

Risicoanalyse en uitvoeringsagenda Gennepe

Inhoudsopgave

Disclaimer	3
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	6
Vertrekpunt: de risicothema's voor gemeente Gennepe	7
De 9 thema's van het SPV	7
Samenvatting risicothema's op basis van de gemeente notitie (voortraject)	7
Aanvullende risicothema's	8
Detailering risicothema's	9
Risicothema 1: 60 km/u wegen	9
Risicothema 2: 80 km/u wegen	12
Risicothema 3: Fiets en e-bike	14
Risicothema 4: Jongere automobilisten (18 – 24 jaar)	17
Risicothema 5: Rijden onder invloed	19
Risicothema 6: Snelheid in het verkeer	21
Risicothema 7: Afleiding in het verkeer	23
Risicothema 8: Verkeersovertreders	25
Overige aandachtspunten	25
Risicolocaties	27
Inleiding	27
Toepassing van de SPV viewer	27
Risicolocaties	28
Uitvoeringsagenda	29
Inleiding	29
Education	31
Engineering	32
Enforcement	34
Uitvoering van het SPV	35
BIJLAGE 1: Visie op risicogestuurd werken in beleid en uitvoering	36
Visie op 'risico' in het verkeerssysteem	36
BIJLAGE 2: Bronnenoverzicht	38

Disclaimer

Doel en status van dit iReport

Het ministerie heeft in het SPV de eerste jaren van de looptijd aangemerkt als periode om te leren werken met de risicogestuurde aanpak. Het (leren) werken conform de risicogestuurde aanpak omvat het nemen van enkele stappen: het maken van risicoanalyses, bepalen van risicolocaties, het opstellen van uitvoeringsagenda's passend bij de risicoanalyse en het opzetten van uitvoeringsprogramma's. Om gemeenten kennis te laten maken met de risicogestuurde aanpak is Royal HaskoningDHV gevraagd om de gemeenten mee te nemen in het maken van de risicoanalyse, bepalen van risicolocaties en het opstellen van uitvoeringsagenda's. Dit iReport bevat het resultaat van dit proces.

Omdat dit onderdeel is van het leertraject betreft het een document met ambtelijke status. Het laat zien wat in lijn met het SPV wordt verwacht in de manier waarop we in de toekomst omgaan met verkeersveiligheid. Het opgeleverde rapport is daarom geen uitputtend document maar is een eerste basis die het risicoanalyse proces toont en wat conform het SPV periodiek dient te worden geactualiseerd. De geïdentificeerde risicolocaties zijn ook niet de enige risicolocaties in de gemeente maar zijn risicolocaties die mede illustreren op welke wijze risicogestuurd deze locaties kunnen worden bepaald. Deze locaties zullen periodiek, door veranderingen in het systeem en beschikbaarheid van nieuwe data, dienen te worden herijkt. Zo werken we samen naar nul verkeersdoden.

Na oplevering van dit rapport moet de risicogestuurde aanpak ook een bestuurlijke plek krijgen in de verkeersveiligheidsaanpak. De basis daarvoor is gelegd met dit rapport, het is aan gemeenten om voortbordurend op de structuur van het SPV daar in de toekomst, door inzet van lokale data, kennis en ervaringen, een bestuurlijke vertaalslag in te maken.

Inleiding

Introductie: risicogestuurd werken en het SPV2030 voor provincie en gemeente

Bij verkeersveiligheidsbeleid is een verschuiving zichtbaar van beleid op basis van ongevalscijfers (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 en gedragingen in het verkeerssysteem (de **risicoanalyse**). Vervolgens is het zaak deze inzichten te vertalen naar maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren (door risico's en ongevalscijfers te verlagen). Dit gaan we doen door het opstellen van een 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.

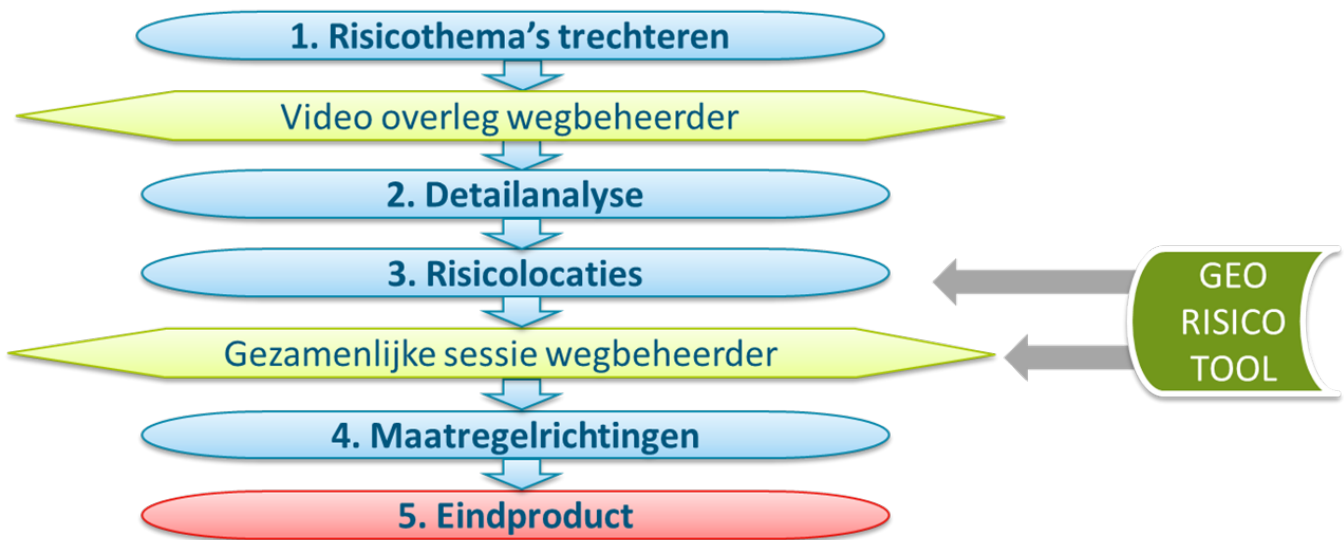
Dit document beschrijft de doorvertaling van het SPV2030 gedachtengoed naar de provinciale en gemeentelijke context en praktijk in Gennep. Het eerste deel richt zich op de risicoanalyse en het tweede deel op de uitvoeringsagenda. Dit document is geschreven vanuit het perspectief van de gemeente Gennep.

Regionale aanpak: gefaseerd werken aan gezamenlijke uitvoeringsagenda's

Limburg heeft een lange traditie van werken aan verkeersveiligheid. De provincie, regio's en gemeenten zijn dan ook al in een vroegtijdig stadium aan de gang gegaan met het SPV. Het startsignaal hiervoor was de SPV-roadshow op 30 oktober 2019. 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 zowel de provincie als 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 beschikbare 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 is een trechtering van alle SPV-risicothema's naar de voor de gemeente meest prioritaire risicothema's¹ uit het SPV (**stap 1**). Deze trechtering is gebaseerd op basisgegevens met data die al vanuit eerdere fases beschikbaar was (Verkeersveiligheidsmonitor, Risicokompas), aangevuld met specifiekere data² die nodig is voor de verdiepende analyse. Vervolgens wordt voor de prioritaire risicothema's een detailanalyse uitgevoerd (**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 wordt inzichtelijk gemaakt waar de risicolocaties voor de risicogroepen of -situaties zijn (**stap 3**). Na wederom een overlegmoment worden deze risico's gekoppeld aan maatregelrichtingen in de vorm van een uitvoeringsagenda (**stap 4**). Tot slot wordt het eindproduct opgeleverd (**stap 5**).



Figuur 1: Stroomschema stappenplan

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 (zie het volgende hoofdstuk) van het SPV een specifieke invulling voor de gemeente te geven. Als vertrekpunt beginnen we in hoofdstuk 2 met de samenvatting van de prioritaire thema's uit het voortraject, de gemeentenotities die zijn ontwikkeld in het kader van de verkeersveiligheidsmonitor. 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 (met de beschikbare gegevens op dit moment.). 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 (Geo Risico tool) 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 ten behoeve van de uitvoeringsagenda. Deze zijn in [hoofdstuk 5](#) weergegeven, en ook weer gekoppeld aan de 9 risico- en maatregelthema's van het SPV. In [hoofdstuk 6](#) wordt het vervolgetraject omtrent het SPV beschreven.

Vertrekpunt: de risicothema's voor gemeente Gennep

Als vertrekpunt voor de analyse benoemen we de thema's die voor de gemeente Gennep 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 Gennep als prioriteit naar voren zijn gekomen in de gemeentelijke notitie uit het voortraject¹. 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 Nationale 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.

