

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Noordoostpolder

Risicoanalyse verkeersveiligheid gemeente Noordoostpolder

Datum 2 november 2020
Kenmerk 006619.20200526.N1.03
Eerste versie 26 mei 2020

1 Inleiding

1.1 Extra maatregelen nodig om verkeersveiligheidsambities te halen

Zowel de Verenigde Naties als de Europese Unie hebben als doelstelling om het aantal verkeersdoden en het aantal ernstige verkeersgewonden tussen 2020 en 2030 te halveren. Als gekeken wordt naar de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden in de afgelopen twee decennia, dan blijkt dat de dalende trend in het aantal verkeersdoden in Nederland tot stilstand is gekomen, en vanaf 2013 zelfs stijgend is.



Figuur 1.1: Ontwikkeling in verkeersdoden (bron: Monitor verkeersveiligheid 2019, SWOV)

Hieruit kan geconcludeerd worden dat de genoemde ambities niet gehaald zullen worden, als we op de huidige manier doorgaan; aanvullende maatregelen zijn nodig.

Dit werd ook geconcludeerd door ruim 30 organisaties die in 2017 een gezamenlijk manifest hebben opgesteld: 'Maak van verkeersveiligheid een nationale prioriteit'. In het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' van het kabinet Rutte III, staat: 'Samen met (branche)organisaties, provincies, gemeenten en handhavende instanties zetten we ons in voor de realisatie van het manifest 'Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit''.

1.2 Uitwerking in 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030'

De Rijksoverheid heeft de plannen voor het terugdringen van het aantal verkeersdoden en -slachtoffers opgenomen in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie van Justitie en Veiligheid hebben deze plannen samen met gemeenten, provincies en maatschappelijke organisaties opgesteld. De maatschappij vraagt dus om minder verkeersslachtoffers en de politiek (op alle niveaus) heeft beloofd daar werk van te maken.

1.3 Risicogestuurde aanpak

Een van de kernelementen van het SPV is een risicogestuurde verkeersveiligheidsbenadering. Dat betekent dat beleid gebaseerd wordt op inzicht in de grootste risico's.

Wat houdt een risicoanalyse in?

Risicogestuurd beleid is gericht op een proactieve aanpak van risico's in het verkeerssysteem. Er wordt niet alleen gekeken naar ongevallen en slachtoffers, maar er worden risicoanalyses gemaakt van specifieke delen van het wegennet: Van welke factoren weten we zeker dat ze leiden tot potentieel gevaarlijke situaties in het verkeerssysteem?

Bij deze risicoanalyse wordt gebruik gemaakt van wetenschappelijk onderbouwde informatie over veelvoorkomende ongevalsoorzaken en daarvan afgeleide risicofactoren. Op basis daarvan wordt gericht beleid ontwikkeld om de belangrijkste risico's aan te pakken.

In fase 1 van de uitwerking van het SPV brengen de regio's en gemeenten de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's van hun verkeerssysteem in kaart. In deze risicoanalyse hebben wij dat gedaan voor de gemeente Noordoostpolder.

1.4 Uitwerking risicoanalyse Noordoostpolder

Voor de risicoanalyse van de gemeente Noordoostpolder is uitgegaan van het 'Stappenplan risicoanalyse verkeerssysteem' van het SPV. Elke stap wordt beschreven in een apart hoofdstuk:

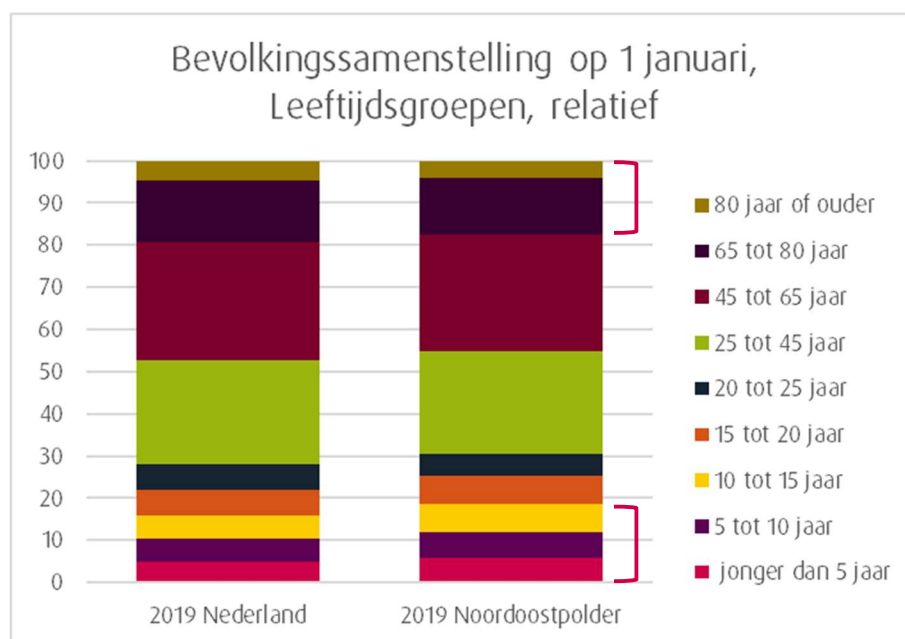
- Hoofdstuk 2: Demografie, hoe is de bevolking samengesteld?
- Hoofdstuk 3: Infrastructuur, wat zijn de kenmerken van wegen en fietspaden?
- Hoofdstuk 4: Snelheid: hoe snel wordt er gereden?
- Hoofdstuk 5: Rijden onder invloed: hoe vaak gebeurt dat (landelijk)?
- Hoofdstuk 6: Ongevallen: wat blijkt uit de ongevals cijfers?
- Hoofdstuk 7: Prioriteren: welke risico's pakken we als eerste aan?

2 Demografie

2.1 Bevolkingsopbouw per leeftijd

In de hiernavolgende figuren is de bevolkingssamenstelling van de Noordoostpolder en Nederland te zien. In de bevolkingssamenstelling zijn verschillende leeftijdsgroepen te zien. Het SPV gaat op basis van leeftijdsgroepen uit van een groter risico voor onervaren en kwetsbare verkeersdeelnemers. De leeftijdsgroep van 15-20 jaar wordt gezien als onervaren verkeersdeelnemers. De leeftijdsgroepen 0-15 jaar en 65+ zijn de kwetsbare verkeersdeelnemers.

Bij het vergelijken van de Noordoostpolder met het landelijke gemiddelde zijn geen grote verschillen te zien. De Noordoostpolder heeft een iets jongere bevolking dan de rest van Nederland. Het verschil is echter niet zo groot dat het risicobeeld hierdoor verandert.

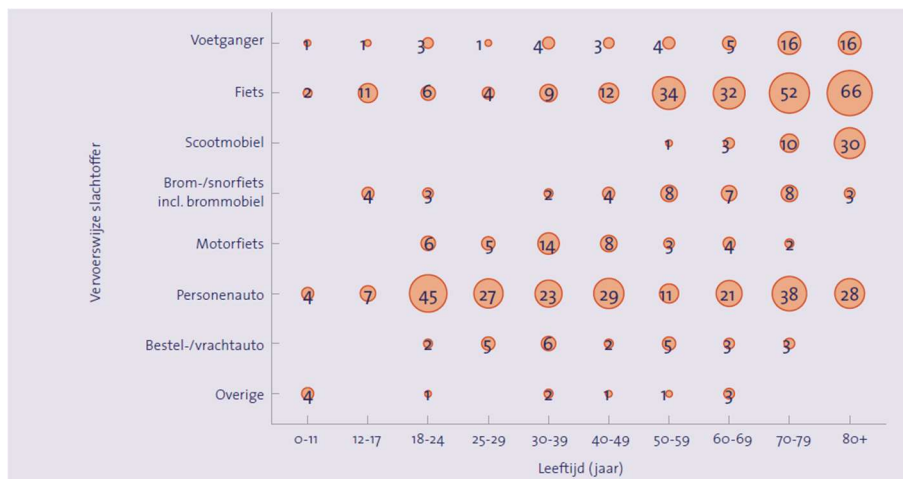


Figuur 2.1: Bevolkingssamenstelling op 1 januari 2020, leeftijdsgroepen, relatief (bron: CBS)

2.2 Relatie leeftijd en verkeersongevallen (landelijk)

Omdat de leeftijdsopbouw van de inwoners van de Noordoostpolder weinig verschilt van die van Nederland, kan voor de verdeling van de slachtoffers gekeken worden naar de landelijke cijfers. Figuur 2.2 (Monitor verkeersveiligheid 2019, SWOV) toont de verdeling van dodelijke ongevallen uitgesplitst naar vervoerswijze en leeftijd. Het laat zien dat onder fietsers, voetgangers en scootmobielrijders relatief veel verkeersdoden van hogere leeftijd vallen.

Het aantal verkeersdoden in deze groepen neemt bovendien de afgelopen jaren toe. Automobilisten zijn met name tussen de 18 en 24 jaar en boven de 70 jaar een risicogroep.



Figuur 2.2: De verdeling van dodelijke ongevallen (bron: Monitor verkeersveiligheid 2019, SWOV)

3 Infrastructuur

3.1 Wegenstructuur

Een wegenstructuur van de tekentafel, ontworpen met de fiets in gedachte

De Noordoostpolder is een polder, gemeente en landstreek in de Nederlandse provincie Flevoland. Het is de eerste IJsselmeerpolder, waarvan de aanleg in 1936 begon en die in 1942 geheel drooggevallen is.



