeente Noardeast-Fryslan is voornemens om volgend jaar een nieuwe Mobiliteitsvisie te maken. Deze risico analyse dient als input voor de Mobiliteitsvisie. Daarnaast vormt de risico analyse een extra onderbouwing bij het aanvragen voor landelijke of provinciale subsidies voor infrastructurele ingrepen.

2 Aanpak

De gemeente Noardeast-Fryslan voorstaat een pragmatische aanpak voor de ontwikkeling van een risicoanalyse van het wegennet binnen de gemeentegrenzen. Dit gaat om de beleidsthema's 1 & 2. Een risicoanalyse kan zeer gedetailleerd uitgevoerd worden, tot bijvoorbeeld op wegvak- en kruispuntniveau, maar dit is een zeer arbeidsintensief proces. Door te kiezen voor een meer pragmatische aanpak komen ook de grootste knelpunten zeker bovendrijven, waar voor Noardeast-Fryslan de komende jaren al genoeg ambitie in zit om deze knelpunten weg te werken. Vervolgens kan het volledige wegennet nauwkeurig onder loep worden genomen.

Volgend jaar is er het voornemen voor een nieuwe Mobiliteitsvisie. Dat is dan ook een mooi moment om te bezien hoe of we verder gaan met de risicoanalyse.

Deze gemeentelijke risico analyse:

- Geeft input aan het regionaal uitvoeringsprogramma
- Geeft inzicht in de verkeersveiligheid in de gemeente
- Is een nieuw instrument voor het nieuw op te stellen Gemeentelijk Mobiliteitsbeleid (GMP)
- Is een middel om verkeersveiligheid beter onder de aandacht te brengen

3 Inventarisatie verkeersdata

Dit hoofdstuk beschrijft de uitkomsten van de risicoanalyse van de gemeente Noardeast-Fryslân. Hierbij is allereerst verkend welke risicothema's opvallen binnen de gemeente. Hiervoor is gebruik gemaakt van de verkeersveiligheidsinformatie binnen de Verkeersveiligheidsmonitor van RHDHV, de beschikbare Risico-indicatoren van HASTIG, de CROSS-methodiek én Speedprofiles binnen VIA.nl

Verkeersveiligheidsmonitor

De Verkeersveiligheidsmonitor toetst de gemeente Noardeast-Fryslân op een aantal aspecten ten opzichte van de overige gemeentes in Fryslân.

Vraagtekst	Noardeast-Fryslân	Gemiddelde
Geregisteerde ongevallen per 1.000 inwoners - vijfjarig gemiddelde	3,75	4,71
Geregisteerde verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners - vijfjarig gemiddelde	0,73	1,08
Percentage slachtoffers naar leeftijd <18 jaar ten opzichte van het totaal aantal geregisteerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	6,06	13,09
Percentage slachtoffers naar leeftijd 18-24 jaar ten opzichte van het totaal aantal geregisteerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	15,76	14,15
Percentage slachtoffers naar leeftijd 25-50 jaar ten opzichte van het totaal aantal geregisteerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	23,64	26,08
Percentage slachtoffers naar leeftijd >50 jaar ten opzichte van het totaal aantal geregisteerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	53,94	46,50
Percentage geregisteerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 30 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregisteerde slachtoffers - 5 jarig gemiddelde	11,52	21,53
Percentage geregisteerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 50 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregisteerde slachtoffers - 5 jarig gemiddelde	17,58	22,08
Percentage geregisteerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 60 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregisteerde slachtoffers - 5 jarig gemiddelde	21,82	18,10
Percentage geregisteerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 70 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregisteerde slachtoffers - 5 jarig gemiddelde	1,2	1,6

Percentage geregistreerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 80 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - 5 jarig gemiddelde	41,82	17,44
Percentage geregistreerde slachtoffers op wegen met een maximum snelheidslimiet van 100 km/h ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - 5 jarig gemiddelde	1,82	3,37

Percentage geregistreerde slachtoffers te voet ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	1,82	3,60
Percentage geregistreerde slachtoffers op de fiets ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	18,18	24,58
Percentage geregistreerde slachtoffers op de e-bike ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	5,45	5,58
Percentage geregistreerde slachtoffers op de snorfiets ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	1,21	2,77
Percentage geregistreerde slachtoffers op de bromfiets ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	5,45	6,10
Percentage geregistreerde slachtoffers op een motor ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	13,33	6,42
Percentage geregistreerde slachtoffers in een bestelauto ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	3,03	2,13
Percentage geregistreerde slachtoffers in een vrachtauto ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	0,00	0,28
Percentage geregistreerde slachtoffers in een personenauto ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde slachtoffers - vijfjarig gemiddelde	42,42	27,08

Aantal feiten alcohol bromvoertuig/fiets	3,00	1,17
Aantal feiten alcohol motorvoertuig	8,00	7,44
Aantal feiten snelheid binnen bebouwde kom	931,00	1311,67
Aantal feiten snelheid buiten bebouwde kom	1398,00	481,56
Aantal feiten gordels	146,00	81,11
Aantal feiten handheld bellen	144,00	179,06
Aantal feiten helm	13,00	14,78

