

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Gemeente Aa en Hunze



Titel rapport	Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030
Kenmerk	015219.20231112 R1.03
Datum publicatie	4 juli 2024
Status	conceptversie 4
	© Copyright Goudappel BV 4-7-24

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Risicothema's	5
3. De risicoanalyse	15
4. Maatregelen	29
5. Uitvoering en vervolg	40
Bijlage 1 Afbeeldingen	42

1. Inleiding

Verkeersveiligheid is erg belangrijk in Nederland en ook in de gemeente Aa en Hunze. We willen graag dat het aantal mensen dat gewond raakt of overlijdt in het verkeer minder wordt. Daar is al veel voor gedaan. De landelijke overheid wil dat er in 2050 niemand meer overlijdt in het verkeer. De gemeente Aa en Hunze wil dit bereiken door bijvoorbeeld de wegen veiliger te maken en inwoners meer bewust te maken van hun gedrag.

Het verkeer verandert snel. Mensen fietsen nu vaker en er zijn meer verschillen in snelheid op fietspaden. Ook zijn er meer dingen die mensen afleiden in het verkeer. Zoals mobiele telefoons en nieuwe systemen in auto's. Daarom is er een nieuw plan gemaakt voor heel Nederland om het verkeer veiliger te maken. Dit plan heet het Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Het is ondertekend door de regering, de provincies en de gemeenten. In dit plan gaat het meer om het voorkomen van gevaarlijke situaties door goed te letten op hoe de wegen zijn ingericht en minder om het tellen van ongelukken. Het is de bedoeling dat elke gemeente een eigen Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) maakt.

Voor de gemeente Aa en Hunze betekent dit dat we ook zo'n plan moeten maken voor alle gemeentelijke wegen. In dit plan kijken we naar dingen waar de gemeente iets aan kan doen. Bijvoorbeeld hoe de wegen eruitzien, of mensen zich aan de verkeersregels houden en hoe mensen meer over verkeer kunnen leren. Als gemeente kunnen we niet alles bepalen, zoals het gebruik van nieuwe technologieën in het verkeer, maar we moeten wel weten hoe we daarmee omgaan. Zo kunnen we de juiste maatregelen nemen.

In het SPV staan verschillende hoofdstukken.

Hoofdstuk 2 gaat over de 9 belangrijkste onderwerpen voor verkeersveiligheid (risicothema's). In hoofdstuk 3 wordt gekeken naar welke risico's er zijn (risicoanalyse). En wat het belangrijkste is om aan te pakken. Hoofdstuk 4 gaat over welke maatregelen genomen moeten worden. En in hoofdstuk 5 staat wat er daarna gaat gebeuren.

Het SPV wordt aangevuld met een plan dat precies vertelt wat er gedaan gaat worden. Dit wordt het uitvoeringsprogramma genoemd.

2. Risicothema's

Het SPV 2030-plan heeft als doel geen verkeersslachtoffers meer te hebben in 2050. Het plan heeft 9 belangrijke onderwerpen die helpen om verkeersveiligheid te verbeteren, dit noemen we risicothema's. Deze onderwerpen zijn gekozen door goed te kijken naar alles wat gevaarlijk kan zijn in het verkeer.

De risicothema's zijn:

1. Veilige Wegen en Fietspaden;
2. Verschillende soorten verkeer samen;
3. Nieuwe technologie;
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers;
5. Onervaren verkeersdeelnemers;
6. Rijden onder invloed;
7. Snelheid in het verkeer;
8. Afleiding in het verkeer;
9. Verkeersovertreders.

De eerste drie thema's gaan over de algemene risico's van het verkeer en de voertuigen. Ze zijn de basis voor goed beleid. De vierde en vijfde gaan over speciale groepen mensen, zoals jongeren en ouderen. En over verschillende manieren van reizen, zoals fietsen en lopen. De laatste vier thema's gaan over de risico's die komen door hoe mensen zich gedragen in het verkeer.