*Figuur 3.1: Verkavelingskaart van de Noordoostpolder, C. van Eesteren, 1948
(bron: canonnoordoostpolder.nl)*

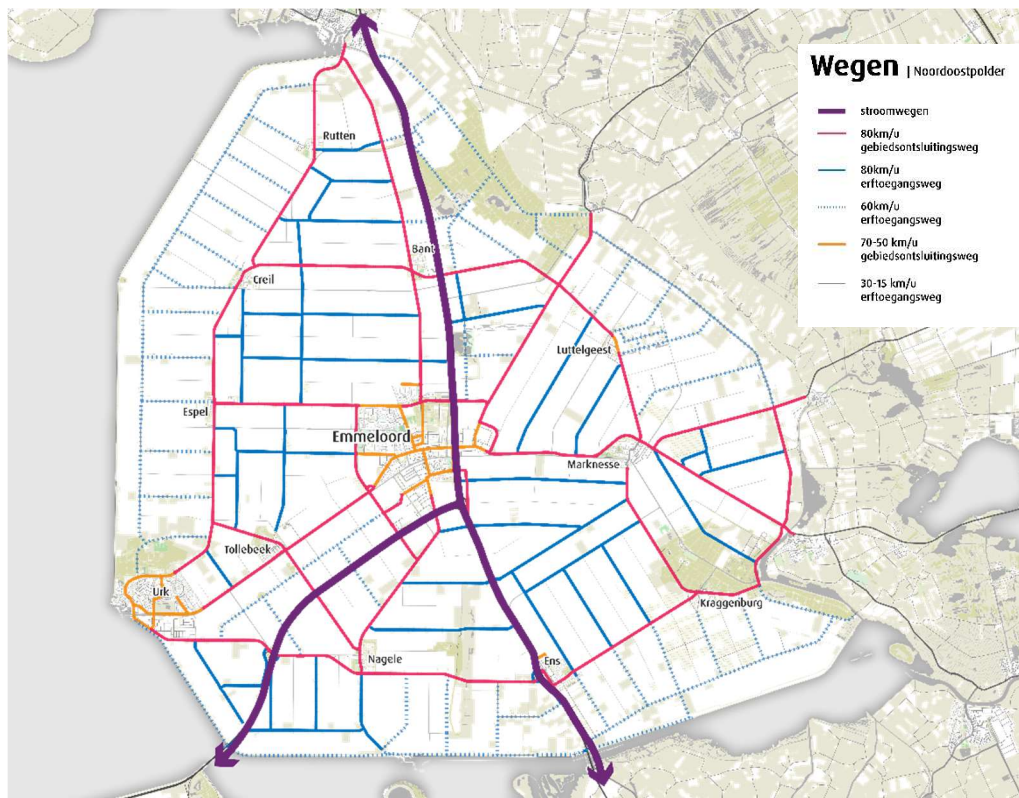
Bij de inrichting van de polder ging men uit van één centrale plaats (Emmeloord), en stervormige verbindingswegen naar tien kleinere dorpen. Bij het ontwerp van de Noordoostpolder ging men uit van kernen op fietsafstand, maar de opkomst van eerst de bromfiets en later de auto maakte dit concept tijdens de uitvoering al achterhaald (bron: Wikipedia).

Cru is dat in de enquête voor het GVVP veel mensen aangeven dat ze het op het onderliggende wegennet zonder fietspaden te onveilig vinden om te fietsen en daarom vaak de auto nemen. De auto is daarmee niet alleen een aantrekkelijk alternatief voor de fiets, maar hij vermindert ook de aantrekkelijkheid van de fiets.

Lange en rechte wegen, grotendeels 80 km/h

Emmeloord en de satellietdorpen zijn met elkaar verbonden door provinciale wegen met een maximumsnelheid van 80 km/h en aan één zijde een tweerichtingsfietspad. Tussen en parallel aan deze provinciale wegen liggen gemeentelijke wegen, deels 60 km/h, deels 80 km/h, zonder vrijliggende fietspaden of andere fietsvoorzieningen. De wegen zijn vaak, maar zeker niet overal, voorzien van bomen aan één of twee zijden van de weg (zie ook figuur 3.2, de nummers verwijzen naar de foto's in paragraaf 3.2.1).

Uit de vormgeving van de weg is niet duidelijk af te leiden wat de maximumsnelheid is. De 60 km/h-zones zijn soms meer dan 10 kilometer lang, met alleen aan het begin en eind een bord met de maximumsnelheid. Daarnaast zijn sommige wegen met een maximumsnelheid van 80 km/h hetzelfde ingericht als aan 60 km/h-weg.



Figuur 3.2: Wegencategorisering van de Noordoostpolder

De wegen in de Noordoostpolder zijn vaak lang en recht, dit nodigt uit tot hard rijden en verlapping van de aandacht. Hoewel wij dit niet onderzocht hebben, vermoeden wij, dat het onderliggende wegennet aantrekkelijker is voor doorgaand verkeer dan elders in Nederland. Dit omdat het onderliggende wegennet vaak parallel aan de provinciale wegen liggen en net zo doelgericht is, waar elders in Nederland het onderliggende wegennet minder direct is, doordat het historisch gegroeid is in plaats van gepland op de tekentafel. Langs praktisch alle gemeentelijke wegen in het buitengebied liggen om de 300 of 600 meter erfaansluitingen, als gevolg van het verkavelingsplan.

3.2 Wegkenmerken

3.2.1 Algemeen beeld

De figuren 3.3 tot en met 3.9 geven een weergave van een aantal typerende buitenwegen van de Noordoostpolder. De intensiteiten zijn afkomstig van het verkeersmodel Noordoostpolder en Urk of van uitgevoerde tellingen van de gemeente Noordoostpolder. Onder de afbeeldingen is per weg de intensiteit en de bron aangegeven.



Figuur 3.3: Kleiweg, 80 km/h - 1.100 mvt/etm telling oktober 2016 (foto: Cyclomedia)



Figuur 3.4: Espeleringweg, 80 km/h - 2.400 mvt/etm modelcijfers (foto: Cyclomedia)



Figuur 3.5: Wrakkenpad, 60 km/h - intensiteit onbekend (foto: Cyclomedia)



Figuur 3.6: Ruttenseweg, 80 km/h - 500 mvt/etm tellingen november 2017 (foto: Cyclomedia)



Figuur 3.7: Voorsterweg 80 km/h - 450 mvt/etm telling april 2018 (foto: Cyclomedia)



Figuur 3.8: Lindeweg 80 km/h - 350 mvt/etm telling november 2017 (foto: Cyclomedia)



Figuur 3.9: Luttelgeesterweg 80 km/h – 550 mvt/etm tellingen november 2017 (foto: Cyclomedia)

3.2.2 Vragen uit het SPV Stappenplan

In het Stappenplan van het SPV worden tien vragen gesteld over risicofactoren ten aanzien van de weginrichting. Hierna worden deze vragen beantwoord. Voor een deel van de vragen is uitgegaan van een inventarisatie van wegkenmerken, die in 2020 door de gemeente Noordoostpolder is uitgevoerd.

30 km/h - Snelheidsremmers op rechtstanden

Op basis van een inventarisatie door de gemeente Noordoostpolder concluderen wij dat in de meeste dorpen voldoende snelheidsremmers aanwezig zijn op lange rechtstanden. In Kraggenburg en Ens en in Emmeloord is dit niet overal het geval.

30 km/h - Wegvak uit andere verharding dan asfalt?

De verharding in de omliggende dorpen bestaat bijna overal uit elementenverharding, wat een snelheidsremmende werking heeft en bijdraagt aan de herkenbaarheid van het wegtype.

30 km/h - Zijn de intensiteiten passend voor een 30 km/h-weg?

Voor erftoegangswegen in de bebouwde kom geldt als richtlijn dat de intensiteiten maximaal 4.000-6.000 mvt/etm mogen zijn, respectievelijk voor bestaande en nieuwe situaties. Bij hogere intensiteiten dient de weg gecategoriseerd en ingericht te worden als gebiedsontsluitingsweg (maximumsnelheid van 50 km/h en vrijliggende fietspaden). In de gemeente Noordoostpolder komen alleen in Emmeloord op enkele 30 km/h-wegen intensiteiten van meer dan 4.000-6.000 mvt/etm voor (bijvoorbeeld de Koningin Julianastraat, de Moerasandijviestraat, het Smedingplein en de Noordzijde).

50 km/h - Zijn de kruispunten ingericht als rotonde of VRI?

Uit de inventarisatie van de gemeente Noordoostpolder blijkt dat de minderheid van de kruispunten van wegen met een maximumsnelheid van 50 km/h is ingericht als rotonde of VRI.

50 km/h - Heeft de weg vrijliggende fietspaden?

Uit de inventarisatie van de gemeente Noordoostpolder blijkt dat langs de minderheid van de 50 km/h-wegen een vrijliggend fietspad ligt.

60 km/h - Plateau op kruispunten

Hoeveel kruispunten voorzien zijn van een plateau dient nader bepaald te worden.

60 km/h - Snelheidsremmers op rechtstanden

Uit de inventarisatie door de gemeente Noordoostpolder blijkt dat er amper snelheidsremmers liggen op rechtstanden.

80 km/h - Obstakelvrije of afgeschermdde berm

Uit metingen met behulp van Cyclomedia blijkt dat op de provinciale wegen, de afstand van de binnenkant van de kantstreep tot aan de bomen langs de weg varieert tussen ruim 2 en ruim 4 meter. In het Handboek wegontwerp 2013 GOW (CROW-publicatie 330) wordt als standaardbreedte 6,0 meter en als minimumbreedte 4,5 meter aangehouden. De gemeten afstanden zijn dus beduidend kleiner.

80 km/h - Moeilijk/niet-overrijdbare middenberm

Geen van de 80 km/h-wegen is uitgerust met een moeilijk/niet-overrijdbare middenberm.

80 km/h - Zo min mogelijk erfaansluitingen

Woningen/boerderijen in het buitengebied zijn allemaal direct ontsloten op de dichtstbijzijnde weg, ook op wegen met een maximumsnelheid van 80 km/h.