Aantal VVN meldingen van een onveilige verkeerssituatie met als onderwerp hinderlijk gedrag	10,00	4,41
Aantal VVN meldingen met betrekking tot oversteekbaarheid	29,00	10,53
Aantal slachtoffers naar leeftijd <18	1,00	2,83
Aantal slachtoffers naar leeftijd 18-24	8,00	5,67
Aantal slachtoffers naar leeftijd 25-50	5,00	9,00
Aantal slachtoffers naar leeftijd >50	17,00	13,72
Aantal slachtoffers naar leeftijd 51-70	7,00	7,17
Aantal slachtoffers naar leeftijd >70	10,00	6,56
Aantal VVN meldingen van een onveilige verkeerssituatie met als onderwerp omgevingsfactoren	1,00	0,59
Aantal VVN meldingen van een onveilige verkeerssituatie met als onderwerp onderhoud en beheer	3,00	2,12
Aantal VVN meldingen van een onveilige verkeerssituatie met als onderwerp de weginrichting	30,00	6,47
Percentage weglengte van wegen met een snelheidsregime van 30 km/h dat niet als een 30km/h zone is ingericht	40,00	16,18
Percentage weglengte van wegen met een snelheidsregime van 30 km/h dat sober is ingericht	50,00	47,94
Percentage weglengte van wegen met een snelheidsregime van 30 km/h dat volledig is ingericht als 30km/h zone	10,00	33,53
Percentage weglengte van wegen met een snelheidsregime van 60 km/h dat niet als een 60km/h zone is ingericht	40,00	23,82
Percentage weglengte van wegen met een snelheidsregime van 60 km/h dat sober is ingericht	50,00	46,56
Percentage weglengte van wegen met een snelheidsregime van 60 km/h dat volledig is ingericht als 60km/h zone	10,00	26,76

Vraagtekst	Noardeast-Fryslân	Gemiddelde
Percentage inwoners tot en met 17 jaar	21,2	19,0
Percentage inwoners 18 tot en met 24 jaar	7,7	8,1
Percentage inwoners 25 tot en met 50 jaar	30,0	30,3
Percentage inwoners 50 jaar en ouder	41,13	42,60
Percentage inwoners 51 tot en met 70 jaar	27,50	28,24
Percentage inwoners 70 jaar en ouder	13,63	14,35

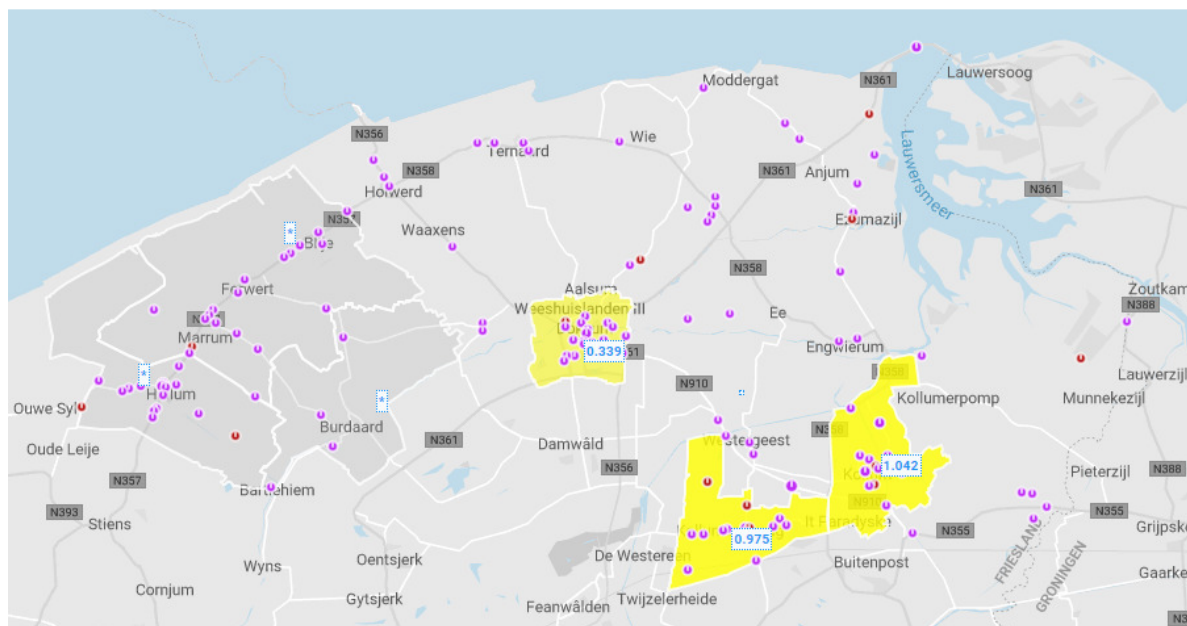
Risico-indicatoren HASTIG

In Tabel 1 worden de risico-indicatoren (geregistreerde ongevallen in relatie tot intensiteit) van Hastig weergegeven voor de verschillende snelheidsregiems. Hieruit blijkt het volgende:

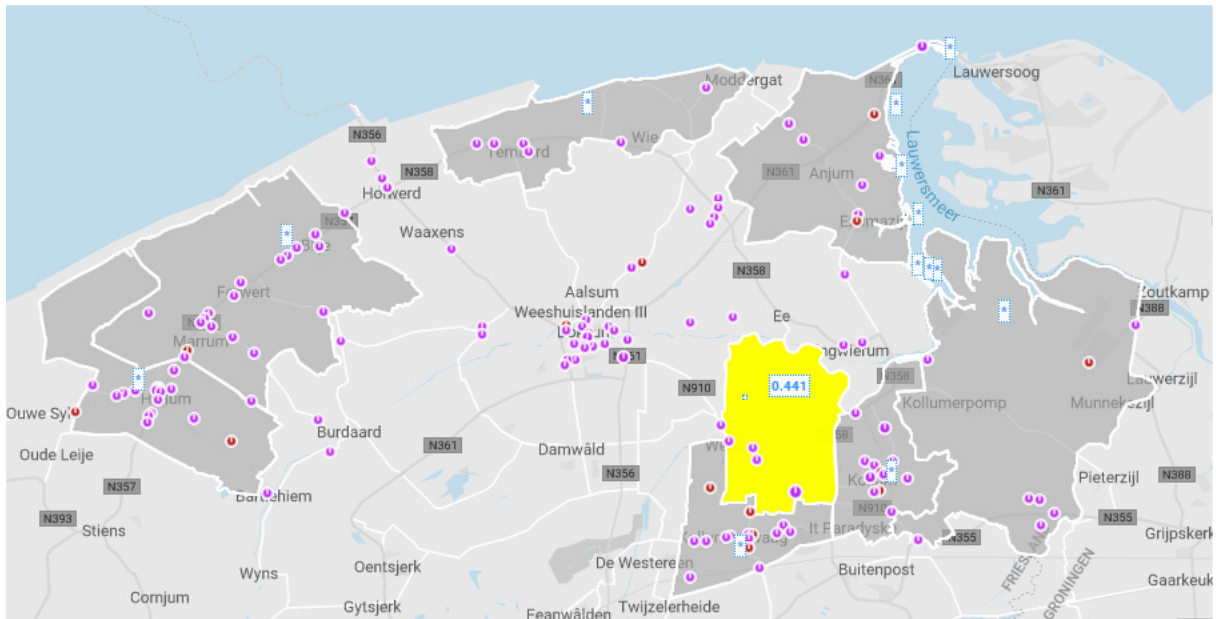
- Voor het snelheidsregiem 30 km/h is het risico in de gemeente Noardeast-Fryslân veel lager dan gemiddeld in de provincie Fryslân (0,405 t.o.v. 0,736);
- Voor het snelheidsregiem 50 km/h is het risico in de gemeente Noardeast-Fryslân iets lager dan gemiddeld in de provincie Fryslân (0,349 t.o.v. 0,476);
- Voor het snelheidsregiem 60 km/h is het risico in de gemeente Noardeast-Fryslân iets lager dan gemiddeld in de provincie Fryslân (0,534 t.o.v. 0,596);
- Voor het snelheidsregiem 80 km/h is het risico in de gemeente Noardeast-Fryslân iets hoger dan gemiddeld in de provincie Fryslân (0,0.234 t.o.v. 0,212).