Samenvatting risicothema's op basis van de gemeente notitie (voortraject)

De gemeentelijke notitie uit het voortraject heeft een voorzet gedaan voor de meest opvallende thema's in de gemeente Gennep. 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	Jonge bestuurders (18 t/m 24 jaar) en volwassenen (25 t/m 39 jaar): hebben een vrij groot aandeel in het totale aantal slachtoffers.
Voertuig	Personenauto: beginnende bestuurders en 25-39 jarigen hebben een relatief groot aandeel onder de slachtoffers. Het aantal personenauto's zal de komende jaren naar verwachting toenemen.
Weg	<ul style="list-style-type: none"> • Op 80 km/u wegen valt het grootste aantal slachtoffers. • Het risicocijfer is het hoogst op 30 km/u wegen.

Tabel 2: Samenvatting risicothema's voortraject verkeersveiligheidsmonitor

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

1. Veilige infrastructuur: 30 en 80 km/u wegen

In de risicoanalyse is een verdieping gedaan op bovenstaande thema's door verschillende informatiebronnen (zie bijlage 2) met elkaar in verband te brengen om zo o.a. ongevallenaandelen in het juiste perspectief te kunnen zetten. Deze verdiepende analyse wijst op basis van expert judgement uit dat 30 km/u wegen geen risico zijn. Volwassenen en de personenauto zijn vanuit het SPV geen risicothema's. De aanpak van deze doelgroepen wordt via andere risicothema's georganiseerd.

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: 60 km/u wegen
2. Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets (e-bike)
3. Onervaren verkeersdeelnemers: jongere automobilist (18-24 jaar)
4. Rijden onder invloed
5. Snelheid in het verkeer: 60 km/u wegen
6. Afleiding in het verkeer
7. Verkeersovertreders

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.

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	60 en 80 km/u wegen
Heterogeniteit in het verkeer	
Kwetsbare verkeersdeelnemers	Fiets, e-bike
Onervaren verkeersdeelnemers	Jongere automobilist (18-24 jaar)
Rijden onder invloed	
Snelheid in het verkeer	60 km/u wegen
Afleiding in het verkeer	
Verkeersovertreders	

Tabel 3: Risicothema's gemeente Gennep

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 Gennep. Hieruit kan blijken dat het ene thema een hogere relevantie heeft dan een ander. De resultaten van deze stap zijn besproken met de gemeente. 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. In de analyse is voor verschillende informatiebronnen een vergelijking gemaakt met vergelijkbare gemeenten. Dit is gedaan om data in het juiste perspectief te zetten en zo te kunnen bepalen of een getal 'hoog' of 'laag' is.

Risicothema 1: 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 Gennep.

Het aandeel 60 km/u wegen in de gemeente Gennep is (34%) en ligt daarmee lager dan in Bergen (53%) en hoger dan in Mook en Middelaar (31%).

Om inzicht te geven in de balans tussen functie, vormgeving en gebruik op de 60 km/u wegen in Gennep zijn zeven 60 km/u zones en specifiek vijf 60 km/u wegen gescoord in de vormtoets. De zones scoren gemiddeld net een voldoende, 4 van de 7 punten. De beperkingen zitten in deze zones met name in het feit dat bijna overal de snelheidslimiet niet wordt geaccepteerd, de snelheidslimiet niet geloofwaardig is, snelheidsremmende maatregelen ontbreken op de wegvakken en plateaus ontbreken op de kruispunten en de voorrangssituatie niet overal correct is geregeld. De score per buurt is:

- Bloemenstraat-Zwarteweg: score 4
- Aaldonk-Violenberg: score 4
- Looierheide: score 4
- Langehorst-Zelder: score 4
- Panoven-Maaskemp: score 4

- Heijensebos: score 4
- Diekendaal-Nieuwerf: score 4

Er zijn specifiek vijf 60 km/u wegen apart gescoord welke zich kenmerken door voornamelijk dezelfde beperkingen als in de zones. De gescoorde wegen zijn:

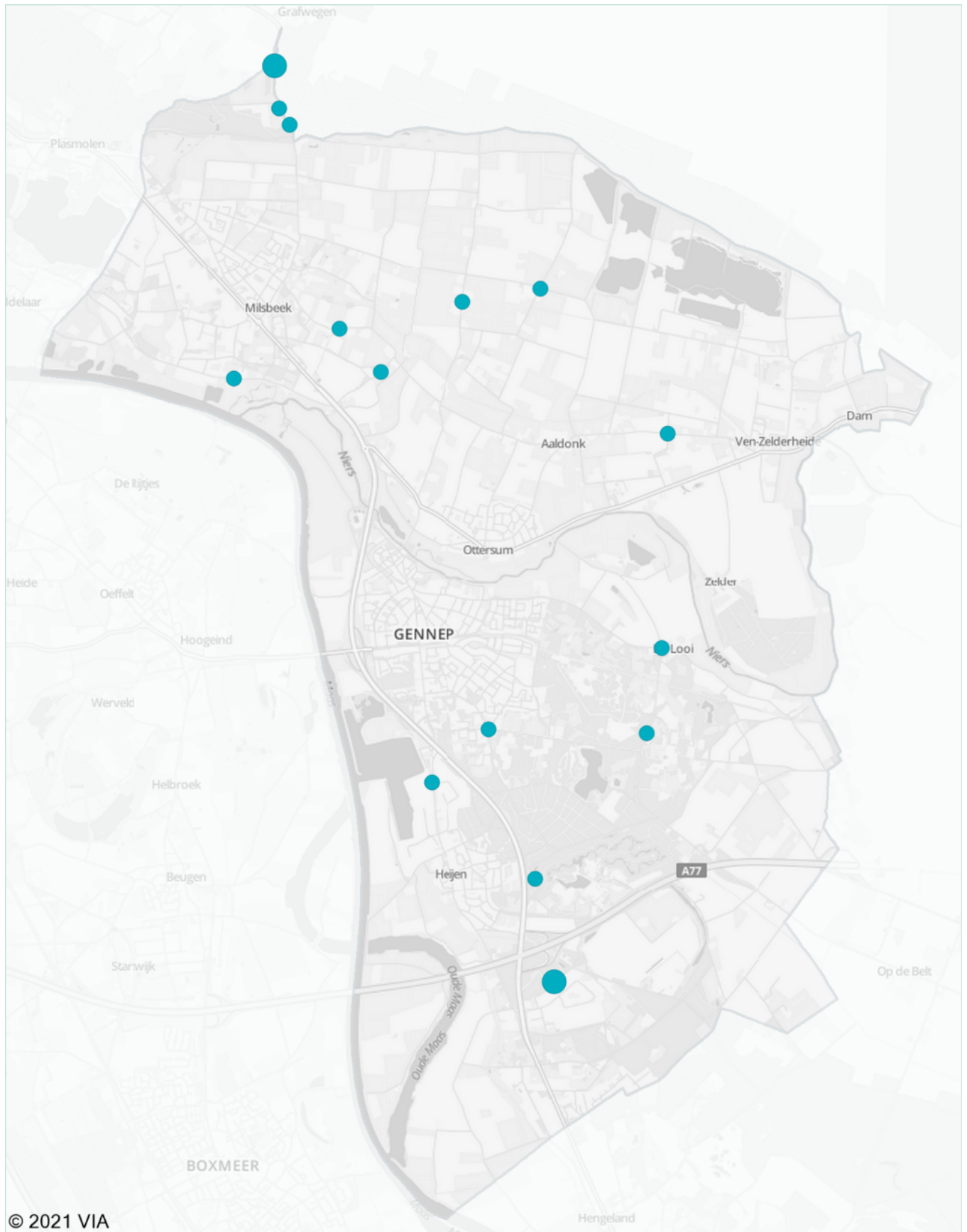
- Ringbaan: score 2,5
- Hommersumseweg (Tussen Siebengewaldsweg tot Kamperweg): score 3
- Zwarteweg: score 4,5
- Bloemenstraat: score 5,5
- Hoofdstraat (ten zuiden van Heijen): score 6

De Ringbaan en Hommersumseweg onderscheiden zich in negatieve zin van de overige wegen doordat een gebrek aan snelheidsremmende maatregelen op wegvakken en kruispunten, een ongeloofwaardige snelheidslimiet en daarmee ook structurele snelheidsovertredingen.

De V85 uit de snelhedentool van VIA laat zien dat de maximumsnelheid op 60 km/u wegen de snelheid met regelmaat (fors) wordt overschreden. Dit bevestigt het beeld uit de vormtoets.

Kijkend naar de ongevallen zien we dat op 60 km/u wegen het risicocijfer (het aantal ongevallen afgezet tegen het aantal gereden kilometers, de voertuigprestatie, afkomstig uit Floating Car Data), in de gemeente Gennep (1.042) is. Dit is hoger dan het gemiddelde van Limburg (0.523). Dit houdt in dat de kans op een ongeval op een 60 km/u weg in Gennep ca. 2x zo hoog is als op een gemiddelde 60 km/u weg in Limburg. Een hoog of laag risicocijfer hangt sterk samen met het wel of niet beschikken over beperkingen in de inrichting van dit type wegen. In Gennep is het risicocijfer ook op gebiedsniveau berekend. Het totale buitengebied rondom de kern Gennep kent een risicocijfer van 0.711. Het risico op een ongeval op een 60 km/u weg in het buitengebied rondom de kern Gennep is dus lager dan gemiddeld in Gennep. Voor de overige wijken/gebieden is geen risicocijfer berekend omdat het aantal ongevallen op 60 km/u wegen in die gebieden daar <1 per jaar is.