Conclusie

Vorenstaande tien vragen zijn overgenomen uit het Stappenplan SPV. Ze worden daar genoemd vanwege de relatie tussen veilig ingerichte wegen en fietspaden en verkeersongevallen. Op een weg die goed is ingericht, zal de weggebruiker eerder het gewenste gedrag vertonen (bijvoorbeeld zich aan de maximumsnelheid houden), waardoor de kans op ongevallen en de gevolgen van een ongeval afnemen.

Helaas moet geconstateerd worden dat in de Noordoostpolder alleen de 30 km/h-wegen behoorlijk goed scoren, bijna alle wegen waar 50, 60 of 80 km/h gereden mag worden liggen ver van het ideaalbeeld. In de hiernavolgende subparagrafen gaan we dieper in op een aantal van deze inrichtingsaspecten die een verhoogd risico vormen.

3.2.3 Erftoegangswegen (60 km/h) of gebiedsontsluitingswegen (80 km/h)?

Door Duurzaam Veilig Wegverkeer is op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom de limiet van 60 km/h vastgesteld. Dit is een compromis tussen wensen aan rijtijden en verkeersveiligheid. In de Noordoostpolder is echter slechts een beperkt deel van de wegen in het buitengebied uitgevoerd als 60 km/h-zone. Op veel gemeentelijke wegen in het buitengebied geldt een maximumsnelheid van 80 km/h. Beide wegcategorieën zijn vaak hetzelfde ingericht.

Een belangrijk criterium voor de wegencategorisering is de intensiteit op de weg. Op de gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom zijn de intensiteiten in de Noordoost-

polder niet zo groot dat dit een wegcategorysering als gebiedsontsluitingsweg rechtvaardigt. In het GVVP zijn dan ook alle gemeentelijke wegen buiten de bebouwde om als erftoegangsweg gecategoriseerd. Op een aanzienlijk deel van deze wegen is de maximumsnelheid echter 80 km/h, wat in principe niet bij een erftoegangsweg hoort. Doordat fietsers en gemotoriseerd verkeer bovendien gebruik maken van dezelfde infrastructuur (geen vrijliggende fietsvoorzieningen) is dit een groot veiligheidsrisico.

3.2.4 Wegkenmerken

Erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 80 km/h zonder vrijliggende fietspaden zijn per definitie niet overeenkomstig de ontwerprichtlijnen voor een duurzaam veilig wegontwerp. Maar hoe zit dat met de erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 60 km/h in de Noordoostpolder?

Op twee vergelijkbare erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 60 km/h hebben wij de Wegenscan toegepast. De Wegenscan is een door Goudappel Coffeng BV ontwikkelde tool, waarmee onder andere de weginrichting beoordeeld kan worden.

Wegenscan Ankerpad



Figuur 3.10: Ankerpad, 60 km/h - intensiteit onbekend (foto: Cyclomedia)

Het Ankerpad is een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/h. Omdat de intensiteit niet bekend is, wordt de intensiteit van 1.000 mvt/etm aangehouden.

Per wegcategory worden in 'basiskenmerken wegontwerp' kenmerken beschreven die nodig zijn voor de herkenbaarheid en veiligheid van deze weg. Sommige kenmerken mogen bij de category wel en sommige juist niet voorkomen. Aan de hand van de ingevoegde wegkenmerken worden een beoordeling uitgevoerd:

- ★★★ Voldoet helemaal aan de ideale kenmerken
- ★★ Voldoet maar is niet optimaal
- ★ Niet gewenst bij dit wegtype
- 👎 Voldoet niet, aanpassing nodig

In figuur 3.11 zijn de resultaten van de Wegenscan weergegeven. Uit de Wegenscan blijkt dat het Ankerpad voldoet aan de aan de ideale kenmerken voor een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Dit komt door de afwezigheid van rijrichtingscheiding, markering, oversteekvoorzieningen, bushaltes en parkeervoorzieningen. De snelheid scoort maar één ster, omdat de huidige V85 ongeveer 70 km/h is, wat beduidend hoger is dan de maximumsnelheid.

BASISKENMERKEN WEGONTWERP

verharding	★ ★ ★
rijrichtingscheiding	★ ★ ★
markering	★ ★ ★
fietsvoorzieningen	★ ★ ★
oversteken	★ ★ ★
haltes	★ ★ ★
parkeren	★ ★ ★
snelheid	★
erfaansluitingen	★ ★ ★

Figuur 3.11: Wegenscan Ankerpad

Wegenscan Uiterdijkenweg



Figuur 3.12: Uiterdijkenweg 60 km/h - 300 mvt/etm (foto: Cyclomedia)

In figuur 3.13 zijn de resultaten van de wegenscan voor de Uiterdijkenweg weergegeven. De Uiterdijkenweg is qua basiskenmerken vergelijkbaar met het Ankerpad. Een afwijking is de markering. In de ideale situatie is er geen markering aanwezig, zoals op het Ankerpad. Kantmarkering is niet fout en daarom scoort hij twee sterren. De snelheid scoort maar één ster, omdat de huidige V85 ongeveer 75 km/h is, wat beduidend hoger is dan de maximumsnelheid.

De Uiterdijkenweg en het Ankerpad zijn wegen met lange rechtstanden en zonder snelheidsremmers. Om op deze wegen de verkeersveiligheid te verbeteren, is het van belang dat de inrichting van de weg zo wordt uitgevoerd, dat de snelheid van 60 km/h geloofwaardig is en daardoor wordt nageleefd.

BASISKENMERKEN WEGONTWERP

verharding	★ ★ ★
rijrichtingscheiding	★ ★ ★
markering	★ ★
fietsvoorzieningen	★ ★ ★
oversteken	★ ★ ★
haltes	★ ★ ★
parkeren	★ ★ ★
snelheid	★
erfaansluitingen	★ ★ ★

- ★★★ Voldoet helemaal aan de ideale kenmerken
- ★★★ Voldoet maar is niet optimaal
- ★ Niet gewenst bij dit wegtype
- 👎 Voldoet niet, aanpassing nodig

Figuur 3.13: Wegenscan Uiterdijkenweg

De gemeente Noordoostpolder heeft veel wegen die vergelijkbaar zijn met het Ankerpad of de Uiterdijkenweg. De uitkomsten van de Wegenscan zijn hierdoor ook representatief voor deze vergelijkbare wegen.

De SWOV constateert in de Verkeersveiligheidsverkenner 2030 dat veel wegen en fietsvoorzieningen nog niet voldoen aan de ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig 3: functionaliteit, (bio)mechanica en psychologica. In deze risicoanalyse constateren wij dat dit ook geldt voor de Noordoostpolder. Het SPV schetst als toekomstbeeld voor het thema Veilige infrastructuur dat er in 2030 een significante verbetering is bereikt in de veilige inrichting van infrastructuur in heel Nederland. Voor de Noordoostpolder betekent dat een aanzienlijke opgave.

3.2.5 Herkenbaarheid

In de vorige paragraaf is geconstateerd dat de weginrichting van de gemeentelijke 80 km/h-wegen niet conform de richtlijnen is, omdat er geen vrijliggende fietspaden zijn. Een ander punt over de inrichting, betreft de herkenbaarheid van wegtypen voor de gebruiker. Wij constateren dat een deel van de wegen in Noordoostpolder niet ingericht zijn met de essentiële herkenbaarheidskenmerken van het CROW. Herkenbaarheid is een van de belangrijke verkeersveiligheidsprincipes en is onderdeel van het ontwerpprincipe Psychologica van de Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030.

Door wegen met verschillende functies consistent en herkenbaar vorm te geven, wordt de weggebruiker geholpen, doordat ze weten welk verkeersgedrag er van hen wordt verwacht (herkenbaarheid), welke andere verkeersdeelnemers zij er kunnen verwachten

en hoe die zich naar alle waarschijnlijkheid zullen gedragen (voorspelbaarheid). Figuur 3.14 toont de essentiële herkenbaarheidskenmerken.

Essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK)	Stroomweg		Gebiedsontsluitingsweg			Erftoegangsweg	
	SW120	SW100	GOW80	GOW70	GOW50	ETW60	ETW30
Zone-aanduiding			n.v.t. (algemene limiet RVV)		n.v.t. (algemene limiet RVV)		
Markeringen rijrichtingscheiding							

Figuur 3.14: Essentiële herkenbaarheidskenmerken (bron: Principes voor veilig wegontwerp, SWOV 2017)

Het wegprofiel dat op de gemeentelijke wegen in de Noordoostpolder gebruikt wordt voor de erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 80 km/h is vergelijkbaar met (of lijkt sterk op) het wegprofiel voor wegen met een maximumsnelheid van 60 km/h, zie ook de foto's in paragraaf 3.2.1.

De provinciale wegen, zoals de Espelerringweg, hebben wel een breder wegprofiel met vrijliggende fietspaden, waardoor de functie en de maximale wenselijke snelheid van deze wegen goed herkenbaar zijn.