Deze 9 risicothema's laten alle gevaren in het verkeer zien. Voor elk thema hebben we heldere doelen vastgesteld, vooral gericht op wat er in de toekomst moet gebeuren. De regering en lokale overheden gebruiken deze doelen om plannen te maken. In deze plannen staat duidelijk wanneer wat moet gebeuren, wie verantwoordelijk is en wie er allemaal meewerken. In de volgende delen van dit hoofdstuk leggen we uit wat er bij elk risicothema wordt bedoeld.

2.1 Risicothema 1: Veilige Wegen en Fietspaden

Het is heel belangrijk dat wegen en fietspaden veilig zijn. Als ze goed gemaakt zijn, kunnen ze helpen om ongelukken te voorkomen en ervoor zorgen dat mensen minder snel ernstig gewond raken bij ongelukken. Dit past bij het idee van 'Duurzaam Veilig', dit is een manier vane denken over veiligheid in het verkeer. Op de website

<https://duurzaamveiligwegverkeer.nl/> kun je meer lezen over dit principe en deze manier van werken.

In Nederland zijn er verschillende organisaties die zorgen voor de wegen, zoals de landelijke overheid, provincies, waterschappen en gemeenten. Zij moeten ervoor zorgen dat de wegen en fietspaden zo veilig mogelijk zijn. Dit geldt voor wegen die er al zijn, maar ook voor nieuwe wegen die worden aangelegd.



Afbeelding 2.1: Veilige Wegen en Fietspaden

Er zijn speciale richtlijnen die helpen bij het veilig maken van wegen. Deze CROW-richtlijnen zorgen ervoor dat de vorm en het gebruik van de wegen goed bij elkaar passen. Maar er zijn ook 'grijze wegen'. Dit zijn wegen waarvan het niet altijd duidelijk is waarvoor ze precies bedoeld zijn. Ook zorgen nieuwe situaties, zoals meer fietsers, nieuwe voertuigen en drukkeren wegen voor extra uitdagingen bij het veilig inrichten van de wegen en paden.

Risico's voor verkeersveiligheid

Om de verkeersveiligheid te verbeteren, is het belangrijk om de gevaren op de weg te kennen. Dit betekent dat er goed gekeken moet worden naar hoe de wegen er nu uitzien. En waar de gevaarlijke plekken zijn. De wegen moeten goed onderzocht en onderhouden worden. Sommige wegbeheerders doen dit al, maar het is heel belangrijk dat iedereen dit doet. Het kan een tijd duren voordat de invloed hiervan zichtbaar is, maar uiteindelijk zorgt dit ervoor dat de wegen veel veiliger worden.

Het is belangrijk dat alle wegbeheerders weten waar de gevaarlijke plekken op hun wegen zijn. En wat ze kunnen doen om deze plekken veiliger te maken. Er zijn veel verschillende soorten wegen waar nog veel verbeterd kan worden voor de veiligheid:

- Veilige fietspaden maken.
- 30 km/uur-gebieden en 60 km/uur-wegen veilig en logisch inrichten.
- 50 km/uur-wegen veiliger maken, bijvoorbeeld door aparte fietspaden aan te leggen.
- 80 km/uur-wegen veiliger maken door de bermen te verbeteren. Duidelijke scheidingen tussen rijbanen te maken. En minder plekken waar je de weg op of af kan.

2.2 Risicothema 2: Verschillende soorten verkeer samen

Nederland is een land met veel verkeer waar veel mensen dezelfde wegen gebruiken. Het is belangrijk om deze wegen veilig te maken, maar door de toenemende drukte ontstaan er extra uitdagingen.