Wanneer specifiek wordt gekeken naar de door de politie geregistreerde ongevallen komt naar voren dat in de periode 2016-2020 23% van het totaal aantal letselslachtoffers is gevallen op gemeentelijke 60 km/u wegen. Dat is minder dan in Bergen (36%) en meer dan Mook en Middelaar (2%). De meeste letselslachtoffers vallen in combinatie met de fiets (40%, 4 van de 10) gevolgd door de personenauto (30%, 3 van de 10). Van de slachtoffers is 70% gevallen op een wegvak en 30% op een kruispunt. Wat betreft de locaties van de ongevallen dan valt op dat deze verspreid zijn door de hele gemeente.



● Aantal
Eenheid Ongevallen

Ongevallen van 01 januari 2014 t/m 06 juli 2021.

Figuur 2: Locaties ongevallen 60 km/u wegen gemeente Genneep (VIA, 2016-2020)

Risicothema 2: 80 km/u wegen

De combinatie van het hoge aandeel, het hoge risicocijfer, de beperkte inrichting van enkele wegen, de hoge snelheid en het aandeel aan slachtoffers zorgt dat gemeentelijke 80 km/u wegen een risicothema zijn in de gemeente Gennepe.

Het aandeel 80 km/u wegen in de gemeente Gennepe (27%) en is vergelijkbaar met Bergen (24%) en hoger dan in Mook en Middelaar (4%). Wel dient hierbij opgemerkt te worden dat ook de provinciale wegen hierin zijn meegenomen omdat de bron (NWB) nog niet de combinatie wegbeheerder met snelheidslimiet maakt.

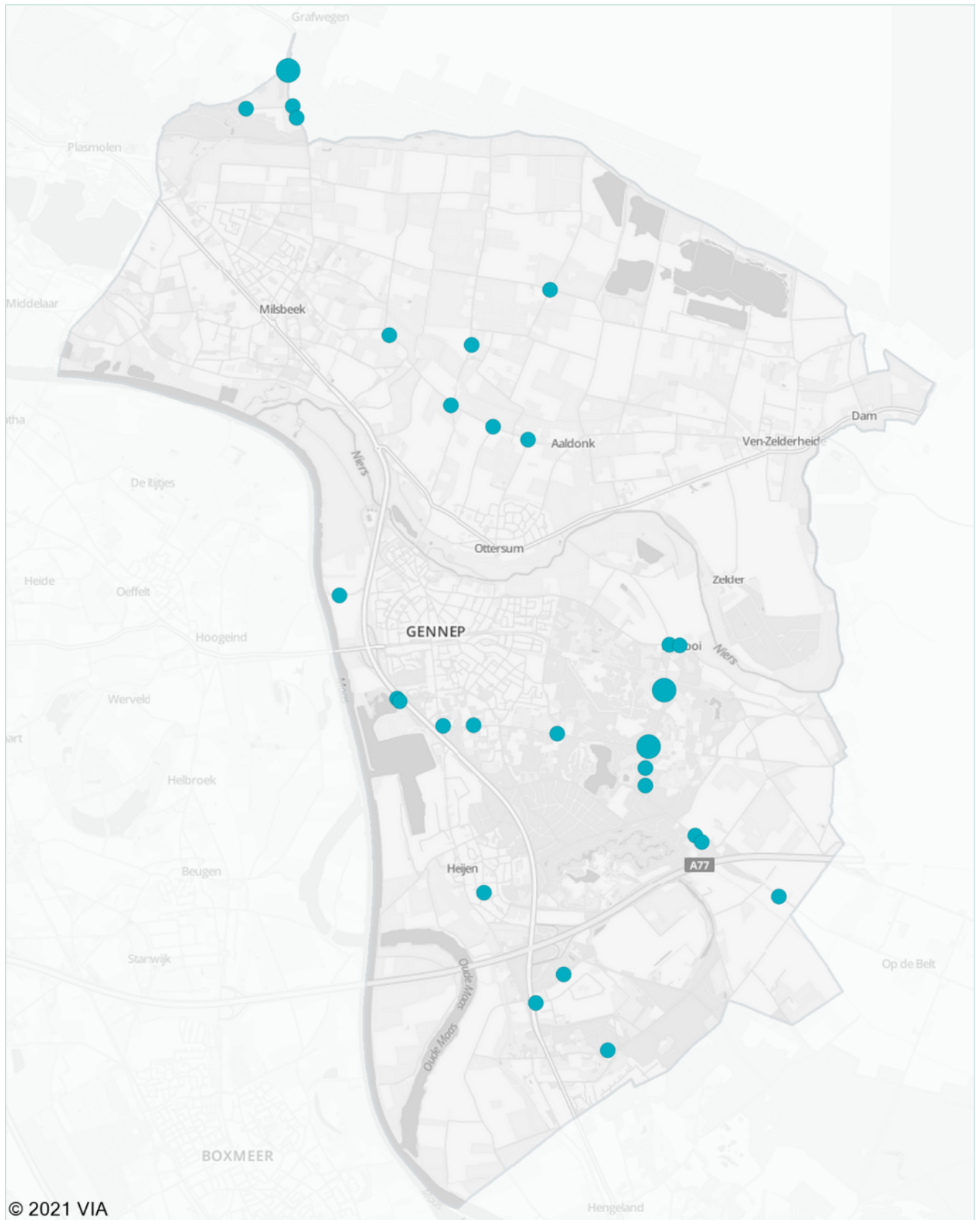
Om inzicht te geven in de balans tussen functie, vormgeving en gebruik op de 80 km/u wegen in Gennepe zijn drieëndertig 80 km/u wegen gescoord in de vormtoets. De 80 km/u wegen in Gennepe scoren gemiddeld gezien een onvoldoende, 2,9 van de 7 punten. De wegen kenmerken zich o.a. door het ontbreken van een rijbaanscheiding, een onvoldoende brede obstakelvrije zone, een ongeloofwaardige snelheidslimiet en het ontbreken van een scheiding tussen de verschillende verkeerssoorten. De wegen die lager scoren dan het gemiddelde zijn:

1e Zandkuilseweg
2e Zandkuilseweg
Ervesestraat
Geerhoeksweg
Heiland
Henakker
Hengselsboomweg
Heuvelenweg
Hommersumseweg
Hoofdstraat
Kamperweg
Koeweidenstraat
Lankerseweg
Looierbroek
Looiseweg
Oordseweg
Paesplasweg
Schaapsweg
Sporenweg
Stuwweg
Veedijk
Gennepershuisweg

De V85 uit de snelhedentool van VIA laat zien dat de maximumsnelheid op 80 km/u wegen over het algemeen beperkt wordt overschreven.

Kijkend naar de ongevallen zien we dat op 80 km/u wegen het risicocijfer (het aantal ongevallen afgezet tegen het aantal gereden kilometers, de voertuigprestatie), in de gemeente Gennepe 0.258 is. Dit is hoger dan het gemiddelde van Limburg (0.160).

Wanneer specifiek wordt gekeken naar de door de politie geregistreerde ongevallen komt naar voren dat in de periode 2016-2020 19% van het totaal aantal slachtoffers is gevallen op gemeentelijke 80 km/u wegen. Dat is minder dan in Bergen (32%) en meer dan Mook en Middelaar (5%). De personenauto is het meest betrokken bij ongevallen en hiermee vallen ook de meeste slachtoffers (50%, 4 van de 8). Van de slachtoffers is 87,5% gevallen op een wegvak en 12,5% op een kruispunt. Wat betreft de locaties van de ongevallen dan valt deze verspreid zijn over alle 80 km/u wegen in de gemeente, met ene lichte concentratie op de Siebengewaldseweg.



● Aantal
Eenheid Ongevallen

Ongevallen van 01 januari 2014 t/m 06 juli 2021.

Figuur 3: Locaties ongevallen 80 km/u wegen gemeente Gennep (VIA, 2016-2020)

Risicothema 3: Fiets en e-bike

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

Het inwonersaantal van de gemeente Gennep is in de afgelopen stabiel gebleven, maar in 2035 wordt er een afname van 3,6% verwacht (CBS, 2019). Het kennisnetwerk SPV heeft als uitgangspunt dat elke inwoner een fietser is. Dat zou betekenen dat het aantal fietsers in de gemeente Gennep afneemt. Belangrijk hierbij is dat in de verschillende beschikbare informatiebronnen de gewone fiets en de e-bike vaak met elkaar worden verward. Dat maakt dat een deel van de fietsdata mogelijk van toepassing is op de e-bike en vice versa. 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.