3.2.6 Bermen

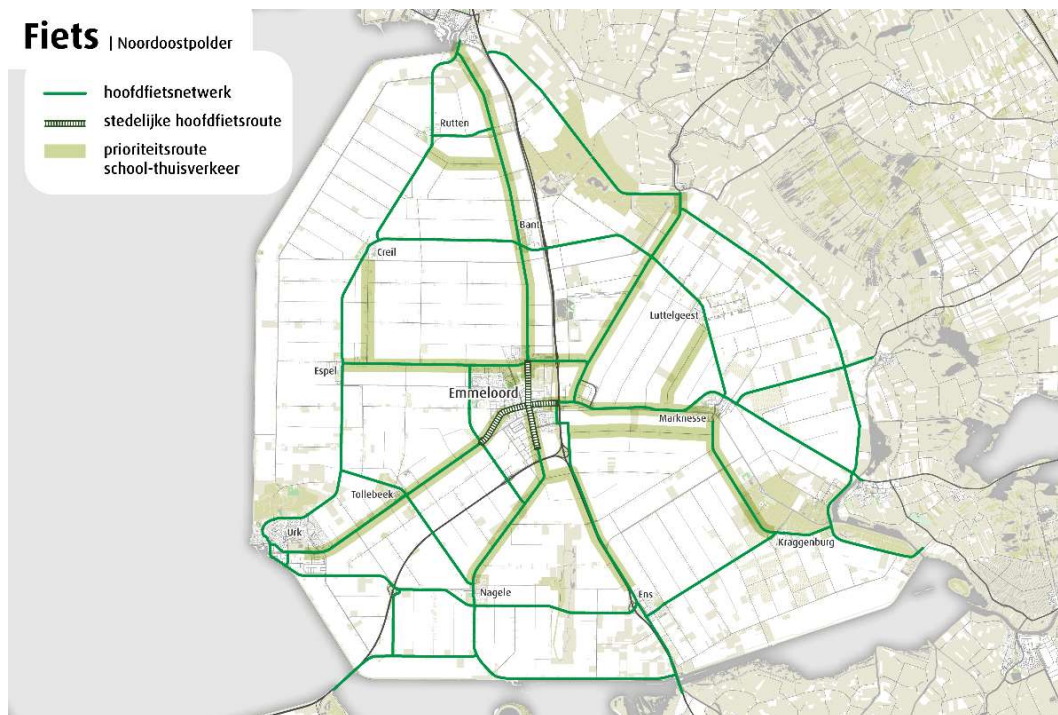
Uit de enquête voor het GVVP komen veel klachten (circa 25 reacties verspreid over 10 verschillende wegen) over kapotgereden bermen. Aangegeven wordt dat fietsers zich onveilig voelen door de slechte bermen langs de buitenwegen, doordat zij geen ruimte hebben om uit te wijken in de berm. Dit beeld van kapotgereden bermen wordt bevestigd door foto's van Cyclomedia.

De verkeersonveiligheid als gevolg van kapotgereden bermen is niet alleen subjectief. Sterker nog uit onderzoek van de SVOW (Factsheet bermongevallen, 2013) blijkt dat in Nederland een derde van alle verkeersdoden en een zesde van alle ernstige verkeersgewonden vallen bij een bermongeval. Bermongevallen lopen relatief ernstig af, met één dode per vijf ernstige ongevallen; dit is twee keer zo hoog als gemiddeld in Nederland. Ernstige bermongevallen gebeuren vaak in een bocht, en de meeste worden geregistreerd op 80 km/h-wegen.

In het rapport 'Prestatie-indicatoren voor verkeersveiligheid (SPI's)' van de SWOV uit 2018 staat dat (semi-)verharde bermen tot een reductie van circa 30% van het aantal letsel-slachtoffers kan leiden.

3.3 Fietsroutes

Het fietsnetwerk in de Noordoostpolder is onderverdeeld in drie categorieën, zie figuur 3.15. Het hoofdfietsnetwerk bestaat uit de belangrijkste routes die de dorpen met elkaar en met Emmeloord verbinden. Het hoofdfietsnetwerk bestaat grotendeels uit vrijliggende fietspaden. De stedelijke hoofdfietsroutes zijn de belangrijkste fietsroutes door Emmeloord heen. De prioriteitsroutes (school-thuisverkeer) zijn de routes die veelal door scholieren worden gefietst en over het algemeen een hogere fietsintensiteit hebben dan de andere wegen. Deze routes zijn op basis van het huidige gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (GVVP) Noordoostpolder en lokale kennis bepaald.



Figuur 3.15: Het fietsnetwerk van de Noordoostpolder

Alle prioriteitsroutes die samenvallen met het hoofdnetwerk zijn voorzien van vrijliggende fietspaden. De prioriteitsroutes die geen onderdeel van het hoofdfietsnetwerk zijn, hebben momenteel geen fietsvoorzieningen. Op deze wegen maken fietsers en het gemotoriseerde verkeer gebruik van dezelfde rijbaan. Een aantal van deze routes hebben een maximumsnelheid van 80 km/h, wat niet conform de richtlijnen is.

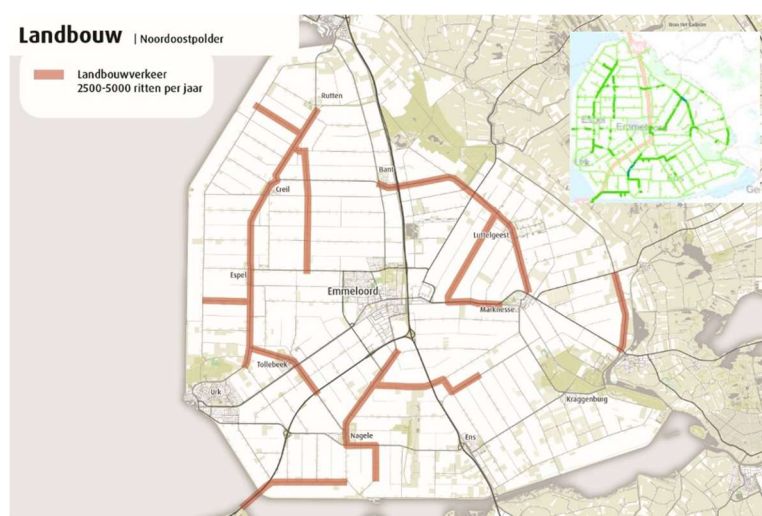
Tabel 3.1 (Verkeersveiligheidsverkenning 2030, SWOV) toont het te verwachten effect van het verbeteren van de inrichting van het verkeersnetwerk. Veilige fietsinfrastructuur heeft veruit het grootste effect, zeker als niet alleen gekeken wordt naar verkeersdoden, maar ook naar ernstig verkeersgewonden. De prioriteitsroutes op 80 km/h-wegen zonder vrijliggend fietspad vormen een groot risico voor de verkeersveiligheid van fietsers.

Maatregel	Indicatie reductie aantal slachtoffers in 2030	
	Verkeersdoden	Ernstig verkeersgewonden (MAIS2+)
Veilig inrichten 30km/uur-zones	< 10	100 – 300
Veilig inrichten 60km/uur-zones	< 10	< 100
Maatregelen op 80km/uur-N-wegen	10 – 15	100 – 200
Veilige berm langs autosnelwegen	< 10	< 100
Veilige fietsinfrastructuur	25 – 35	5.900 – 6.600
Totaal	40 – 60	6.200 – 7.200

Tabel 3.1: Effecten van het verbeteren van de inrichting (bron: Verkeersveiligheidsverkenning 2030, SWOV)

3.4 Landbouwverkeer

De landbouw is een belangrijk onderdeel van de Noordoostpolder. Dit heeft als gevolg dat veel landbouwvoertuigen gebruik maken van het wegennetwerk in de Noordoostpolder. Het kadaster heeft het agrarische verkeer in Flevoland in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat op alle buitenwegen in de Noordoostpolder minimaal 350 ritten per jaar door landbouwvoertuigen plaatsvinden. Op een aantal wegen ligt het aantal ritten per jaar tussen de 2.500-5.000. Figuur 3.16 toont deze drukke landbouwroutes met bruine lijnen. De inzet toont een afbeelding van het Kadaster, waarin ook de rustiger wegen zijn ingetekend (deze was niet in een hoge resolutie beschikbaar).

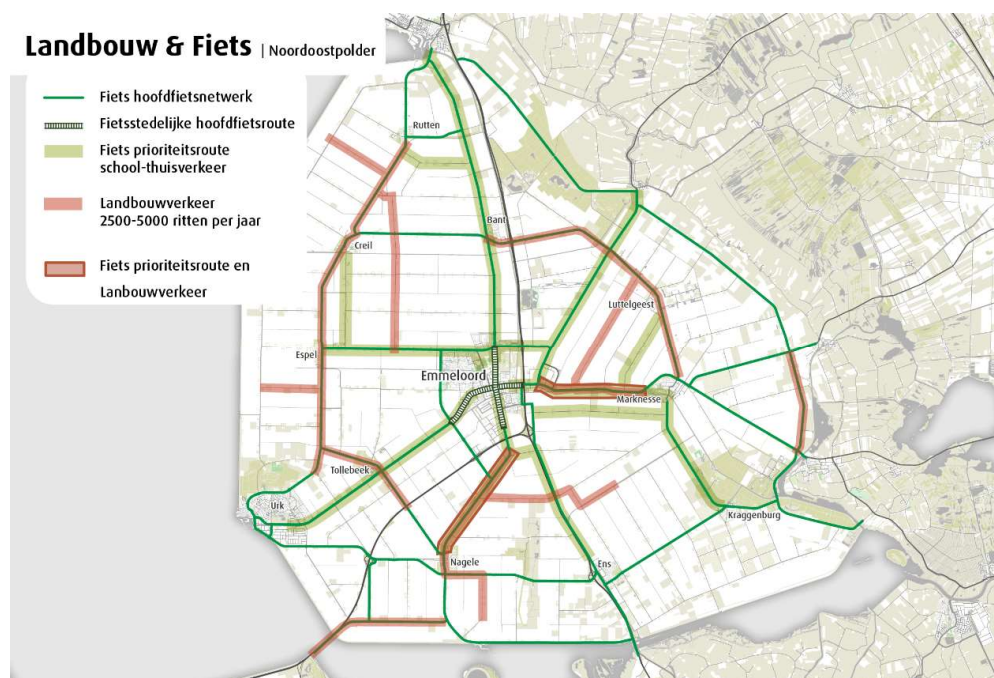


Figuur 3.16: Aantal ritten landbouwverkeer tussen huis- en veldkavels (bewerking van de afbeelding van het Kadaster)

3.4.1 landbouwverkeer gecombineerd met fietsverkeer

Tussen fiets- en landbouwverkeer is een groot verschil in massa. Daarbovenop worden de landbouwvoertuigen steeds groter. Grote verschillen in massa heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid. In figuur 3.17 zijn de routes voor het fiets- en landbouwverkeer over elkaar heen gelegd. Hierin is duidelijk te zien dat op de Nagelerweg en de Marknesserweg prioriteitsroutes voor fietsverkeer zijn met een relatief hoog aantal ritten van landbouwverkeer. Desondanks vormen deze locaties geen hoog risico. De Nagelerweg heeft een vrijliggend fietspad, waardoor fietsverkeer wordt gescheiden van het landbouwverkeer. De Marknesserweg heeft een parallelvoorziening voor landbouwverkeer en tevens een vrijliggend fietspad.