SNELHEIDSREGIEM	GEMEENTE NOARDEAST-FRYSLÂN	PROVINCIE FRYSLÂN
30 KM/H	0,405	0,736
50 KM/H	0,349	0,476
60 KM/H	0,534	0,596
80 KM/H	0,234	0,212

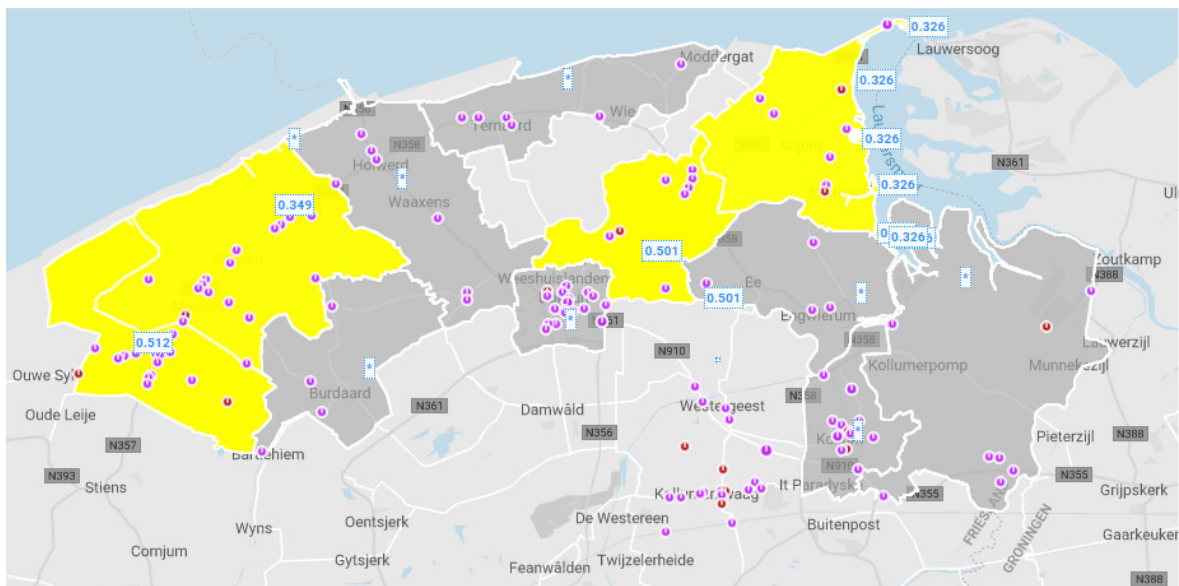
Tabel 1: risico-indicatoren Hastig voor gemeente Noardeast-Fryslân en het gemiddelde in de provincie Fryslân



Figuur 1: lokale bijzonderheden risico-indicatoren snelheidsregiem 50 km/h



Figuur 2: lokale bijzonderheden risicoindicatoren snelheidsregiem 60 km/h



Figuur 3: lokale bijzonderheden risicoindicatoren snelheidsregiem 80 km/h

CROSS-methodiek en Speedprofiles VIA.nl

In Figuur 4 wordt de CROSS-snelheidsscore op alle wegen in de gemeente Noardeast-Fryslân weergegeven. In de top 10 van de wegen met de hoogste (en onveiligste) score staan 8 gemeentelijke wegen, namelijk:

1. De Dolle
2. Woudweg
3. Foarwei
4. Eelke Meinertswei
5. Achterwei
6. Dongeradyk
7. Kleasterdyk
8. Birdaarderstraatweg

Deze wegen scoren hoog voor zowel het aandeel ongevallen als de snelheidsovertredingen.



Figuur 4: CROSS-snelheidsscore gemeente Noardeast-Fryslân (bron: via.nl)

In Figuur 5 zijn de snelheden (V85) op de wegen in de gemeente Noardeast-Fryslân weergegeven. Enkele wegen die in negatieve zin opvallen zijn bijvoorbeeld:

- Kwelderweg (snelheidsregiem 80 km/h)
- Hearrewei (snelheidsregiem 60 km/h)
- Friesestraatweg (snelheidsregiem 60 km/h)



Figuur 5: V85 op wegen in de gemeente Noardeast-Fryslân. Op paars gekleurde wegen vinden veel snelheidsovertredingen plaats

3.1 Input vanuit de Mienskip

Het te snel rijden van het verkeer is een vaak gehoorde klacht en staat hoog op de agenda van de meeste dorpsbelangen en wijkraden. Er springt overigens geen specifieke wegcategorie uit waar de meeste klachten vandaan komen.