Het is vanuit de Duurzaam Veilig principes wenselijk dat er een vrijliggend fietspad ligt langs 50 en 80 km/u wegen. Van de twintig in de vormtoets gescoorde 50 km/u wegen in de gemeente Gennep beschikken er vijf over een vrijliggend fietspad en twee over fiets(suggestie)strook. De 50 km/u wegen waar een vrijliggend fietspad ontbreekt zijn:

2e Dwarsweg
Achterbroek
De Groote Heeze
Hoogveld
Kleefseweg
Langeweg
Nijmeegseweg
Ottersumseweg
Ovenberg
Sprokkelveld
St.Janstraat
Weverstraat
Willem Boyeweg

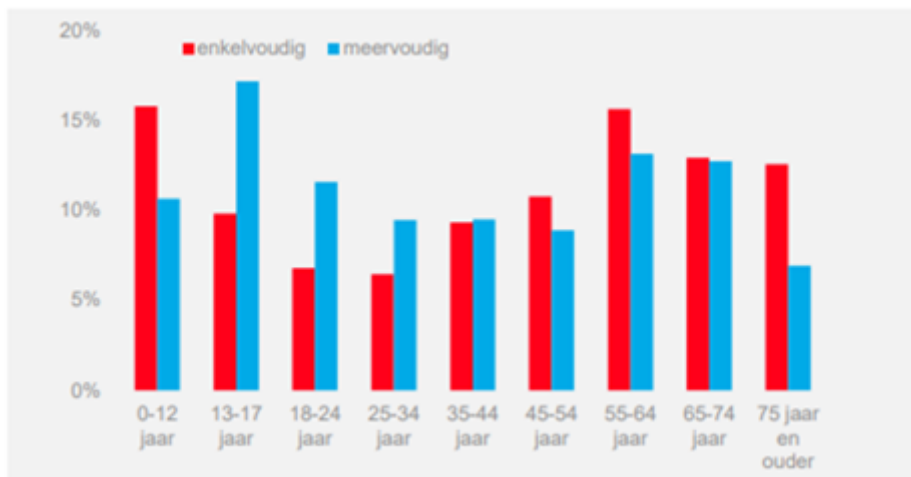
Van de 33 gescoorde 80 km/u wegen beschikken er 21 niet over een vrijliggend fietspad. De 80 km/u wegen waar een vrijliggend fietspad ontbreekt zijn:

1e Zandkuilseweg
2e Zandkuilseweg
Ervesestraat
Geerhoeksweg
Heiland
Henakker
Hengselsboomweg
Hommersumseweg
Hoofdstraat
Kamperweg
Koeweydenstraat
Lankerseweg
Looierbroek
Looiseweg
Oordseweg
Paesplasweg
Schaapsweg
Sporenweg
Stuwweg
Veedijk
Gennepershuisweg

Het aandeel geregistreerde letselslachtoffers (bron: politie) op de fiets is ca. 28%. Op de e-bike is dit 0% maar het kan zijn dat bij de registratie het voertuig niet correct is genoteerd. Het aandeel fietsslachtoffers is hoger dan in Bergen (16%) en lager dan in Mook en Middelaar (39%). De fiets-/e-bikeslachtoffers vallen zowel binnen de bebouwde kom als buiten de bebouwde kom (beide 50%), op 50 en 60 km/u wegen (33%). 50% van de ongevallen vindt plaats op kruispunten, 50% op wegvakken. De fietsslachtoffers zijn verdeeld over alle leeftijdscategorieën. De fiets-/e-bikeongevallen zijn verspreid over de hele gemeente.

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 Limburg. Zo zijn van alle ongevallen met een gewone fiets 65% enkelvoudig en 33% meervoudig, op een elektrische fiets is dit 74% enkelvoudig en 23% meervoudig en op een racefiets is dit 53% enkelvoudig tegenover 41% meervoudig. Daarnaast zijn er nog de volgende statistieken bekend over enkelvoudige en meervoudige fietsongevallen.

Enkelvoudige fietsongevallen	Meervoudige fietsongevallen
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.



Figuur 4: Leeftijdsverdeling bij enkelvoudige vs. meervoudige fietsongevallen in heel Nederland

Doelgroepen (in heel Nederland):

- 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.

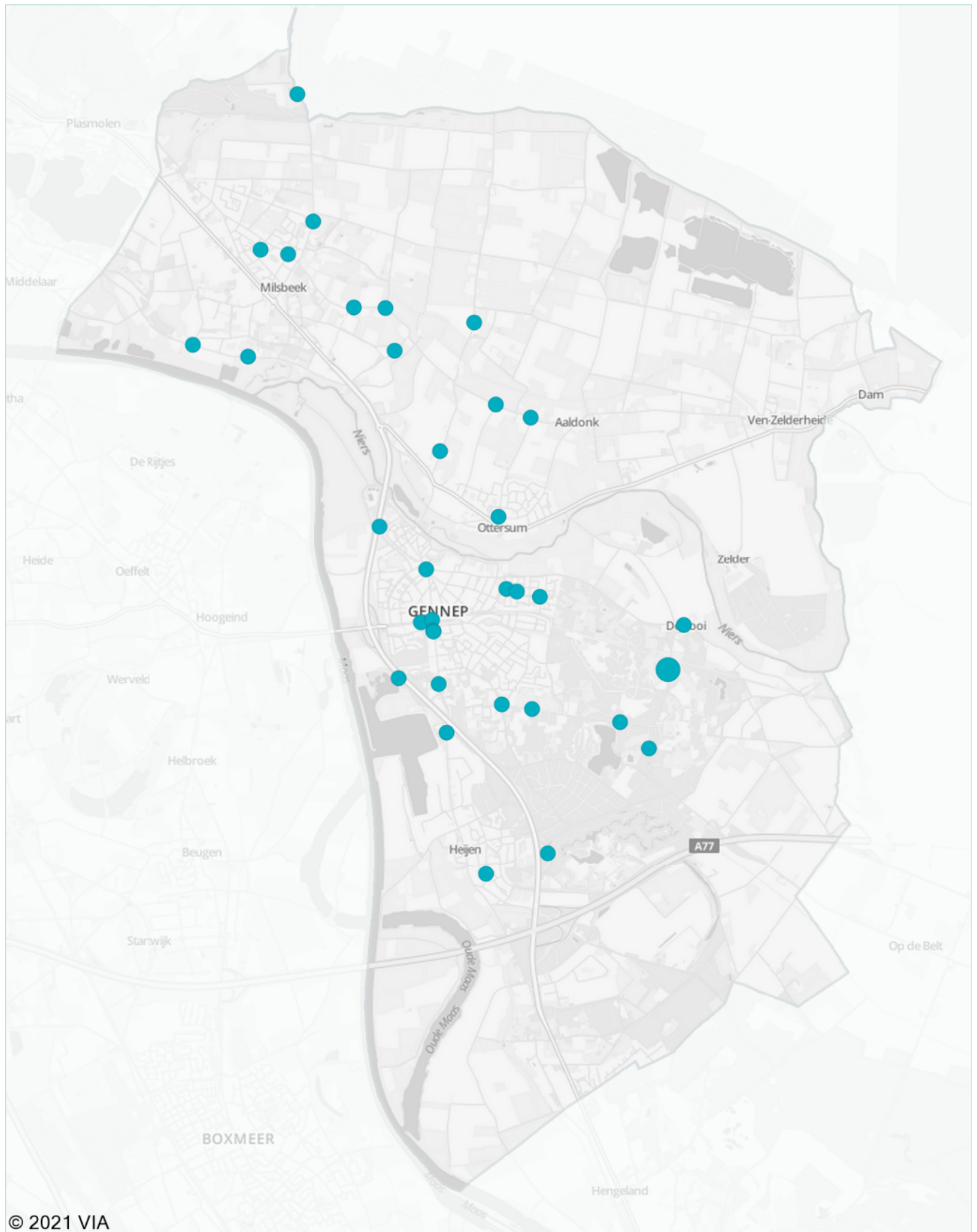
Wat betreft lichtvoering van fietsers blijkt uit onderzoek (I&W, 2018) dat landelijk gemiddeld 66% van de fietsers voor- en achterlicht voert. In dit onderzoek is de gemeente Maastricht de enige Limburgse gemeente, en het aantal fietsers dat voor- en achterlicht voert is hier hoger (71%). Het is aannemelijk dat in de gemeente Gennepe het aandeel rond het landelijk/Maastrichts gemiddelde ligt. Het landelijke onderzoek kijkt ook naar doelgroepen. Daaruit komt naar voren dat 54% van de jongeren tot 18 jaar voldoende licht voert, tegenover 84% van de 50-plussers.

Risicothema 4: Jongere automobilisten (18 – 24 jaar)

Vanwege het feit dat het personenautobezit in de gemeente hoog is, er relatief veel jongeren in deze leeftijdscategorie in de gemeente wonen én het relatief hoge aandeel in de slachtoffers is dit een risico.