De meeste wegen in de Noordoostpolder hebben geen voorzieningen voor fiets- en/of landbouwverkeer, waardoor menging tussen fiets- en landbouwverkeer ontstaat. Dit is een groot risico.



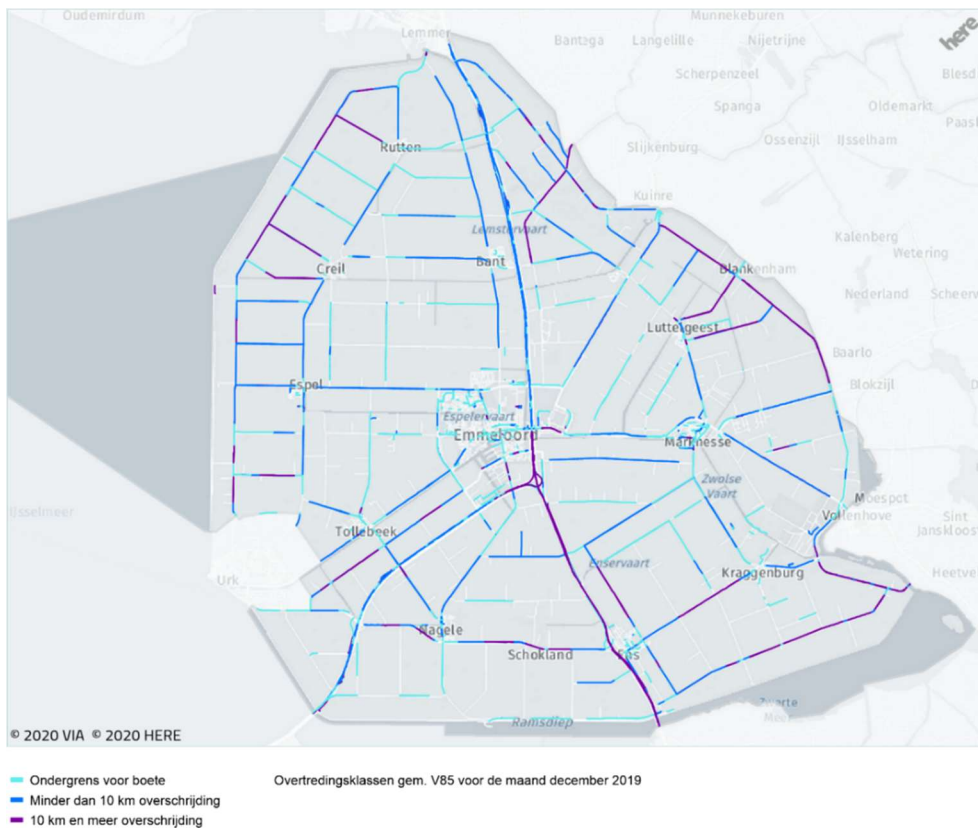
Figuur 3.17: Aantal ritten landbouwverkeer tussen huis- en veldkavels gecombineerd met het fietsnetwerk

4 Snelheidsanalyse

Zoals eerder benoemd, zijn de wegen in de Noordoostpolder vaak lang en recht. Dit nodigt uit tot hard rijden en verslapping van de aandacht. Figuur 4.1 geeft een weergave van de snelheidsovertredingen in de gemeente Noordoostpolder.

Op basis van internationale literatuur is door de SWOV de inschatting gemaakt dat ongeveer 25% van de verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden bij ongevallen met gemotoriseerd verkeer, voorkomen kan worden als iedereen zich aan de snelheidslimiet zou houden. Dit toont aan dat snelheidsovertredingen een groot negatief effect hebben op de verkeersveiligheid.

Opvallend is dat op de 60 km/h-wegen meer snelheidsovertredingen plaatsvinden van 10 km/h en meer. Dit kan verklaard worden door de inrichting van deze wegen, die vergelijkbaar is met de inrichting van de gemeentelijke wegen waar 80 km/h gereden mag worden. De maximumsnelheid van 60 km/h is aangegeven met borden, maar is gezien de inrichting niet geloofwaardig.



Figuur 4.1: Snelheidsovertredingen op alle typen wegen (bron: VIA)

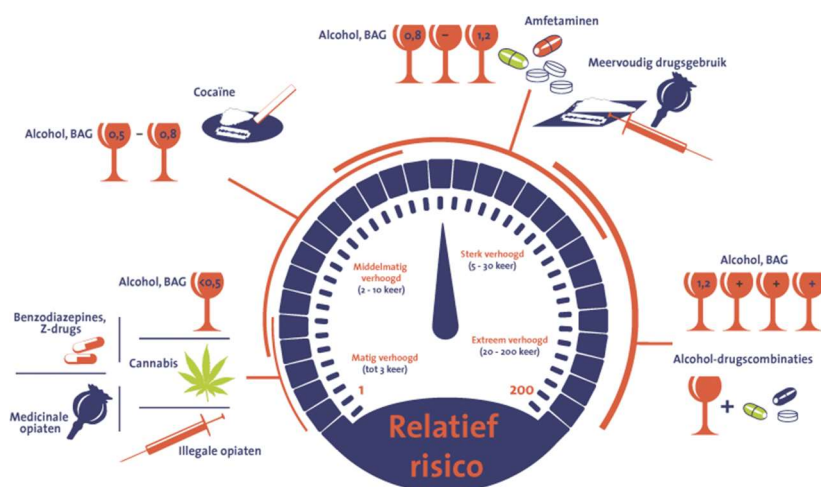
5 Rijden onder invloed

Alcohol- en drugsgebruik is een belangrijke risico-indicator voor verkeersonveiligheid. Helaas zijn er geen goede databronnen, waarmee voor de Noordoostpolder specifieke conclusies getrokken kunnen worden. Vaak wordt gebruik gemaakt van het aantal verkeersboetes als indicator, maar het aantal boetes wordt vooral bepaald door de mate van handhaving en die is niet bekend. Het aantal boetes is daardoor geen goede indicator voor alcoholgebruik. Uit de ongevalsanalyse (paragraaf 6.2) blijkt dat er relatief veel slachtoffers zijn op vrijdag aan het einde van de middag en in de nachten van donderdag op vrijdag en zaterdag op zondag. Wat de rol van alcohol hierin is, kan echter niet met zekerheid worden gesteld.

Er is geen reden om aan te nemen dat rijden onder invloed in de Noordoostpolder minder voorkomt dan gemiddeld in Nederland. Daarom wordt hier uitgegaan van nationale inzichten. Uit het onderzoek van het SWOV 'Rijden onder invloed van alcohol', blijkt dat in 2015 naar schatting 12-23% van de verkeersdoden in Nederland als gevolg van alcohol in het verkeer vielen. Dit is een aantal van 75 tot 140 verkeersdoden.

De SWOV geeft aan dat in 2017 tijdens de weekendnachten circa 1,4% van de automobilisten onder invloed van alcohol reed. Rijden onder invloed van alcohol leidt tot impulsiever en avontuurlijker rijgedrag. Ook kunnen automobilisten en fietsers verkeerssituaties minder goed beoordelen, gevaren minder tijdig herkennen, minder snel reageren, het voertuig minder goed besturen en zijn zij minder waakzaam. De combinatie van het gebruik van alcohol en drugs levert een extreme risicoverhoging op die vergelijkbaar is met het rijden onder invloed met een bloedalcoholgehalte > 1,2‰. De kans om ernstig gewond te raken of te overlijden door een ongeval is 20 tot 200 maal hoger dan onder normale rijomstandigheden.

Figuur 5.1 toont de resultaten voor de verhoging van ongevalsrisico's door het afzonderlijke gebruik van alcohol en het combinatiegebruik van alcohol en drugs.