Dat verkeersveiligheid enorm leeft bij de inwoners deed wel blijken tijdens de inventarisatietoer bij de Omgevingsvisie. Verkeersveiligheid stond in de top 3 van de meest gehoorde zaken waar aandacht aan geschonken moet worden.

3.2 Opvallende zaken uit de inventarisatie van de verkeersdata

Qua verkeersgedrag loopt de gemeente iets negatief uit de pas. Gezien het gemiddelde van Fryslân draagt men hier minder de gordel en zijn er meer overtredingen met alcohol in het verkeer. Ook worden er aanmerkelijk meer bekeuringen uitgedeeld wat betreft de snelheidsovertredingen.

De inrichting van de wegen, conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig, loopt in de volle breedte achter op het Fries gemiddelde. Dit geldt dus voor 30, 50, 60 en 80 km/uur wegen. Hier is nog een flinke inhaalslag nodig. Opvallend is wel dat het risico op 30 km/uur-wegen in de gemeente veel lager is dan gemiddeld in de provincie. De 50 en 80 km/uur-wegen in de gemeente doen het iets slechter dan gemiddeld. Ondanks dat de weginrichting in volledige breedte achterloopt bij het gemiddelde zijn het aantal ongevallen en geregistreerde verkeersslachtoffers wel lager dan het gemiddelde. Het aantal meldingen bij VVN is daarentegen wel relatief hoog.

4 Beleidsinventarisatie

In het vorige hoofdstuk zijn op basis van de verkeersdata de risico's voor de gemeente Noardeast-Fryslan in kaart gebracht. In dit hoofdstuk is de inventarisatie vanuit de beleidsmatige invalshoek gemaakt.

4.1 Veilige inrichting van wegen (thema 1 & 2)

De gemeente Noardeast-fryslan voorstaat een pragmatisch aanpak. In dit onderzoek worden vijf belangrijke risico-indicatoren in kaart gebracht.

1. Ontsluitingswegen

Het gaat om de wegen "niet-zijnde" erftoegangswegen. Als input hiervoor zijn de vigerende GVVP's gebruikt van nog de oude gemeentes Dongeradeel, Ferwerderadiel en Kollumerland. Deze ontsluitingswegen kennen per definitie een hoger risico omdat de maximumsnelheid hoger ligt, het vaak de drukkeren wegen zijn en objectieve ongevallencijfers ook aangeven dat deze wegen gevoelig zijn voor ongevallen.

2. Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer

Gezien de schaalvergroting in de landbouw groeit ook het materieel mee. Tegenwoordig zijn deze landbouwvoertuigen groot en zwaar en rijden snel. Rijsnelheden van 50 km/uur of sneller zijn geen uitzondering meer. De agrarische sector is relatief belangrijk voor onze gemeente dus is er ook relatief veel landbouwverkeer. Dit landbouwverkeer maakt ook gebruik van erftoegangswegen zonder fietspad. Dit brengt de nodige risico's met zich mee. De provincie heeft in 2013 de belangrijkste routes voor het landbouwverkeer in kaart gebracht. De routes van het kwaliteitsnetwerk worden meegenomen.



3. Majeure fietsroutes

Op bijna alle wegen wordt gefietst. Fietsen willen we als gemeente stimuleren. Het is gezond en een duurzaam alternatief voor de auto. Op de fiets ben je wel veel kwetsbaarder in het verkeer dan bijvoorbeeld in de auto of op de trekker. Dit brengt dus de nodige risico's met zich mee. Voor deze analyse worden de belangrijkste fietsroutes meegenomen. Als bron hiervoor geldt de nota Fryslân Fytslân en worden de fietssnelwegen en hoofd fietsroutes meegenomen.



4. Verkeersveiligheidskaart (CROSS-methodiek)

De verkeersveiligheidskaart (zie hoofdstuk 3) geeft op basis van data de ongevallenscore en de snelheidsscore aan. Beide zaken zijn van wezenlijk belang bij risico's in het verkeer. Voor deze analyse worden de weggedeelten meegenomen die een hoge ongevallenscore en een hoge snelheidsscore hebben. Omdat dit een dubbele risicofactor herbergt (objectieve ongevallen en hoge snelheid) weegt deze risicofactor ook zwaarder dan de andere benoemde vier items. De input vanuit hoofdstuk 3 (verkeersdata m.b.t snelheid en ongevallen) zit in deze risicofactor verwerkt.