Het aandeel 18-24 jarigen (6,9%) is met 0,1% gestegen tussen 2014 en 2019. Dit aandeel is lager dan met Bergen (7,6%) en Mook en Middelaar (7,2%). Het personenautobezit is voor de gemeente gemiddeld 1,2 auto per huishouden en ligt daarmee hoger dan het landelijk gemiddelde (0,9) en gelijk aan het gemiddelde voor de regio (1,1/1,2). Het autobezit is het hoogst in de buitengebieden. De meeste jongeren (door het CBS gedefinieerd als 15-25 jarigen) zijn woonachtig in de buurt van Panoven-Maaskemp (20%) en het kleinste aandeel jongeren woont in de (CBS)-wijk Oude Stadskern (8%).

Bij 91% van de door de politie geregistreerde ongevallen met de personenauto is een 18-24 jarige betrokken. Dit is meer dan in Bergen (39,5%) en in Mook en Middelaar (33%). Het aandeel 18-24 jarige slachtoffers is ook het hoogst afgezet per 1000 inwoners (12,7). In de leeftijdscategorie 18-24 jaar zijn de meeste letselslachtoffers in combinatie met de personenauto (59%). De 33% van deze letselongevallen heeft plaatsgevonden op 60 km/u wegen en 33% op 80 km/u wegen.



● Aantal
Eenheid Ongevallen

Ongevallen van 01 januari 2014 t/m 06 juli 2021.

Figuur 5: Locaties ongevallen jongere automobilisten (18-24 jaar) gemeente Genneep (VIA, 2016-2020)

Risicothema 5: Rijden onder invloed

Het thema rijden onder invloed is opgenomen als generiek risico in het SPV 2030 en is zeer moeilijk te duiden op gemeentelijk niveau. Op regionaal niveau is een stijging van het rijden onder invloed (alcohol) te zien over de afgelopen jaren. Of verkeersdeelnemers in Gennep systematisch onder invloed rijden is niet uit de data naar voren te halen maar er wordt zonder twijfel onder invloed aan het verkeer deelgenomen. Daarom is dit thema ook als risico opgenomen voor de gemeente.

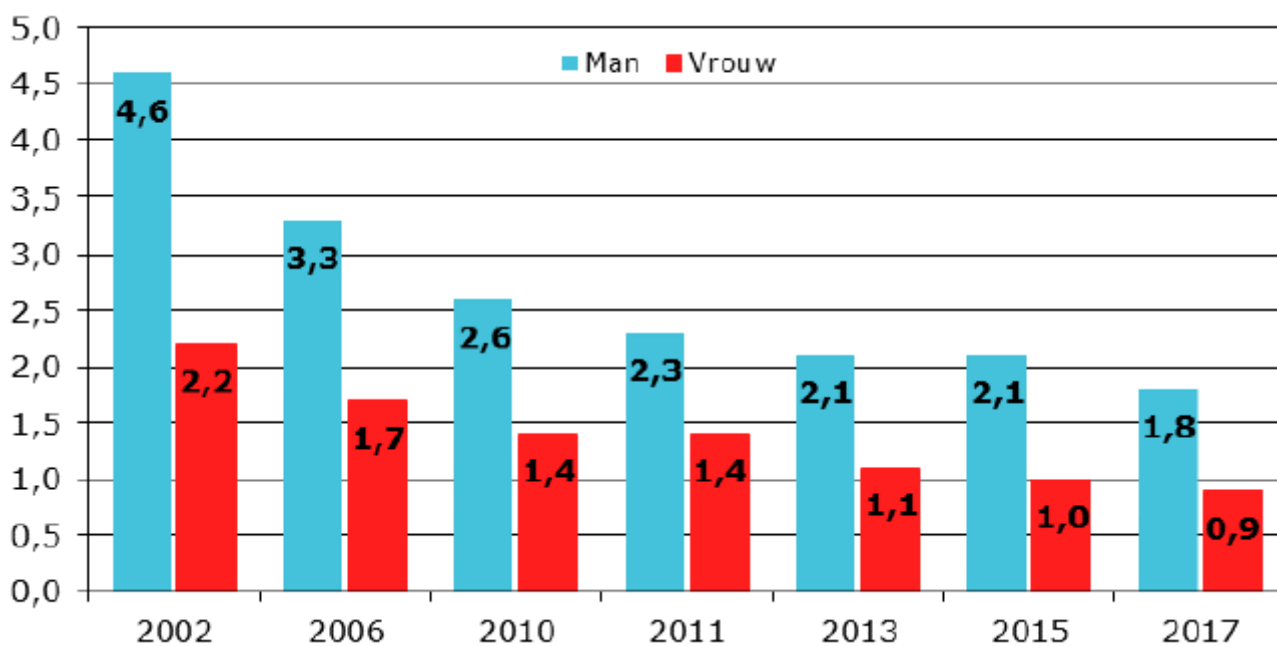
Het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer is verboden en brengt zeer veel risico met zich mee. Tot nu toe is niet duidelijk hoe groot dit probleem is. Wel schat de SWOV dat twee derde van de alcoholgerelateerde slachtoffers kan worden voorkomen, als het zou lukken de zware alcoholovertreders uit het verkeer te weren. Dit thema is ook op provinciaal niveau als risico benoemd in het kernteam SPV. 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.

Gennep valt onder politieregio Limburg. In deze regio was volgens de rapportage Rijden onder invloed 2002-2017 (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2018) sinds 2013 een daling zichtbaar van het percentage gecontroleerde automobilisten wat de wettelijke alcohollimiet heeft overtreden. Echter is dit percentage in 2017 weer toegenomen. In 2002 was Limburg een van de best scorende politieregio (in procenten overtreders). In 2017 is de regio samen met Noord-Nederland de slechtst scorende regio.

Jaar	2002	2006	2010	2011	2013	2015	2017
Limburg	3,9	1,7	1,8	2,2	1,5	1,4	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.

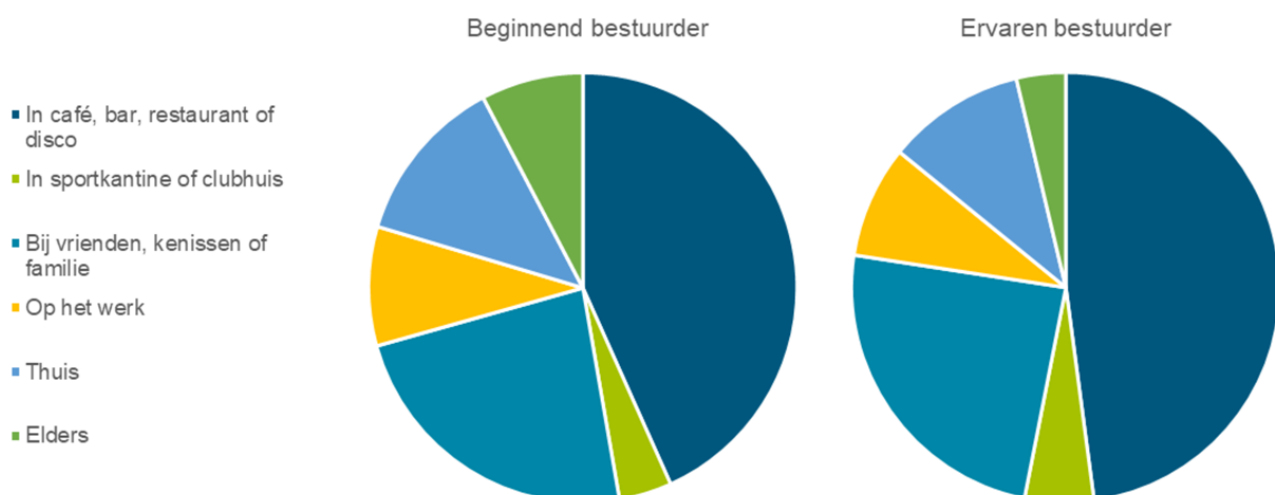


Figuur 6: Overtreders (in procenten) naar geslacht (Ministerie van I&M, 2018)

	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 7: Alcoholgebruik per locatie en bestuurder

Het aandeel overtredders¹ is het grootst in gemeenten met veel inwoners (meer dan 100.000). De gemeente Gennepe valt met 17.071 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 overtredders (in procenten) naar grootte gemeente (Ministerie van I&M, 2018)

¹ Het aandeel overtredders is sterk afhankelijk van de politieinzet in het betreffende jaar. Deze blijft onbekend in het onderzoek.