In steden en dorpen is het vaak erg druk en is er weinig ruimte. Door de groei en het toenemende aantal mensen dat reist, wordt het daar nog drukker. Dit leidt tot meer kans op problemen tussen verschillende weggebruikers. Iedereen, van fietsers tot automobilisten, deelt dezelfde ruimte op de weg. Buiten de steden zijn er ook risico's, zoals wanneer boeren met tractoren en vrachtwagens dezelfde wegen gebruiken als fietsers.



Afbeelding 2.2: Verschillende soorten verkeer samen

De snelheid en grootte van verschillende vervoermiddelen kunnen behoorlijk verschillen. Dit roept vragen op over welke soorten verkeer samen kunnen rijden. En welke beter uit elkaar kunnen worden gehaald. Ook is het belangrijk om te bepalen welke regels hiervoor nodig zijn. Nieuwe vervoermiddelen bieden meer keuzevrijheid in vervoer. Bijvoorbeeld elektrische fietsen, elektrische scooters, driewielers, elektrische loopfietsen en snelle elektrische fietsen. Maar, deze keuzes in vervoersmiddelen maakt het verkeer ingewikkelder en minder hetzelfde. Verkeer met dezelfde snelheid, grootte en gewicht is juist belangrijk voor de veiligheid. Dit thema behandelt deze uitdagingen.

Risico's voor verkeersveiligheid

Bij dit thema is het belangrijk dat verkeer wat van elkaar verschilt niet tegelijkertijd over dezelfde weg zou moeten rijden. Het belangrijkste is om fietsers en voetgangers goed te beschermen. Want daarmee zorgen we voor minder gewonden en doden in het verkeer. Soms kan een weg, fietspad of voetpad niet perfect worden aangelegd zoals we dat in het Duurzaam Veilig idee hebben bedacht. Of is er geen ruimte om aparte wegen aan te leggen. Ook dan moeten we keuzes maken en de weg zo aanpassen in het belang van de voetganger en fietser.

Om het verkeer veiliger te maken is het nodig om eerst te weten wat en waar de risico's zijn. In Nederland zijn zoals al eerder genoemd afspraken gemaakt over het opstellen van een risicoanalyse, zodat elke gemeente op eenzelfde manier de risicoanalyse doet. De risicoanalyse van onze gemeente kun je lezen in hoofdstuk 3. Op basis van deze risico's kan er een plan worden gemaakt om de wegen in de gemeente met veel risico veiliger te maken.

2.3 Risicothema 3: Nieuwe Technologie

In de komende tien jaar zal er veel veranderen. Informatie en gegevens worden steeds belangrijker in het verkeer. Mensen zijn bijna altijd verbonden met hun omgeving. Ook kunnen geautomatiseerde systemen in voertuigen steeds meer doen. Geautomatiseerde systemen kunnen vaker zelfstandig taken uitvoeren zonder dat mensen ze steeds hoeven te controleren. Bijvoorbeeld een auto die zelf kan remmen als ze te dicht bij iets komen. Door ICT wordt de auto een onderdeel van het hele verkeerssysteem. Hierdoor veranderen de rol van de bestuurder, het voertuig en de weg in het verkeer. De manier waarop zij samenwerken verandert ook. Vooral in de beginperiode moeten bestuurders goed weten wat er (nog) van hen verwacht wordt.



Afbeelding 2.3: Nieuwe Technologie

In de periode dat dit plan geldt zullen er waarschijnlijk al zelfrijdende auto's op de snelwegen rijden. Voertuigen zullen tot 2030 steeds meer taken overnemen dankzij geautomatiseerde systemen. Systemen zoals noodrem- of noodstuursystemen kunnen helpen om op het laatste moment ongelukken te voorkomen.

Voertuigen krijgen ook steeds meer informatie over snelheidslimieten, andere weggebruikers en hun omgeving. Denk aan weersomstandigheden, ongevallen en gladheid. Voertuigen kunnen deze gegevens op verschillende manieren krijgen of zelf verzamelen, bijvoorbeeld door slimme wegenkaarten, bordendetectie of door verbonden te zijn met de infrastructuur of andere voertuigen. Dit helpt bestuurders bij het maken van keuzes.