5. 80 km/uur en 50 km/uur wegen zonder (vrijliggende) fietsvoorziening

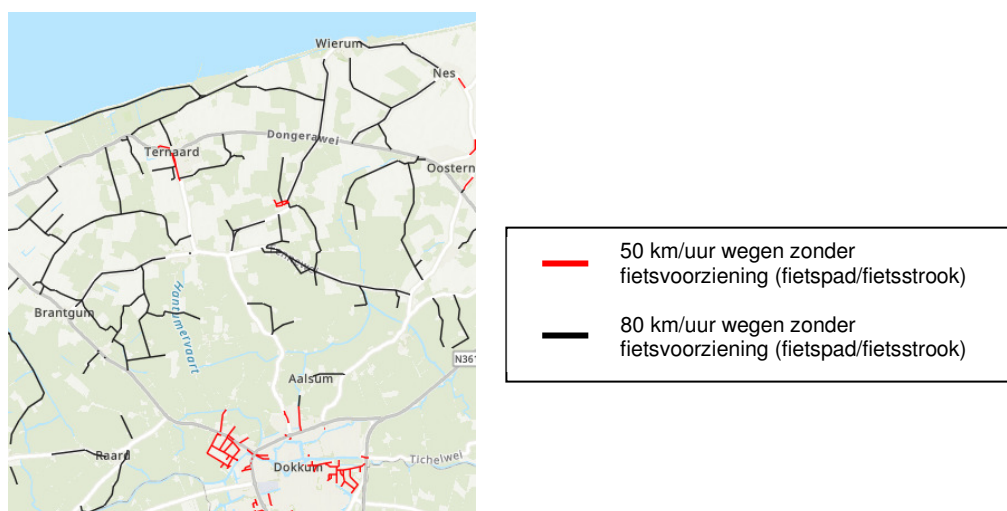
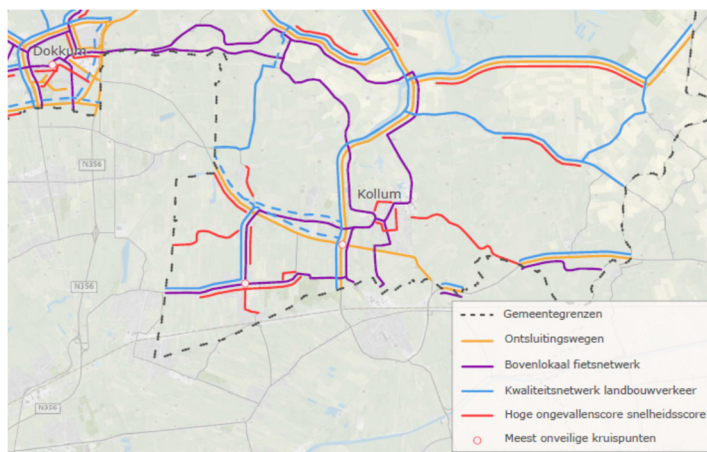
Grote risicofactoren in het verkeer zijn verschil in massa en verschil in snelheid. Wanneer de fietser de weg moet delen met bijvoorbeeld een (vracht)auto en tractor dan doen deze risico's zich voor. Dit is vooral het geval op de 50 km/uur binnen de bebouwde kom en de 80 km/uur wegen buiten de bebouwde kom zonder fietsvoorzieningen, bijvoorbeeld een vrijliggend fietspad of fietsstroken. Deze weggedeelten zijn ook meegenomen.

Zoals de aanpak voorstaat worden alle Safety Performance Indicators' (SPI's) meegenomen in deze aanpak. Als gemeente voegen we hier het landbouwverkeer expliciet aan toe. Gezien het DNA van onze gemeente (veel agrariërs) is het landbouwverkeer hier juist een belangrijk item m.b.t. de verkeers(on)veiligheid.

Al deze kaarten/netwerken worden over elkaar heen gelegd. Door gebruik te maken van een beperkt aantal kaarten is in een oogopslag te zien welke weggedeelten meerdere risicofactoren kennen. Oftewel: hoe meer lijnen, des te meer risicofactoren en daarmee in potentie gevaarlijker. Aan de hand van deze kaarten kan een prioritering worden gemaakt. Elke lijn (risicofactor) telt mee, maar de lijn van de verkeersveiligheidskaart weegt dubbel mee, omdat de verkeersveiligheidskaart de locaties aangeeft met relatief veel ongevallen en waar relatief snel wordt gereden. Eigenlijk twee risicofactoren in één kaart. Aan de hand van de scores vindt een rangschikking plaats.

Binnen deze rangschikking zullen ook weggedeelten zitten die in eigendom en beheer zijn bij de provincie. Uiteraard heeft de gemeente geen zeggenschap voor het nemen van maatregelen op provinciale wegen. Wij zullen de resultaten delen met de provincie. De focus voor ons zal liggen op de weggedeelten die in beheer zijn bij de gemeente.

Aan de hand van deze aanpak zijn een tweetal kaarten gemaakt met de netwerken/routes van de verschillende risicofactoren. Hieronder zijn beide kaarten (uitsnede) weergegeven. De volledige versies zijn als bijlage toegevoegd.



In een oogopslag zijn de meest risicovolle wegen binnen de gemeente te zien. Met behulp van de rekenmethodiek kan er een rangschikking worden gemaakt. De betreffende eenduidige weggedeelten zijn verwerkt in een lijst met bijbehorende scores. Hoe hoger de score, des te meer functies/risico's er op dit weggedeelte zitten en daarmee uiteindelijk een hogere prioriteit kent. De top 25 van de lijst (excl. Provinciale wegen) staat hieronder weergegeven. Kijken we bijvoorbeeld naar de top tien dan zien we dat de meeste wegen in meer of mindere mate reeds in beeld zijn als knelpunt. Dit geeft aan de pragmatische opzet van dit onderzoek een goede weergave is van de werkelijkheid. In de bijlage staat de volledige lijst. Er is daarachter ook aangegeven welke stappen of maatregelen/onderzoek er nodig zijn.