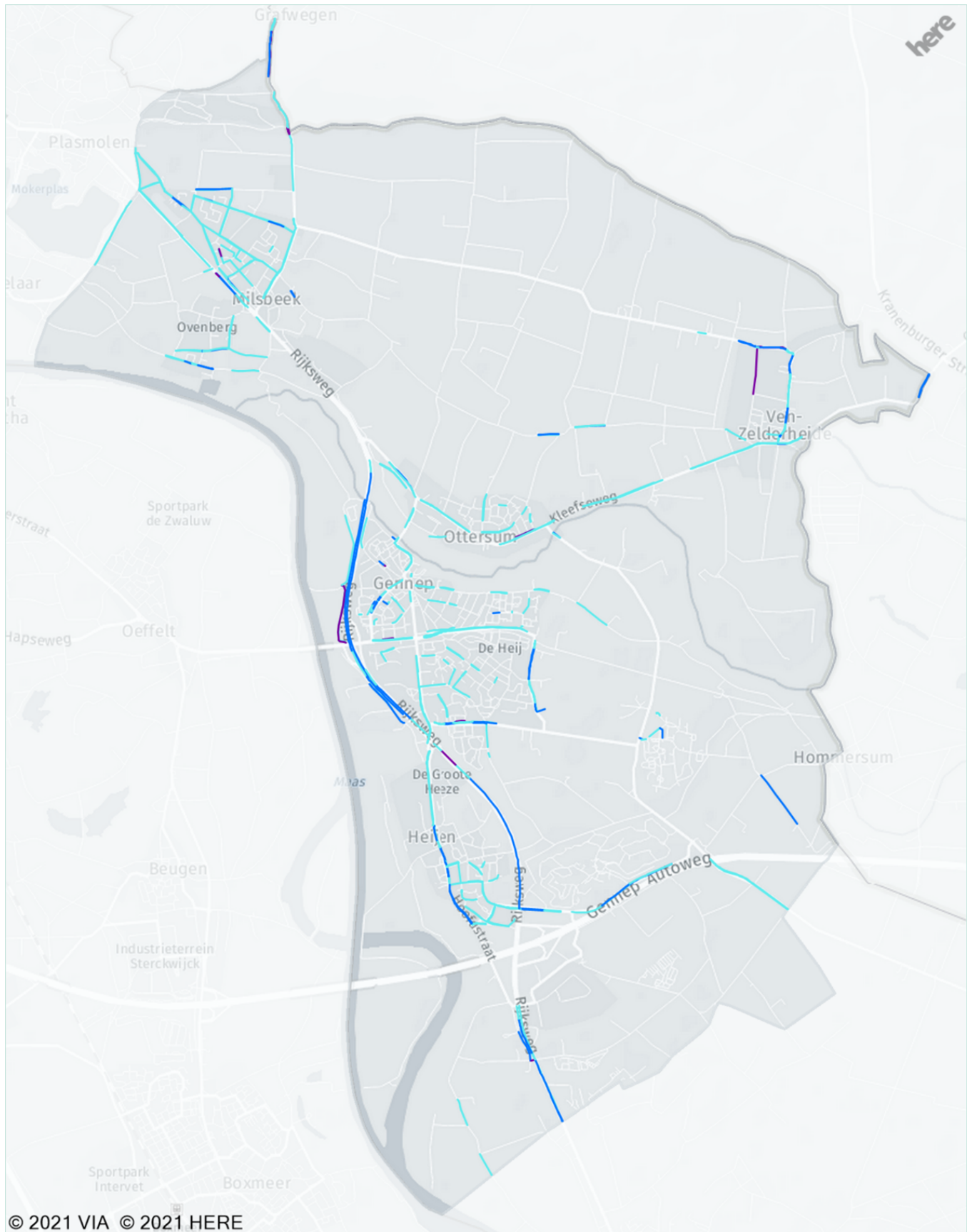
VeiligheidNL (Rapportage verkeersongevallen, 2017) toont uit onderzoek aan dat in 2017 in ziekenhuizen die zijn aangesloten op het Letsel Informatie Systeem (LIS) voor zover bekend bij 6.800 (6%) verkeersongevallen alcohol in het spel was. Bij 300 (<1%) verkeersongevallen was er drugs in het spel. Van alle geregistreerde verkeersongevallen waarbij alcohol in het spel was 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 6: Snelheid in het verkeer

Snelheid in het verkeer is een risico in Gennepe. Op verschillende wegtypen wordt de maximumsnelheid met regelmaat overschreden.

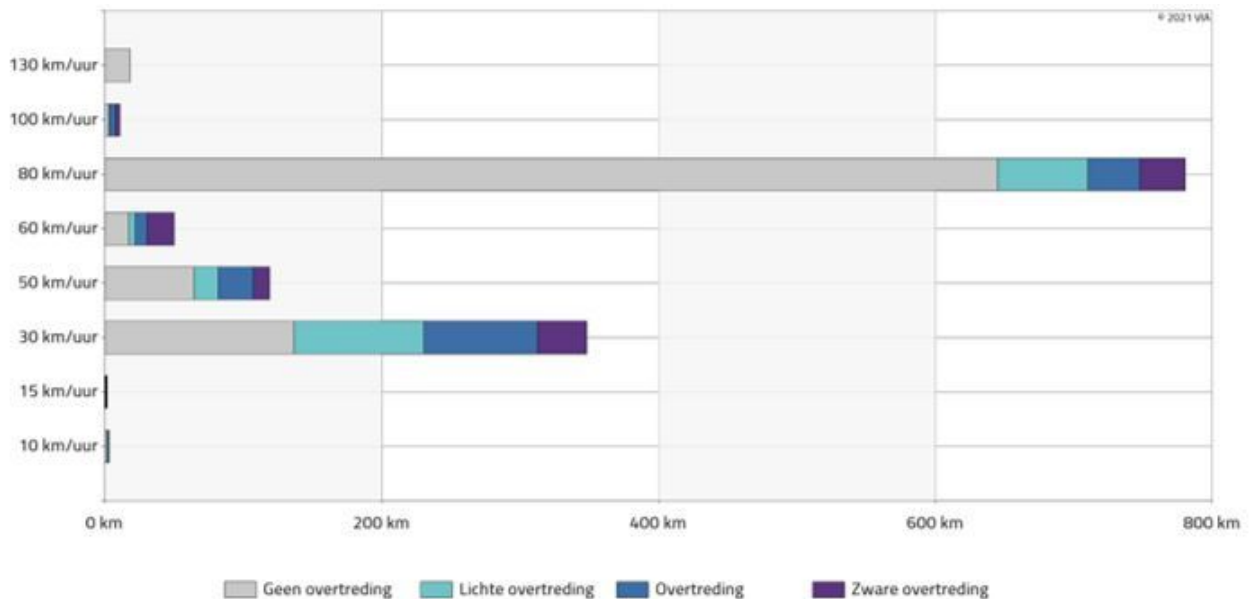
Met behulp van VIA Signaal Snelheden is de V85 op verschillende wegtypen bepaald. De gereden snelheden zijn gebaseerd op basis van Floating Car Data van HERE. Kanttekening bij de snelheidsinformatie op basis van Floating Car Data is dat de dekkingsgraad mogelijk laag is op 30 km/u wegen wat de representativiteit beperkt. VIA Signaal Snelheden toont dat op 60 km/u wegen de maximumsnelheid het meest structureel met meer dan 10 km/u wordt overtreden. Daarnaast wordt op de andere snelheidslimieten ook regelmatig de snelheid overschreden. De uit de FCD bekende limietoverschrijdingen voor de 30, 50, 60 en 80 km/u wegen zijn weergegeven in onderstaande figuur.



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

Figuur 8: Overtredingsklassen van de gemiddelde V85 op 30/50/60/80 km/u wegen in de gemeente Genneep (december 2020)

Kijkend naar het aantal snelheidsoverschrijdingen per kilometer weglengte per snelheidslimiet (december 2020) dan blijkt dat bij op 60 km/u wegen het percentage overtredingen en zware overtredingen als gevolg van de snelheidsoverschrijding relatief het grootst is (ca. 75%). Op 30 km/u wegen is dit ca. 40% en op de andere snelheidslimieten (50 en 80 km/u wegen) is dit circa 20%.



Figuur 9: Snelheidsoverschrijdingen Genneep per kilometer weglengte per snelheidslimiet (december 2020)

Aan de hand van CROSS-score (VIA) zijn de meest onveilige trajecten op basis van een combinatie van de ongevallen- én snelheidsscore in de gemeente bepaald. De wegen in de top 10 CROSS-score, in beheer van de gemeente, waarbij de snelheid een grote impact heeft (3 of meer op schaal 1-5) zijn:

- Traject: Brugforstraat, Siebengewaldseweg (80 km/u)
- Kruispunt: De Groote Heeze Hoofdstraat (50 km/u)

Risicothema 7: Afleiding in het verkeer

Afleiding in het verkeer is een thema wat zeer moeilijk te duiden is met behulp van data. Dit heeft te maken met het feit dat er zeer beperkt informatie beschikbaar is over de mate van afleiding en de relatie tot ongevallen. 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 geeft richting aan het risicothema en duidt op de aanwezigheid van het risico van afleiding in het verkeer, ook in Genneep.

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 SPV 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 hebben over dit telefoongebruik. Dit zijn: vrouwen tussen de 12 en 16 jaar, 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 van Nederland (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 (bestuurder, voetganger of fietser) 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 landelijke rapportage van VeiligheidNL blijkt ook dat afleiding bij fietsers het meest speelt bij jongeren (23% van de oorzaken van SEH-bezoeken door verkeersdeelname). Bij senioren of racefietsers is deze oorzaak veel minder vertegenwoordigd in de SEH-bezoeken (11% resp. 8%).

Risicothema 8: Verkeersovertreders

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

Toename asociaal en agressief gedrag in het verkeer is landelijk een belangrijk onderwerp. 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 dat het nodig is om hier meer grip op te krijgen en er meer aandacht aan te besteden.