Figuur 5.1: Factsheet rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicijnen (bron: Rijden onder invloed van alcohol, SWOV)

6 Ongevallen en slachtoffers

6.1 Vergelijking met landelijke cijfers

Tabel 6.1 toont het aantal inwoners, ongevallen, zwaargewonden en dodelijke verkeersslachtoffers in de Noordoostpolder en Nederland voor de periode 1 januari 2014 tot en met 31 december 2019 (exclusief rijkswegen).

	inwoners	ongevallen	gewonden	doden
Noordoostpolder	47.000	1.323	303	11
Nederland	17.000.000	524.000	113.000	2.700

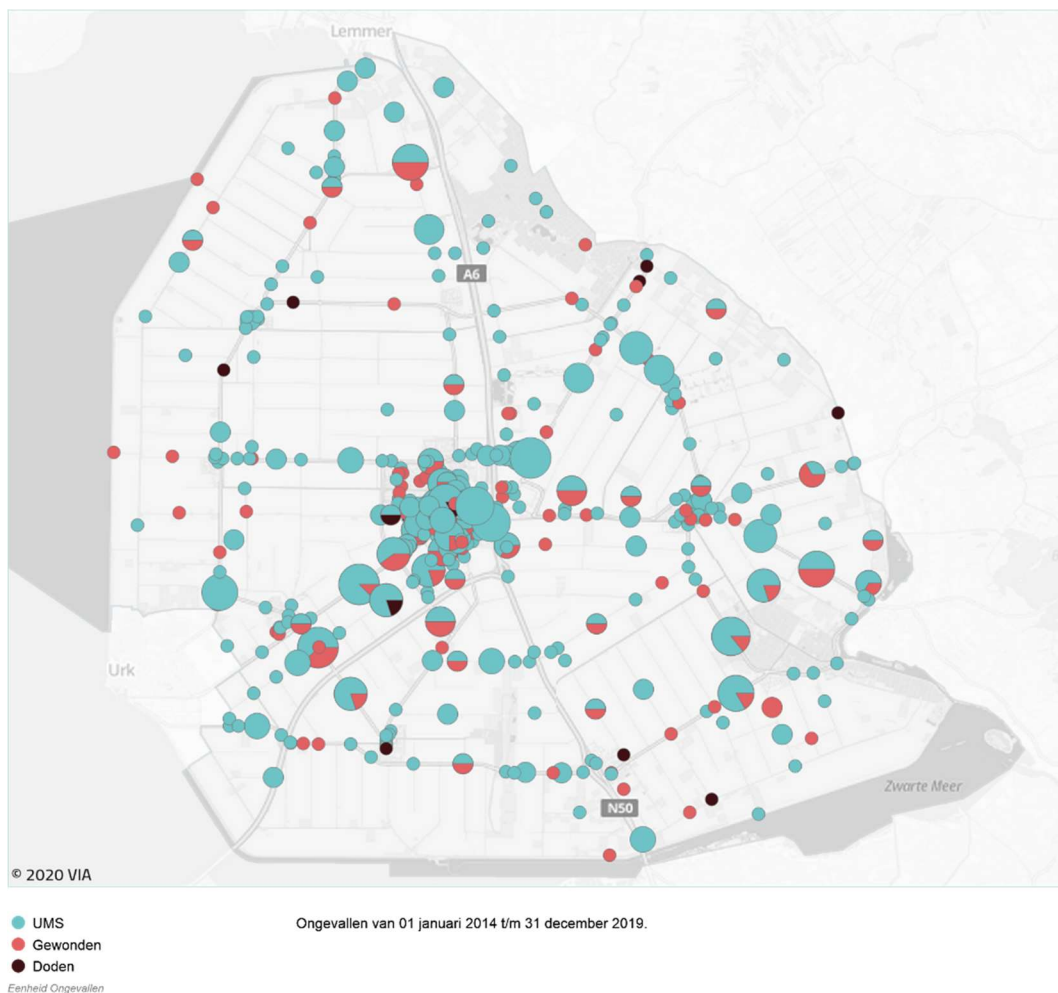
Tabel 6.2 toont het aantal ongevallen, gewonden en dodelijke slachtoffers per 1.000 inwoners. Uit de tabel blijkt dat de gemeente Noordoostpolder en Nederland vergelijkbaar zijn voor het aantal ongevallen en gewonden per inwoner. Het aantal dodelijke slachtoffers per 1.000 inwoners is in de Noordoostpolder circa 1,5 keer zo hoog dan in Nederland, maar dit kan het gevolg zijn van toeval (wat een groot effect kan hebben bij slechts 11 gevallen).

	ongevallen	gewonden	doden
Noordoostpolder	28,15	6,45	0,23
Nederland	30,82	6,65	0,16

6.1.1 Locatie

Figuur 6.1 toont alle ongevallen op gemeentelijke en provinciale wegen in de periode 1 januari 2014 tot en met 31 december 2019. Op een 20-tal locaties buiten Emmeloord hebben tussen de 5 en 10 ongevallen plaatsgevonden. In Emmeloord hebben op een 10-tal locaties tussen de 5 en 10 ongevallen plaatsgevonden. In de dorpen zijn geen locaties met meer dan 5 (geregistreerde) ongevallen in de genoemde periode.

Uit de details van de ongevallen op locaties met meer dan 5 ongevallen blijkt geen eenduidige oorzaak voor de ongevallen.

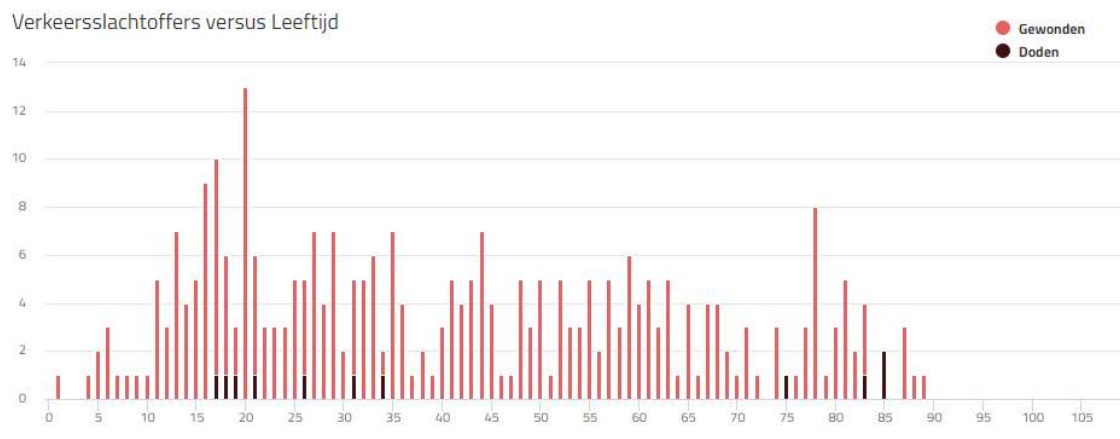


Figuur 6.1: Ongevallen in de Noordoostpolder van 1 januari 2014 tot en met 31 december 2019 (bron: VIA)

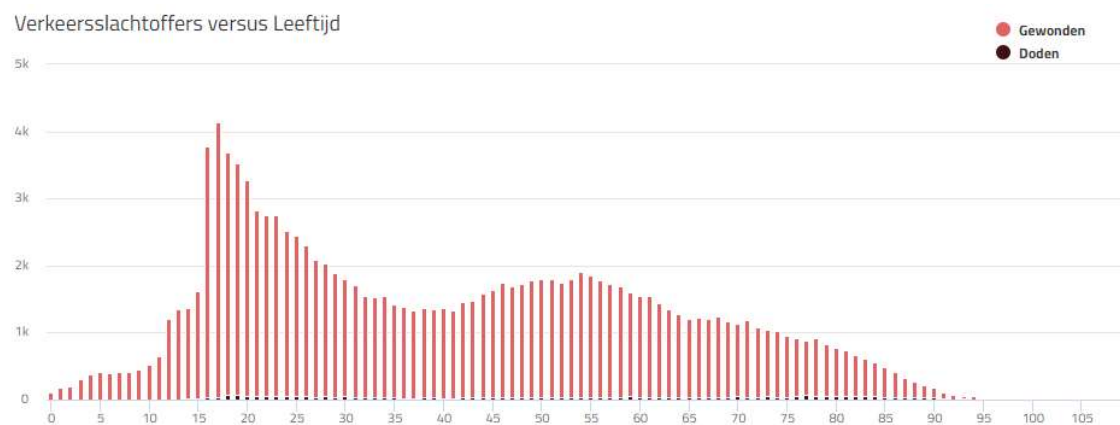
6.2 Verkeersslachtoffers

6.2.1 Verkeersslachtoffers per leeftijd

Als gekeken wordt naar verkeersslachtoffers per leeftijd, valt op dat bij de onervaren verkeersdeelnemers een piek te zien is in het aantal verkeersslachtoffer. Deze piek is het hoogst op de leeftijd van 20 jaar. Als door deze grilligheid heen gekeken wordt, is het patroon vergelijkbaar met dat van Nederland (zie de figuren 6.2 en 6.3). In hoofdstuk 2 is geconstateerd dat de bevolking van Noordoostpolder iets jonger is dan gemiddeld in Nederland, maar de verschillen in leeftijdsopbouw en ongevallen zijn te klein om te kunnen concluderen dat het risicoprofiel in de Noordoostpolder anders is dan landelijk gezien.



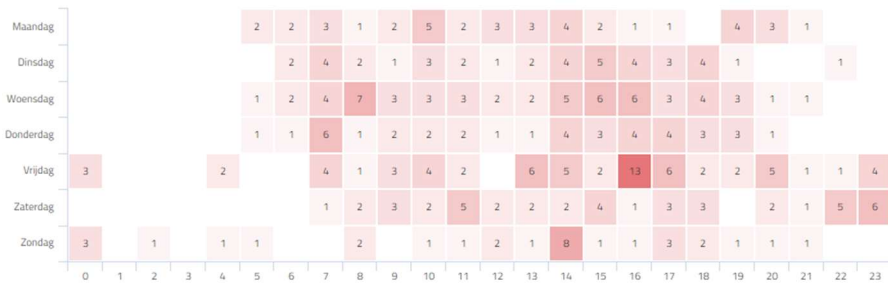
Figuur 6.2: Verkeersslachtoffers van 1 januari 2014 tot en met 31 december 2019 in de Noordoostpolder, exclusief rijkswegen (bron: VIA)



Figuur 6.3: Verkeersslachtoffers van 1 januari 2014 tot en met 31 december 2019 in Nederland, exclusief rijkswegen (bron: VIA)

6.2.2 Verkeersslachtoffers verdeeld over de week

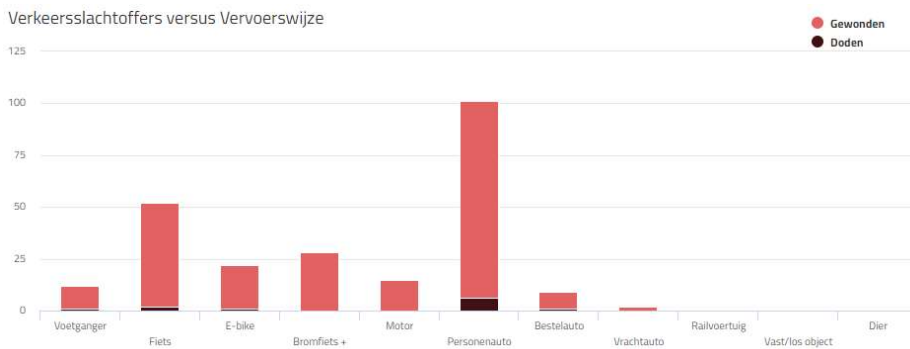
Figuur 6.4 toont de slachtoffers van verkeersongevallen verdeeld over de dag en de week. Vrijdag- en zondagmiddag springen er uit. De late avonden op de donderdag (vrijdag middernacht tot 01.00 uur) en de weekends hebben gezien de lage intensiteiten op die tijdstippen relatief veel slachtoffers. Hierbij dient te worden opgemerkt dat toeval hier een rol kan spelen, gezien het lage aantal slachtoffers per dag/uur. Mogelijk dat de verklaring ligt in alcoholgebruik (vrijdagmiddagborrel, uitgaan in het weekend), maar dit is niet met zekerheid vast te stellen, doordat alcoholgebruik meestal als 'niet ingevuld' geregistreerd is.