Risico's voor verkeersveiligheid

Bij nieuwe technologie in het verkeer zijn zowel kansen als risico's nauw met elkaar verbonden. Techniek die de bestuurder helpt, kan bijvoorbeeld ouderen langer laten autorijden. Ook kunnen deze nieuwe uitvindingen het verkeer veiliger maken. Ze nemen taken van de bestuurder over. Hierdoor is er minder gevaarlijk gedrag en kunnen ongelukken en verwondingen voorkomen worden. Maar deze technologieën brengen ook nieuwe risico's met zich mee. Deze komen doordat zowel de bestuurder als de systemen niet perfect zijn. We verwachten dat deze risico's minder worden, omdat de technologie beter wordt. Maar de komende jaren is er een periode tussen een oude en een nieuwe situatie. Daarin worden oude en nieuwe systemen en voertuigen door elkaar gebruikt. En werken ze nog niet altijd goed samen. Er zijn een paar belangrijke punten:

- Geautomatiseerde systemen worden beter, maar kunnen nog niet alles zelf. Bestuurders moeten dus goed weten wanneer ze moeten ingrijpen.
- Het samenwerken van (half)automatische voertuigen met mensen die lopen of fietsen kan gevaarlijk zijn. Het is nog niet helemaal duidelijk hoe voetgangers en fietsers reageren op deze voertuigen.

- Hoeveel ervaring iemand heeft en hoe vaak iemand veiligheidssystemen gebruikt zijn belangrijk voor hoeveel veiliger deze systemen het verkeer maken.

Hoe voertuigen met elkaar en met de weg omgaan, heeft ook invloed op de verkeersveiligheid. In de toekomst moeten we het verkeerssysteem hierop aanpassen.

2.4 Risicothema 4: Kwetsbare verkeersdeelnemers

Als sommige mensen in het verkeer kwetsbaarder zijn dan anderen lopen ze meer risico op ongelukken. De gevolgen kunnen daardoor ernstiger zijn. Mensen in het verkeer die weinig bescherming hebben noemen we kwetsbare verkeersdeelnemers. Dit zijn voetgangers en fietsers en mensen die een voertuig met een motor met twee wielen besturen. Voorbeelden hiervan zijn motorrijders, mensen op brom- en snorfietsen, fietsers en mensen die scootmobielen gebruiken. Onder fietsers vallen ook mensen die gebruikmaken van nieuwe soorten fietsen, zoals e-bikes en speedpedelecs. Ze zijn allemaal kwetsbare verkeersdeelnemers. Deze omschrijving noemen we een definitie. De Europese Commissie heeft deze definitie voorgesteld. Dat is handig, want zo weten we waar we het over hebben in het verkeer.



Afbeelding 2.4: Kwetsbare verkeersdeelnemers

Naast deze officiële betekenis bekijken we het woord 'kwetsbaarheid' ook breder. Vooral wanneer het gaat over groepen die meer gevaar lopen (de 'kwetsbare groepen'). Als het gaat om verkeersveiligheid betekent kwetsbaarheid in het verkeer:

- Mensen die niet goed zijn in verkeerstaken, of medische aandoeningen hebben. Of beperkt zijn in hun functioneren, denk daarbij vooral aan ouderen.
- Oudere mensen of kinderen die kwetsbaarder zijn en daardoor ernstiger gewond kunnen raken bij een ongeluk.

Risico's voor verkeersveiligheid

Kwetsbare verkeersdeelnemers hebben geen voertuig om hen te beschermen. Hierdoor neemt hun risico op ongelukken toe. Het maakt daarbij niet uit wie ze zijn. Bovendien is het moeilijker voor hen om hun evenwicht te bewaren, wat hun risico nog verder vergroot. Gemotoriseerde tweewielers, zoals motorrijders en bromfietzers, lopen zelfs een nog groter risico dan gewone fietsers vanwege hun hogere snelheden.