Risicoanalyse									
	weg-beheerder	Straat/route	wegvak	GOW & Stroomweg	Hoofd fietsroute of -snelweg	Landbouwroute	ongevallen en te hard rijden	fietsers op rijbaan bij 50 en 80 km-wegen	score
1	gem.	De Westereen - Veenkloost	Foarwei	1	1	1	2	1	6
2	gem.	Kollumerzwaag - N910	triemsterloane	1	1	1	2	1	6
3	gem.	Marrum -Wanswert	Nieuwegeweg	1		1	2	1	5
4	gem.	Anjum - Dokkumer Nieuwe Z	Skanserwei & Saatsenwei	1		1	2	1	5
5	gem.	Dokkum	Stroobosserweg	1	1		2		4
6	gem.	Wyns - Dokkum	Hoofdweg & Birdaarderstraatweg		1	1	2		4
7	gem.	Dokkum - Wetsens	Metslawiersterweg		1	1	2		4
8	gem.	Dokkumer Nieuwe Zijlen - Z	Kwelderweg & Nittersweg	1		1	2		4
9	gem.	Dokkum	Hardraversdijk	1	1		2		4
10	gem.	Raard	De Tange			1	2	1	4
11	gem.	Ferwert - Burdaard	Harstawei Hikkaarderdyk			1	2	1	4
12	gem.	Oosternijkerk - Paesens	Langgrousterwei			1	2	1	4
13	gem.	Zuidermiedweg	Zuidermiedweg			1	2		3
14	gem.	Bartlehiem - tergracht	leddyk			1	2		3
15	gem.	Dokkum - Oostrum	Tichelwei		1		2		3
16	gem.	N358 - Warfstermolen	Foijingaweg & Gruytsweg			1	2		3
17	gem.	N358 - Kollum	Van Limburg Stirumweg & Tochtmalaan	1			2		3
18	gem.	Dokkum	Rondweg-West & Rondweg-Noord	1		1			3
19	gem.	Dokkum	Woudweg	1			2		3
20	gem.	Dokkum	Birdaarderstraatweg		1		2		3
21	gem.	Dokkum	Dongeradyk	1			2		3
22	gem.	Wanswert - Steenendam	Goslingaweg & ledyk & Hikkaarderdyk & Kolkhuizerweg	1		1		1	3
23	gem.	Lichtaard - Raard	Flieterpsterdyk & Kleffenswei				2	1	3
24	gem.	Wetsens - Anjum	Metslawiersterweg & Roptawei & Hearrewei		1	1		1	3
25	gem.	Wetsens - Oosternijkerk	Grytsmanswei & Siercksmawei		1	1			2

4.2 Verkeerseducatie & handhaving (thema 4 t/m 9)

Iedere Nederlander z'n leven lang 'verkeersles'. Dat is het idee achter Permanente Verkeers Educatie (PVE). Doel van permanente verkeerseducatie is om verkeersdeelnemers 'van driewieler tot rollator' de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer. Dat houdt in dat er verkeerseducatie plaatsvindt op elk moment waarop verwacht kan worden dat de bestaande kennis, vaardigheid en motivatie niet (meer) voldoende zijn. Hierbij gaat het dus zeker niet alleen om kennis van verkeersregels, maar vooral ook om risicobewustzijn en de vertaling naar veilig gedrag. PVE moet de verkeersdeelnemer gedurende zijn hele leven door educatie en training in staat stellen en houden om veilig aan het verkeer deel te kunnen nemen. Van jong tot oud betekent dit de volgende leerdoelen:

- Kennis;
- Vaardigheden;
- Inzicht;
- Houding.

De gemeente Noardeast-Fryslân is actief bezig op het gebied verkeerseducatie. Dit wordt grotendeels bewerkstelligd door de goede samenwerking tussen verschillende instanties (scholen, belangenorganisaties (VVN, ROF e.d). De gemeente initieert, ondersteunt en financiert de activiteiten. Het is van belang dat deze samenwerking in stand blijft. Het activiteitenpakket dient afgestemd te zijn op daadwerkelijke behoeftes en de actualiteit. In overleg met de verschillende partijen wordt er jaarlijks een op maat gesneden activiteitenpakket opgesteld. Voor de uitvoering van de projecten c.q. acties uit het actieplan wordt zoveel mogelijk samenwerking en afstemming gezocht met instanties als VVN, scholen, het ROF en de regio.

In 2011 hebben de colleges van Dongeradeel, Ferwerderadiel en Kollumerland ca het Manifest Verkeersveiligheid Fryslân 2011-2025 ondertekend. Daarmee hebben de gemeenten zich geschaard achter de doelstelling 50% minder ernstige verkeersslachtoffers in Fryslân zoals beschreven in Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025 van provincie Fryslân.

Een greep uit de activiteiten die (bijna) jaarlijks plaatsvinden in de gemeente zijn:

- Theoretisch en praktisch verkeersexamen (voor basisscholen)
- Verkeersmarkt en -lessen (voortgezet onderwijs)
- Bromfietscursussen (voortgezet onderwijs)
- Verkeerseducatie voor ouderen, zoals Rijvaardigheidsdag, cursus Bijtanken en Oppoetsen, Scootmobieltraining.

De gedragscomponent van verkeersveiligheid is terrein dat blijvend aandacht verdiend. Permanente verkeerseducatie blijft noodzakelijk van jong tot oud. De opvallende zaken uit de verkeersdata betreffende 'gedrag' en zullen meegenomen worden in de jaarplannen. Verkeershandhaving is een exclusieve taak voor de politie m.b.t. snelheidscontrole, gordel, drugs etc.

5 Hoe nu verder?

De verkregen knelpuntenlijst zal onderdeel uitmaken van het beleid. Een flink aantal knelpunten maken al onderdeel uit van lopende onderzoeken/projecten. Deze lijst zal naast de planning worden gelegd van het reguliere wegenonderhoud, zodat werk-met-werk gemaakt kan worden voor aanpassingen aan de infrastructuur.

Het voornemen is om volgend jaar een nieuw Mobiliteitsplan te maken. Deze Risicoanalyse nemen we mee als input. De aandachtspunten op het gebied van mens en gedrag zullen we meenemen bij het opstellen van het jaarlijkse verkeerseducatieplan.

Zaken aangaande verkeershandhaving zullen we voorleggen aan de politie. Vier keer per jaar vindt er 'Verkeersoverleg' plaats. Aan tafel zitten de portefeuillehouder verkeer, politie en de verkeersambtenaren. Handhavingsverzoeken kunnen dan geagendeerd en worden besproken.