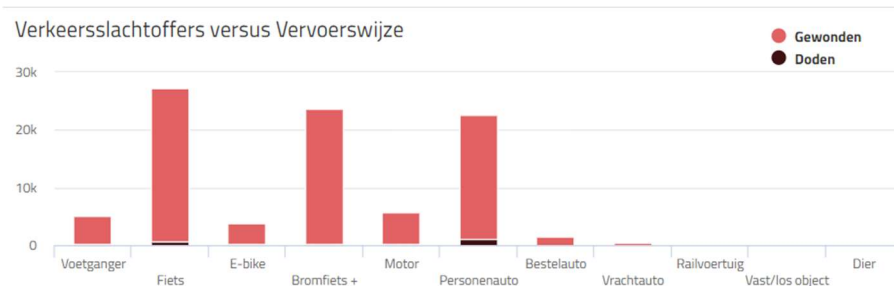
Figuur 6.4: Ongevallen van 1 januari 2014 tot en met 31 december 2019 in de Noordoostpolder, exclusief rijkswegen (bron: VIA)

6.2.3 Verkeersslachtoffers per vervoerswijze

De figuren 6.5 en 6.6 tonen de aantallen verkeersslachtoffers per vervoerswijze voor de Noordoostpolder en Nederland.

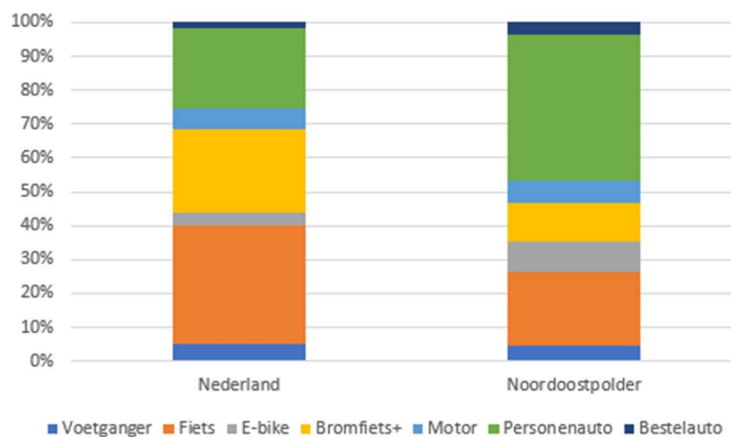


Figuur 6.5: Ongevallen van 1 januari 2014 tot en met 31 december 2019 in de Noordoostpolder (exclusief rijkswegen) (bron: VIA)



Figuur 6.6: Ongevallen van 1 januari 2014 tot en met 31 december 2019 In Nederland (exclusief rijkswegen) (bron: VIA)

De verhoudingen zijn weergegeven in figuur 6.7.



Figuur 6.7: Relatieve verhoudingen van het aantal ongevallen per vervoerswijze (bron: VIA)

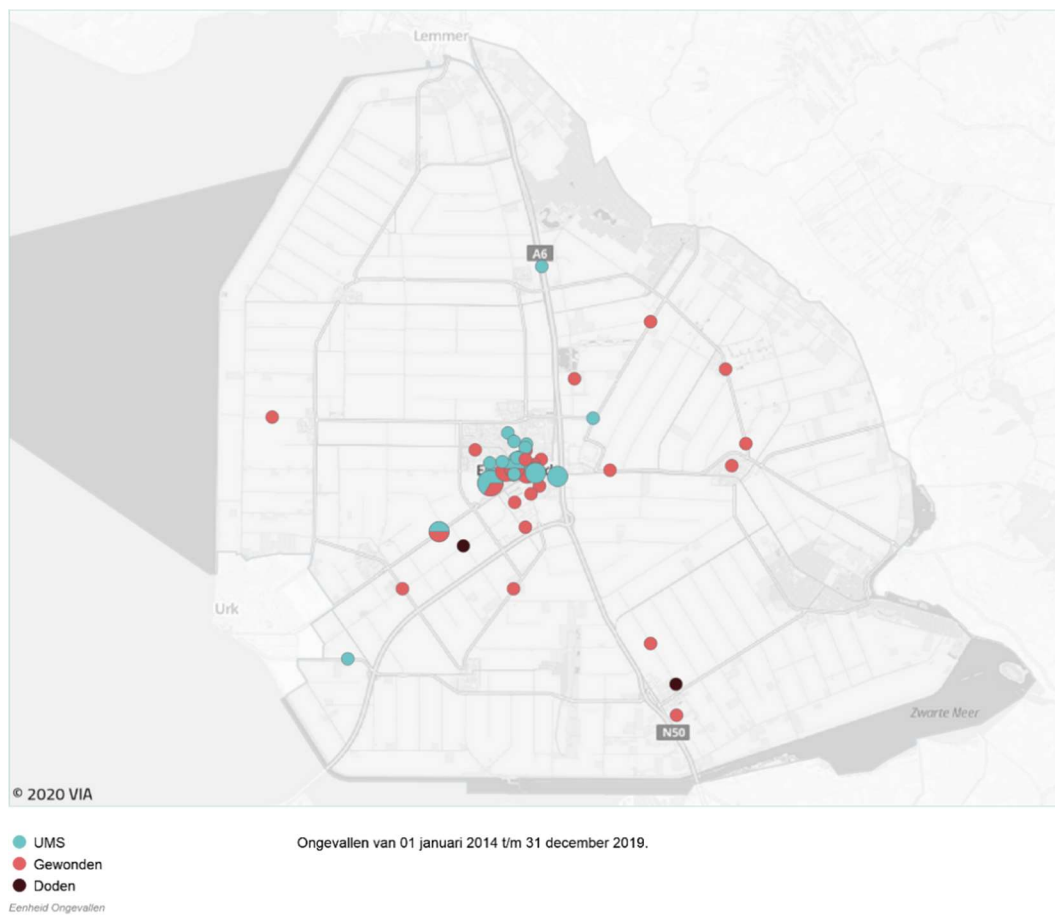
Wat opvalt is dat in de Noordoostpolder relatief veel ongevallen met personenauto's plaatsvinden en relatief weinig ongevallen met de fiets en bromfiets.

Bromfietsen+ ongevallen

Het onderwerp bromfietsen+ is onder te verdelen in snorfietsen en bromfietsen. In de Noordoostpolder is het aantal bromfiets+ ongevallen een stuk lager dan het landelijke gemiddelde. Dit heeft mogelijk te maken met het bezit van snorfietsen. In de gemeente Noordoostpolder is volgens het CBS het bezit van snorfietsen veel lager dan bijvoorbeeld in de Randstad. De huidige bromfiets+ ongevallen in de Noordoostpolder bestaan ook voornamelijk uit bromfietsongevallen.

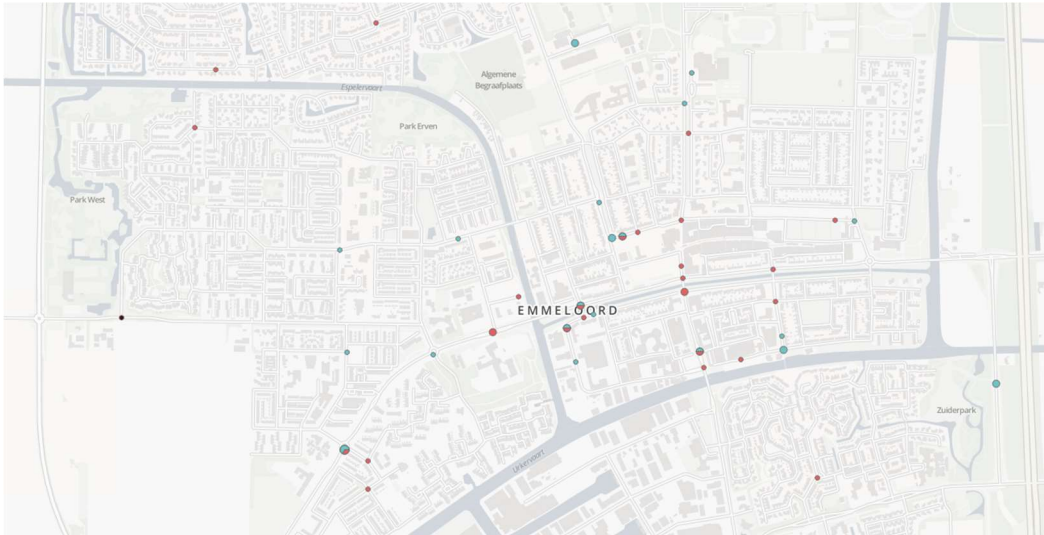
Fietsongevallen

Voor de fietsongevallen is gekeken naar de locatie van de ongevallen. Hieruit blijkt dat opvallend weinig fietsongevallen op de buitenwegen en in de dorpen plaatsvinden.