Uit nationaal 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 (structureel) 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 overtrederspopulatie, maar zijn dus bij 6% procent van de ongevallen betrokken.

Overige aandachtspunten

In de voorgaande paragrafen zijn de prioritaire risicothema's beschreven in de gemeente Gennep. 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. De gemeente heeft nog een extra aandachtspunten benoemd, als gevolg van de lokale ervaring en signalen, welke uit objectieve data niet te onderbouwen is. Dit betreft de arbeidsmigranten

Arbeidsmigranten

In de afgelopen jaren neemt het aandeel Oost-Europeanen toe in de bevolking van Noord-Limburg. Zo telde de regio in 2012 nog 12.640 werkende arbeidsmigranten en waren zij goed voor ruim 8 procent van het totaal aantal werkenden in Noord-Limburg. Dit aantal is in de afgelopen jaren sterk gestegen. Tussen 2012 en 2016 steeg het aantal in de regio geregistreerde Polen met ruim 60 procent. De regionale economie is erg afhankelijk geworden van deze arbeidsmigranten. De gemeenten met veel landbouwactiviteit, industrie en logistiek hebben relatief veel arbeidsmigranten waaronder dus Poolse inwoners.

Over het gedrag van arbeidsmigranten is weinig bekend. Op de Siebengewaldseweg en Langeven wordt de maximale snelheid met regelmaat overtreden. Door de resultaten van de verkeerstellingen naast het dienstenschema van een grote logistieke dienstverlener te leggen (een bedrijf waar veel arbeidsmigranten werken) en door een observatie op de Langeven waarbij hufterig verkeersgedrag door deze groep is waargenomen, is geconcludeerd dat een groot deel van deze snelheidsoverschrijdingen wordt veroorzaakt door arbeidsmigranten die bij een grote logistieke dienstverlener werken.

Voor zover algemene landelijke cijfers beschikbaar zijn over de betrokkenheid van arbeidsmigranten bij verkeersongevallen, wijzen deze er niet eenduidig op dat Oost-Europeanen méér dan gemiddeld bij ongevallen betrokken zijn. Echter, arbeidsmigranten scoren wel relatief hoger bij drank gerelateerde incidenten (verkeersongevallen, overlast incidenten, algemeen en niet specifiek in Gennep). Waarschijnlijk wijkt dit beeld bij Gennep iets af. De cijfers die namelijk wel bekend zijn rondom ongevallen met arbeidsmigranten in de gemeente Gennep tonen dat in de periode 2016-2020 bij 3 van de 13 ongevallen (circa 23%) op 50 km/u wegen een auto betrokken was met Pools kenteken. Bij de wegen met andere snelheidsregimes is geen clustering van nationaliteit te zien.

Oudere fietser

De gemeente Gennep is aan het vergrijzen. De CBS-data laat zien dat het aandeel ouderen (60+) in de gemeente van 2014 tot 2019 gegroeid is van 27,8% naar 31%. De landelijke trend is dat ouderen steeds langer mobiel blijven en dat ouderen steeds meer gebruik maken van 'nieuwe' vervoermiddelen zoals de elektrische fiets. De onervarenheid van de ouderen met deze nieuwe vervoermiddelen kan risico's veroorzaken in het verkeer. Daarnaast laat de landelijke trend 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 Nederland en de gemeente Gennep.

Kijkend naar de verkeersslachtoffers op de fiets in de gemeente Gennep dan valt 17% in de leeftijdscategorie 60-plus (2 van de 12). Op de e-bike hebben er geen ongevallen plaatsgevonden. In Bergen is dit aantal 37,5% en in Mook en Middelaar is dit respectievelijk 42%. Het aandeel oudere fietsslachtoffers is dus relatief laag in de gemeente maar vanwege de toename in vergrijzing en fietsgebruik onder de ouderen is dit wel een aandachtspunt voor de gemeente Gennep. De meeste ongevallen met oudere fietsers/e-bikers vinden plaats op 50 km/u wegen en 30 km/u wegen (beide 50%), met een vergelijkbaar aandeel op wegvakken en kruispunten.

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.

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 opbouw voertuigenpark naar grafiek en kaart
2. Kwaliteit van de inrichting van de infrastructuur van wegen en fietspaden naar grafiek en kaart
3. Snelheidsovertredingen naar snelheidscategorie weergegeven in grafiek en kaart
4. Alcohol en drugsgebruik 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

Er is gebruik gemaakt van data die openbaar beschikbaar is en representatief is door een gemeentebrede dekking.

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.

Onderkant, Horsestraat: fiets/e-bike, 60 km/u wegen, snelheid in het verkeer

Dit is een verbindingroute tussen de kernen Milsbeek en Ven-Zelderheide. Daarnaast zijn de wegen zijn onderdeel van de school-thuis routes (voor basis- en voortgezet onderwijscholieren) alsmede het recreatief fietsnetwerk. De weg is niet volledig ingericht volgens de richtlijnen. Zo ontbreken vrijliggende fietspaden. Door de ligging en het gebruik van de scholieren in combinatie met de ondermaatse inrichting vormt dat deze wegen als risicolocatie zijn opgenomen. Van de V85 van deze wegen is geen data beschikbaar. Met name op Onderkant is een clustering aan ongevallen te zien.

Kruispunt De Grote Heeze en Hoofdstraat: fiets, snelheid in het verkeer

Het kruispunt op De Grote Heeze en de Hoofdstraat is onderdeel van het fietsnetwerk en van routes voor basis- en voortgezet onderwijscholieren en het recreatief fietsnetwerk. De kans op interactie tussen fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer is hier daardoor aannemelijk. Op deze weg geldt gedeeltelijk een maximumsnelheid van 50 km/u en gedeeltelijk van 30 km/u. Hierdoor is met name op de kruising waarbij de weg verandert in snelheid de verleiding om te hard te rijden op het eerste gedeelte van het 30 km/u stuk groot. De inrichting past hier echter niet bij door o.a. het ontbreken van veilige kruising. Ondanks dat een dergelijke inrichting in de praktijk vaak afremt ligt de V85 hier boven de 30 km/u. In het verleden hebben hier echter nog geen ongevallen plaatsgevonden.

Stiemensweg, Siebengewaldsweg: 80 km/u wegen, snelheid in het verkeer

De Siebengewaldsweg is de verbindingsweg tussen Bergen en de kern van Gennep en Ottersum. Van de V85 van deze wegen is geen data beschikbaar. Wel heeft de gemeente snelheidsrapporten laten opstellen op de Siebengewaldsweg. Dit laat zien dat de V85 gemiddeld genomen 86 km/u is. Er zijn uitschieters zichtbaar in snelheid als de diensten van de grote logistieke dienstverlener afgelopen zijn. Hierom is het aannemelijk dat met name de arbeidsmigranten die bij de grote logistieke dienstverlener werken degenen zijn die de maximale snelheid overtreden. Dit zorgt voor risicovolle situaties. Met name omdat basisschoolkinderen die van Bergen in Gennep op school zitten ook van de weg gebruik maken en er zijn diverse oversteken voor recreatieve fietsers. Doordat er in het verleden diverse ongevallen hebben plaatsgevonden resulteert dat ook in een rode CROSS-score.

Uitvoeringsagenda

Inleiding

In de vorige hoofdstukken zijn de risicothema's van de gemeente Gennep benoemd. Aanpak van deze risicothema's is het meest effectief om de verkeersveiligheid te verbeteren. Een integrale aanpak van deze risico's 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 prioritair 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	60 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> Bermverharding toepassen Toepassen van snelheidsremmende maatregelen op plekken waar de V85 > 70 km/u Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet handhaven 	<ul style="list-style-type: none"> Snelheid meetbaar omlaag Toename aantal wegen die afgewaardeerd van 80 km/u naar 60 km/u zijn (snelheid en inrichting) 	Jaarlijkse afname van het aantal letselslachtoffers op 60 km/u wegen	VVN, LTO, Cumela, fietsers-bond, omliggen-de bedrijven.
	80 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> Bij afwaardering: Bermverharding/visuele versmalling toepassen op fietsroutes Bij afwaardering: Snelheidsremming op kruispunten in het buitengebied Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet handhaven Gebiedsontsluitingswegen afwaarderen naar 60 km/u 	In 2030 alle 80km/uur-wegen in het buitengebied (niet gebiedsontsluitingswegen zijnde) afgewaardeerd tot 60 km/uur-wegen, eerste focus bij afwaardering op fietsroutes.	<ul style="list-style-type: none"> Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 80 km/u wegen In 2030 geen ongevallen meer op 80 km/u wegen in het buitengebied 	VVN, LTO, fietsers-bond 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)

Risicogroepen en -modaliteiten	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	<ul style="list-style-type: none"> • Campagne/fietslessen kinderen • Doorzetten project doortrappen voor ouderen • Doorzetten fietsexamen op scholen voor fietseducatie kinderen • Inspelen op fietsklachten t.a.v. onveiligheid • Aanhaken bij landelijke verlichtingscampagnes 	<ul style="list-style-type: none"> • Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur • Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting) • Veiliger fietsen door ouderen en kinderen 	Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een letselongeval	Fietsersbond, VVN,
	Onervaren verkeersdeelnemers: jonge automobilist	<ul style="list-style-type: none"> • Voorlichting starten • Bereik campagnes vergroten 	Bewustwording vergroten van de risico's bij jongeren	Jaarlijkse afname van aantal slachtoffers onder jonge automobilisten	<ul style="list-style-type: none"> • Rijscholen • Aanbieder project
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> • Aanhaken bij landelijke/provinciale acties om data te verzamelen • Samenwerking met politie opzetten • Aanhaken bij landelijke campagnes 	Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer	Jaarlijkse afname van het aantal letsel-ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelname onder invloed	Politie
	Snelheid in het verkeer (30/50)	<ul style="list-style-type: none"> • Handhaving op risicovolle wegen • Snelheidsdisplays plaatsen • Voorlichtingscampagnes • Veilig op weg • Infra aanpassen 	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 snelheidoverschrijdingen	VVN
	Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Structurele samenwerking met politie opzetten • Landelijke campagnes 	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	Politie
	Verkeers-overtreders	Handhaving		Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders	Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huffergedrag'.