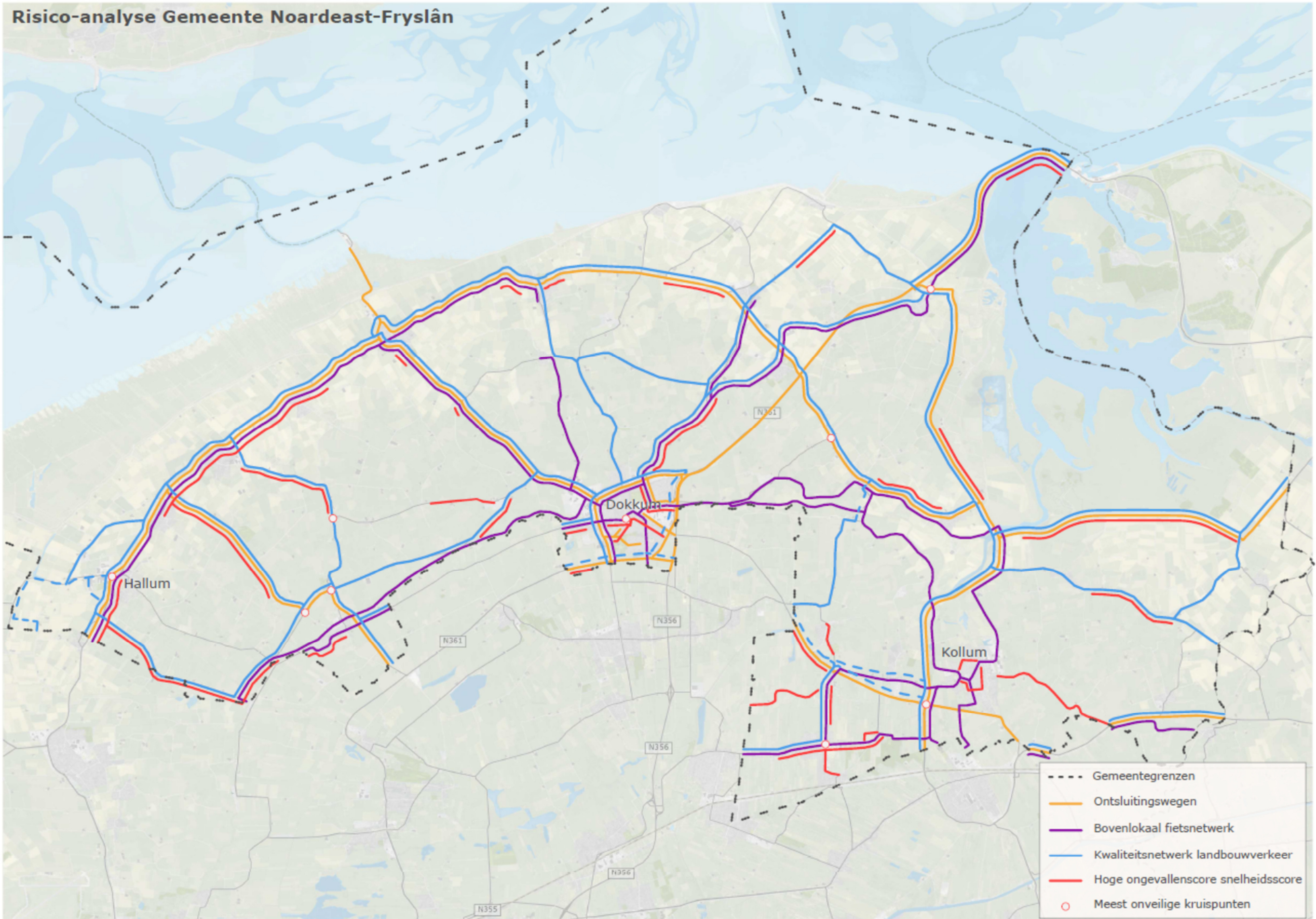
6 Knelpuntenlijst

Hieronder staat de totale lijst aangegeven met knelpunten, voortkomende uit deze risicoanalyse, met daarbij aangegeven wat de vervolgstappen zullen zijn.