Figuur 6.8: Fietsongevallen in de Noordoostpolder, 1 januari 2014 tot en met 31 december 2019 (bron: VIA)

De meeste fietsongevallen hebben plaatsgevonden in Emmeloord.



Figuur 6.9: Fietsongevallen in Emmeloord, 1 januari 2014 tot en met 31 december 2019 (bron: VIA)

Ondanks dat er momenteel weinig fietsongevallen zijn in de Noordoostpolder, hoeft dat niet te betekenen dat de wegen veilig zijn. Het beperkte aantal fietsongevallen kan een gevolg zijn van slechte ongevallenregistratie of het beperkte gebruik van de fiets als vervoermiddel.

Uit de enquête voor het GVVP bleek dat veel mensen terughoudend zijn in het kiezen van de fiets als vervoermiddel, omdat de buitenwegen als onveilig worden ervaren. Een tiental respondenten gaf aan de auto te nemen in plaats van de fiets vanwege de onveilige wegen.

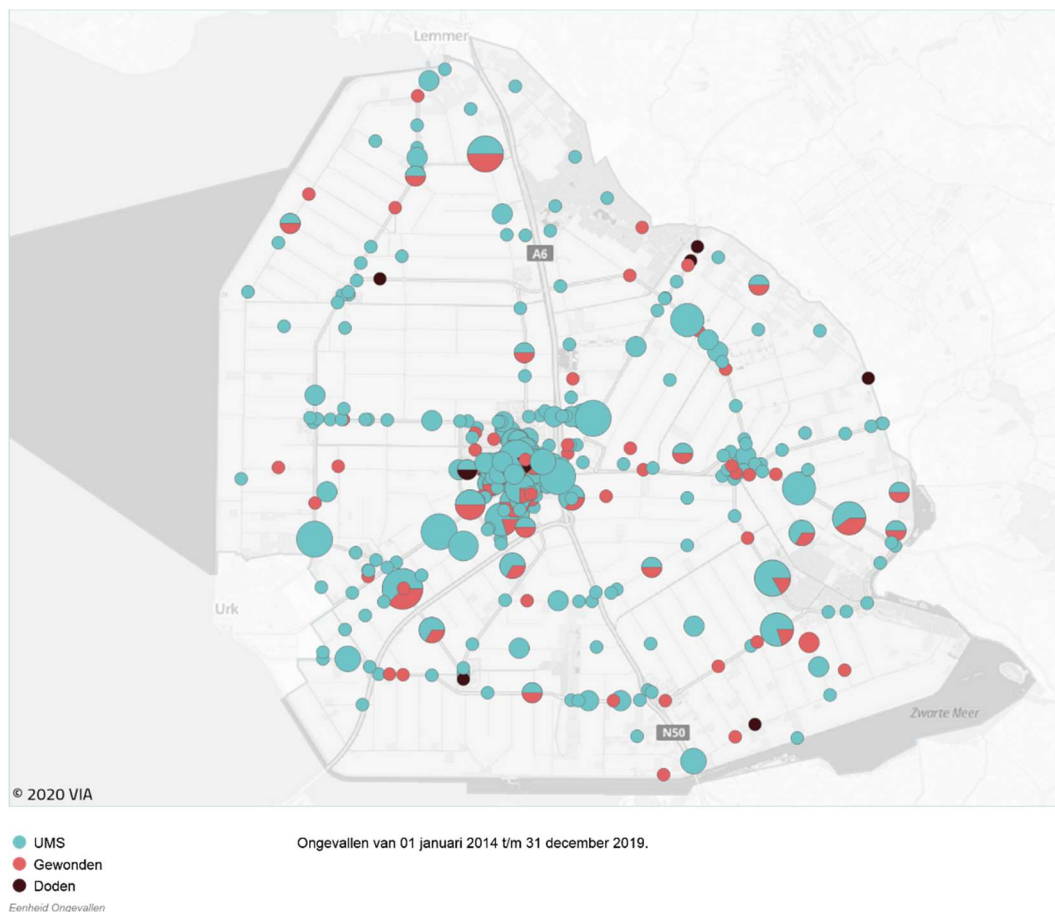
Uit de publieksenquête van de Fietsersbond blijkt dat de Noordoostpolder voor fietsvriendelijkheid lager dan gemiddeld scoort. Voornamelijk de volgende onderwerpen hadden een lage score, 'in de Noordoostpolder ...':

- 'fiets je prettig op met auto's gedeelde wegen';
- 'komen fietsers en auto's niet met elkaar in conflict'.

De scores van de publieksenquête van de Fietsersbond komen overeen met het beeld uit de enquête voor het GVVP. Dit laat zien dat mensen zich onveilig voelen op de fiets en hierdoor zelfs soms de fiets laten staan.

Personenauto

Ongevallen met personenauto's vinden verspreid over de gemeente plaats. Circa 40% van de ongevallen vindt plaats op kruispunten, en circa 60% op wegvakken (tussen de kruispunten). Op basis van de locatie blijkt er geen eenduidige oorzaak voor de ongevallen.



Figuur 6.10: Ongevallen met de personenauto 1 januari 2014 tot en met 31 december 2019 (bron: VIA)

7 Prioritering

7.1 Risico's op basis van drie invalshoeken

Het Stappenplan SPV adviseert om bij de prioritering van de risico's uit te gaan van drie invalshoeken:

- Inhoud;
- politiek-bestuurlijke voorkeur;
- burgers.

In de hiernavolgende paragrafen worden de prioriteiten per invalshoek beschreven.

7.1.1 Prioritering op inhoud

In de voorgaande hoofdstukken zijn de risico's beschreven aan de hand van de thema's:

- Demografie;
- infrastructuur van wegen en fietspaden;
- gereden snelheden;
- rijden onder invloed;
- ongevallen en slachtoffercijfers.

Hieruit hebben wij het hiernavolgende beeld gedestilleerd.

De wegcategorisering en inrichting van de gemeentelijke wegen in het buitengebied zijn verre van ideaal. De wegen zijn lang en recht met veel erfaansluitingen en zijn niet gesloten voor fietsers, ondanks dat op een groot deel van de wegen 80 km/h mag worden gereden. Op wegen met een maximumsnelheid van 60 km/h is de maximumsnelheid niet geloofwaardig. Daarbij komt dat essentiële herkenbaarheidskenmerken niet consequent worden toegepast.

7.1.2 Prioritering op Politiek-bestuurlijke voorkeur

Gemotoriseerd verkeer:

- Verbeteren van de bereikbaarheid (coalitie-akkoord).
- Verbeteren verkeersveiligheid (trendatelier van het GVVP).

Fietsverkeer:

- Vergroten van het percentage fietsverplaatsingen (fietsbeleid).
- Verbeteren van de fietsveiligheid (fietsbeleid).

7.1.3 Prioritering op basis voorkeur burgers

Voor het gemeentelijke verkeers- en vervoerplan Noordoostpolder is een enquête uitgevoerd om een beeld te krijgen op wat inwoners vinden van de infrastructuur en het verkeer in de Noordoostpolder. Door de respondenten zijn de volgende thema's meerdere malen aangegeven als knelpunten:

- de buitenwegen (snelheid autoverkeer, bermen, fietsveiligheid);
- landbouwverkeer (modder, grootte van de voertuigen);
- gevaarlijke kruispunten (snelheid autoverkeer, onduidelijke situaties).

7.2 Toprisico's

Op basis van het voorgaande concluderen wij dat dit de drie top risico's zijn in de Noordoostpolder:

- ongelooftwaardige snelheidslimieten op 60 km/h-wegen;
- fietsers;
- landbouwverkeer.

Uit de hiernavolgende toelichting blijkt dat deze risico's sterk met elkaar samenhangen. Dit is gunstig bij het treffen van maatregelen, omdat deze daardoor meerdere risico's tegelijk kunnen reduceren.

7.2.1 Ongelooftwaardige snelheidslimieten op 60km/h-wegen

De wegen in de Noordoostpolder zijn lang en recht en er zijn weinig snelheidsremmende maatregelen toegepast. Wegen met een maximumsnelheid van 60 km/h zijn hetzelfde vormgegeven als (gemeentelijke) wegen met een maximumsnelheid van 80 km/h. Hierdoor houden automobilisten zich niet goed aan de maximumsnelheid. In combinatie met kapotgereden bermen vormt dit een aanzienlijk veiligheidsrisico voor automobilisten (en fietsers, zie het volgende punt).

7.2.2 Fietzers

De gemeentelijke wegen met een maximumsnelheid van 80 km/h hebben geen geslotenverklaring en vrijliggende fietspaden of andere voorzieningen voor fietsers. Dit betekent dat fietsers en automobilisten met onacceptabel hoge snelheden gebruik maken van dezelfde infrastructuur, wat een groot risico is voor de fietser. Doordat de 60 km/h-zones niet volgens de richtlijnen zijn ingericht, wordt daar door automobilisten beduidend harder gereden dan 60 km/h, waardoor ook op die wegen de snelheidsverschillen tussen automobilisten en fietsers tot onnodig grote risico's leiden.

De politieke wens om het aandeel fietsverplaatsingen te vergroten, kan alleen op een verantwoorde manier worden ingezet, als de verkeersveiligheid van de fietser en de bijbehorende weginrichting veel meer aandacht krijgt.

7.2.3 Landbouwverkeer

De combinatie van landbouwverkeer en fietsers (en in mindere mate auto's) in het buitengebied is niet ideaal, maar in de praktijk meestal moeilijk te voorkomen. Door maatregelen te treffen, kunnen bepaalde risico's wel gereduceerd worden, zoals berm schade (wat kan leiden tot bermongevallen voor auto's en fietsers) en vrijliggende fietspaden.