Tabel 9: Doelentabel

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

Education

Maatregelrichtingen

Nr.	Risicothema	Projecten
1.2	60 km/uur wegen	Op 60 km/uur wegen rijden, naast autoverkeer, ook veel fietsers en e-bikers. Dit type wegen bevindt zich vaak in agrarisch buitengebied, waar sprake is van veel landbouwverkeer. Zorg ervoor dat de doelgroepen fietsers, e-bikers en bestuurders van landbouwvoertuigen via specifieke educatieprogramma's goed worden bereikt.
1.3	80 km/uur wegen	Een belangrijke risicofactor op 80 km/uur wegen is de rijsnelheid. Relatief veel slachtoffers vallen onder jonge beginnende automobilisten (vaak eenzijdige ongevallen). Zorg voor specifieke educatie gericht op de problematiek in deze doelgroep, zoals zelfoverschatting en gebrek aan gevaarherkenning. Verder is het zinvol om aan te sluiten bij landelijke campagnes over rijsnelheid, afleiding en rijden onder invloed.
1.5	Fiets (e-bike)	Voor de fiets (e-bike) verschilt het per doelgroep wat belangrijk is om aandacht aan te besteden. Belangrijk bij (jonge) fietsers is om (ook) aandacht te besteden aan het thema afleiding. Voor de doelgroep 12 – 14 jaar (einde basisschool, begin voortgezet onderwijs) zijn hiervoor verschillende programma's beschikbaar. Voor de doelgroep ouderen is het belangrijk dat zij veilig kunnen 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. Er zijn verschillende trainingen en programma's beschikbaar die zich hierop richten.
1.12	Jongere automobilisten (18-24)	Jonge beginnende bestuurders vormen een groter risico voor de verkeersveiligheid dan oudere leeftijdsgroepen. Risico's hangen samen met persoonlijke motieven, doelen en leefstijl. Educatie voor deze doelgroep begint bij de rijopleiding. Verder zijn er tweede fase projecten, voor jongeren die net het rijbewijs hebben behaald. Het thema rijden onder invloed is relevant voor deze doelgroep en komt tijdens (eerste en tweede fase) opleiding aan bod. Ook zijn er interventies die zich specifiek hierop richten, en vaak op evenementen plaatsvinden.
1.13	Rijden onder invloed	Rijden onder invloed van alcohol en drugs komen o.a. aan de orde in de programma's voor jonge bestuurders. 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.
1.14	Snelheid in het verkeer	Aandacht dient uit te gaan naar creëren van bewustzijn van het gevaar van te hard rijden en het uitvoeren van campagnes die gericht zijn op het snelheidsgedrag van automobilisten. Aansluiting bij de landelijke campagnes over rijsnelheid is zinvol.
1.15	Afleiding in het verkeer	Afleiding in het verkeer dient aan de orde te komen in programma's voor de verschillende doelgroepen, ook oudere (e-)fietsers. Daarnaast verdient het ook aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over afleiding in het verkeer (bijv. MONO). Specifiek zou aandacht uit moeten gaan naar de doelgroep rijbewijsbezitters en daarbinnen met name het zakelijke verkeer.
1.16	Verkeersovertreders	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.

Tabel 10: Maatregelrichtingen Education

Kosten

De kosten van verkeerseducatie zijn afhankelijk van het type educatie of campagneprogramma en daarmee afhankelijk van duur, vorm, aantal deelnemers, etc.

Engineering

Maatregelrichtingen

De categorie 'Engineering' omvat fysieke maatregelen in op-/langs wegen. Bij alle herinrichtingen worden de principes van Duurzaam Veilig opgevolgd.

Nr	Maatregel	Toelichting
2.5	Herinrichten fietsroutes met hoge intensiteit en/of hoog aantal ongevallen.	<p>Bij het herinrichten van de fietsroutes met een hoog risico zijn de volgende focuspunten van belang:</p> <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	<p>Bij het herinrichten of verbeteren van de 60 km/u wegen en van de locaties op deze wegen zijn de volgende focuspunten van belang:</p> <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) <p>Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV.</p>
2.7	Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 60 km/u wegen.	<p>Bij het herinrichten of verbeteren van de 60 km/u wegen en van de locaties op deze wegen zijn de volgende focuspunten van belang:</p> <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) <p>Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV.</p>
2.8	Afwaarderen 80 km/u wegen naar 60 km/u	<p>Bij het afwaarderen van gemeentelijke 80 km/u wegen naar 60 km/u wegen zijn de volgende focuspunten van belang:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gelijkwaardige kruispunten, kantmarkering, fietssuggestiestroken, semiverharde uitwijkmogelijkheden en snelheidsremmende maatregelen (drempels en plateaus) • 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) <p>Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV.</p>
2.9	Verbeteren en/of volledig herinrichten 80 km/u aandachtswegen	<p>Bij het herinrichten of verbeteren van 80 km/u wegen en van de locaties op deze wegen zijn de volgende focuspunten van belang:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De vrijliggende fietsvoorzieningen, fysiek gescheiden rijrichtingen, veilige bermen, kruispunten met rotondes, ongelijkvloerse (fiets)kruisingen, • 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) <p>Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV.</p>
2.10	Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 80 km/u wegen.	<p>Bij het herinrichten of verbeteren van 80 km/u wegen en van de locaties op deze wegen zijn de volgende focuspunten van belang:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De vrijliggende fietsvoorzieningen, fysiek gescheiden rijrichtingen, veilige bermen, kruispunten met rotondes, ongelijkvloerse (fiets)kruisingen, • 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) <p>Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV.</p>

Tabel 11: Maatregelrichtingen Engineering

Kosten

Volledige herinrichting wegen

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. Deze herinrichting is ook relevant voor het afwaarderen van een gemeentelijke 80 km/u weg naar een 60 km/u weg.

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.

Maatgelpakket	Risicothema	Specifieke maatregel	Kostenindicatie
Voetgangersvoorzieningen	• Voetgangers	Aanleggen voetpad	€ 16.000 per 100m
Fietsvoorzieningen	• Fiets • E-bike	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
Snelheidsremmende maatregelen	• 80 km/u wegen	Fysieke rijrichtingscheiding	€ 60 per meter
	• 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
	• 80 km/u wegen	Rotonde	€ 500.000 (bibeko) € 600.000 (bubeko)
		VRI	€ variabel
Wegkant	• 60 km/u wegen	Aanbrengen kantmarkering	€ 9 per meter
		Aanbrengen halfverharding (2-zijden)	€ 100 per meter
	• 80 km/u wegen	Veilige bermen	€ 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 Gennep	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 geborgd. 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 Gennep dient te liggen op rijden onder invloed en afleiding in het verkeer.
3.2	Opzet alcoholmeetnet	Rijden onder invloed is een risico in Gennep 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 Gennep. Meer informatie hierover staat op: https://www.svov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2015-04.pdf
3.3	Opzet afleidingsmeetnet	Afleiding in het verkeer is een risico in Gennep 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 Gennep.
3.4	Continuïteit snelheidsmetingen en focus op risicowegen	Er worden snelheidscontroles uitgevoerd op risicolocaties waar het risico hoog is. 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 (OM)• Trajectcontrole (OM)
3.5	Continuïteit handhaving op asociaal gedrag	Handhaving door politie op uitingen van normvervaling 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 Gennep 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.



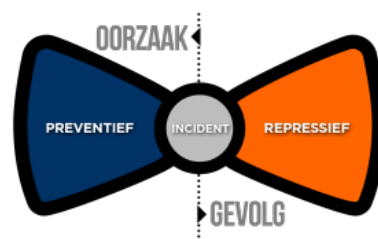
Figuur 10: Beleidspiramide verkeersveiligheid

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 11: 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 (2015-2020)
 - 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, 2019
- Klimaatmonitor, 2019