Risicoanalyse										Zoekrichting oplossing
weg-beheerder	Straat/route	wegvlak	GOW & Stroomweg	Hoofdfiets-route of -snelweg	Landbouw-route	ongevallen en te hard rijden	fietsers op rijbaan bij 50 en 80 km-wegen	score		
1	gem. De Westereen - Veenklooster	Foarwei	1	1	1	2	1	6	ANNO Leefbaarheidsopgave middengebied	
2	gem. Kollumerzwaag - N910	Triemsterloane	1	1	1	2	1	6	ANNO Leefbaarheidsopgave middengebied	
3	gem. Marrum - Wanswert	Nieuweweg	1		1	2	1	5	studie verbinding N357-N361/ Ee-vallei	
4	gem. Anjum - Dokkumer Nieuwe Zijen	Skanserwei & Saatsenwei	1		1	2	1	5	verder onderzoek aan de hand van DV	
5	gem. Dokkum	Strobosserweg	1	1		2		4	meenemen in GMP + meenemen in herstructurering Hogedijken-West	
6	gem. Wyns - Dokkum	Hoofdweg & Dokkumer Straatweg & Klaarkampsterwei & Burdaarderstrjitwei		1	1	2		4	studie verbinding N357-N361/ Ee-vallei, voor PPN 2022 rotonde voorgedragen op kruispunt Birdaarderstraatweg/Kolhuizerweg	
7	gem. Dokkum - Wetsens	Metslawiersterweg		1	1	2		4	meenemen in GMP	
8	gem. Dokkumer Nieuwe Zijen - Zoutkamp	Kwelderweg & Nittersweg	1		1	2		4	meenemen in GMP	
9	gem. Dokkum	Harddravertsdijk	1	1		2		4	meenemen in GMP	
10	gem. Raard	De Tange			1	2	1	4	studie verbinding N357-N361/ Ee-vallei	
11	gem. Ferwert - Burdaard	Harstawei & Hikkaarderdyk			1	2	1	4	studie verbinding N357-N361/ Ee-vallei	
12	gem. Oosternijkerk - Paesens	Langrousterwei			1	2	1	4	meenemen in GMP	
13	gem. Zuidermiedweg	Zuidermiedweg			1	2		3	studie verbinding N357-N361/ Ee-vallei	
14	gem. Bartlehiem - Tergracht	ledyk			1	2		3	studie verbinding N357-N361/ Ee-vallei	
15	gem. Dokkum - Oostrum	Tichelwei		1		2		3	meenemen in GMP	
16	gem. N358 - Warfstermolen	Foijingaweg & Gruytsweg			1	2		3	meenemen in GMP	
17	gem. N358 - Kollum	Van Limburg Stirumweg & Tochtmalaan	1			2		3	meenemen in GMP	
18	gem. Dokkum	Rondweg-West & Rondweg-Noord	1	1	1			3	meenemen in GMP	
19	gem. Dokkum	Woudweg	1			2		3	meenemen in GMP	
20	gem. Dokkum	Birdaarderstraatweg		1		2		3	meenemen in GMP	
21	gem. Dokkum	Dongeradyk	1			2		3	meenemen in GMP	
22	gem. Wanswert - Steenendam (N361)	Goslingaweg & Iedyk & Hikkaarderdyk & Kolhuizerweg	1		1		1	3	studie verbinding N357-N361/ Ee-vallei	
23	gem. Lichtaard - Raard	Flieerpsterdyk & Van Kleffenswei				2	1	3	meenemen in GMP	
24	gem. Wetsens - Anjum	Metslawiersterweg & Roptawei & Hearrewel		1	1		1	3	meenemen in GMP	
25	gem. Wetsens - Oosternijkerk	Grytsmanswei & Siercksmawei		1	1			2	meenemen in GMP	
26	gem. Niawier - Metslawier	Mearswei				2		2	meenemen in GMP	
27	gem. N358 - Kollum	Willem Loreweg	1	1				2	meenemen in GMP	
28	gem. Kollum - N361	Hesseweg				2		2	meenemen in GMP	
29	gem. Kollum	Voorstraat & Eskestraat & Bogemansstraat & G. Japicxstrjitte & Andreastraat				2		2	meenemen in GMP	
30	gem. Kollumerzwaag - Zandbulten	Koarteloanne				2		2	ANNO Leefbaarheidsopgave middengebied	
31	gem. Zwagerbosch	Spoarbuorren Sud				2		2	ANNO Leefbaarheidsopgave middengebied	
32	gem. Triemen - De Westereen	De Dölle				2		2	ANNO Leefbaarheidsopgave middengebied	
33	gem. Westergeest	Eelke Meindertswei				2		2	meenemen in GMP	
34	gem. Tergracht - Jannum	ledyk			1		1	2	studie verbinding N357-N361/ Ee-vallei	
35	gem. Hantumerhoek - Niawier	Fennewei			1		1	2	meenemen in GMP	
36	gem. Paesens - Anjum	Boltawei			1		1	2	meenemen in GMP	
37	gem. Stasjonswei Ternaard	N358 - komgrens			1		1	2	meenemen in GMP	
38	gem. Altenastreek Dokkum	Rondweg-Noord - Gedom. Hantumervaart	1			1	1	2	meenemen in GMP	
39	gem. Alde Lije - Hallum	Viihüsterdyk & Doniawei			1			1	Afgelopen jaar ingericht als 60 km/uur-zone	
40	gem. Marrum - Hallumerhoek	Botniaweg & Hoge Herenweg			1			1	meenemen in GMP	
41	gem. Tergracht - Dokkum	Jaachpaad		1				1	meenemen in GMP	
42	gem. komgrens Ternaard - Dokkum	Ternaarderwei & Stasjonswei & Dokkumerwei			1			1	meenemen in GMP	
43	gem. Hantum - Dokkum	Hantumerweg			1			1	meenemen in GMP	
44	gem. Oostrum - Ee	Skieppereed			1			1	meenemen in GMP	
45	gem. Dokkum - Dokkumer Nieuwe Zijen	Jaachpaad			1			1	meenemen in GMP	
46	gem. Munnekezijl - Warfstermolen	Nittersweg & Olde Borchweg			1			1	meenemen in GMP	
47	gem. Warfstermolen - Pieterzijl	Leegsterweg			1			1	meenemen in GMP	
48	gem. N355 - Visvliet	Friesestraatweg		1				1	meenemen in GMP	
49	gem. Kollum - Buitenpost	Tollingawei			1			1	meenemen in GMP	
50	gem. N358 - Kollum	Sânwielerpaad			1			1	meenemen in GMP	
51	gem. N358 - Veenklooster	Keningswei			1			1	meenemen in GMP	
52	gem. N358 - Ee	Waldyk			1			1	meenemen in GMP	
53	gem. Ee - Westergeest	Weardebuorsterwei			1			1	meenemen in GMP	
54	gem. Dokkum	Parklaan	1					1	meenemen in GMP	
55	gem. Dokkum	Damwâlderreefsje		1				1	meenemen in GMP	
56	gem. Verblijfsgebied 1	westzijde N357 langs waddenkust						1	meenemen in GMP	
57	gem. Verblijfsgebied 2	Hallum-Tergracht-Bartlehiem						1	meenemen in GMP	
58	gem. Verblijfsgebied 3	N357 - Dokkumer Ee						1	meenemen in GMP	
59	gem. Verblijfsgebied 4	Dokkum - Holwerd - Metslawier						1	meenemen in GMP	
60	gem. Verblijfsgebied 5	ten noorden N358 en ten westen N361						1	meenemen in GMP	
61	gem. Verblijfsgebied 6	Anjumer Kolken						1	meenemen in GMP	
62	gem. Verblijfsgebied 7	Lauwersmeergebied westzijde Saatsenwei						1	meenemen in GMP	
63	gem. Verblijfsgebied 8	N358 - N910 (Westergeest Ee)						1	meenemen in GMP	
64	gem. Verblijfsgebied 9	Kollumerzwaag e.o.						1	meenemen in GMP	
65	gem. Verblijfsgebied 10	ten oosten Kollum						1	meenemen in GMP	

7 Bijlage: Overzichtskaarten

Risico-analyse Gemeente Noardeast-Fryslân



Overzichtskaart provincie Fryslân