We kijken naar het aantal ongelukken en gewonden in het verkeer om te weten hoe veilig het is. We tellen hoe vaak dit gebeurt en vergelijken dit met de afstand die mensen afleggen. Zo kunnen we zien welke groepen meer risico lopen. Mensen in auto's hebben meestal

minder kans om in het verkeer te overlijden dan mensen die andere vervoermiddelen gebruiken. Dit is al zo sinds de jaren zeventig. Mensen die lopen, fietsen of op een motor rijden, lopen meer gevaar. Er gebeuren meer ernstige ongelukken met deze groepen dan met mensen in auto's.

Oudere mensen, die vaak fietsen, moeten we extra in de gaten houden. Van alle fietsers die overlijden, is bijna driekwart 60 jaar of ouder. Ook bijna de helft van de fietsers die ernstig gewond raken, is van deze leeftijd. Omdat ouderen meer gaan fietsen, ook op e-bikes, moeten we meer doen om ze veilig te houden. Ook gebruiken veel ouderen en mensen die niet goed kunnen lopen of ziek zijn, speciale voertuigen zoals scootmobielen of driewiel fietsen. Door de vergrijzing zijn er meer mensen die deze voertuigen gebruiken, en dat betekent ook meer ongelukken.

Kleine kinderen van 0 tot 4 jaar kunnen snel hoofdletsel krijgen als ze een ongeluk krijgen. Hun hoofd is in verhouding groter dan hun lichaam. Daarom moeten we extra voorzichtig zijn als we kinderen meenemen op de fiets, in een bakfiets, in de auto of als ze zelf leren fietsen.

2.5 Risicothema 5: Onervaren verkeersdeelnemers

Jongeren en mensen die niet veel ervaring hebben in het verkeer vormen een risicogroep. Tot nu toe werkt het beleid niet goed genoeg om gevaarlijk gedrag door onervarenheid te verminderen. Onervarenheid betekent niet alleen dat iemand iets niet goed kan, maar ook dat iemand niet genoeg weet en daardoor gevaarlijke keuzes maakt. Er zijn twee soorten onervarenheid:

- Niet goed genoeg zijn in bepaalde taken, zoals het herkennen van risico's.
- Niet genoeg vaardigheden hebben omdat iemand niet gewend is aan nieuwe situaties of manieren van reizen.

Risico's voor verkeersveiligheid

Onervaren mensen in het verkeer lopen risico's om verschillende redenen. Hun risico komt vooral doordat ze niet genoeg vaardigheden hebben. Het is belangrijk dat mensen risico's kunnen herkennen. En weten wat er van hen verwacht wordt. Daarop moeten mensen dan hun vaardigheden afstemmen. Jonge weggebruikers zoeken soms risico's op voor spanning. Vooral jonge mannen doen dat. Jongeren kunnen ook impulsief zijn en worden vaak beïnvloed door leeftijdgenoten. Dit zorgt voor meer ongelukken in het verkeer, bijvoorbeeld als ze vrienden meenemen in de auto.

Jonge autobestuurders zijn vaker betrokken bij dodelijke ongelukken dan oudere, meer ervaren bestuurders. Jongeren tot dertig jaar hebben vijf keer meer kans op een ongeluk per gereden kilometer dan mensen tussen de dertig en zestig jaar. In het begin, als mensen net



Afbeelding 2.5: Onervaren verkeersdeelnemers

zelfstandig leren rijden, is de kans op ongelukken het hoogst. Dit risico neemt snel af als mensen meer ervaring krijgen.

Kinderen lopen ook meer risico, vooral als ze voor het eerst alleen naar school fietsen. De risico's komen door hun onervarenheid of omdat ze de weg en omgeving niet goed kennen. Fietzers van 6 tot 14 jaar zijn vaak betrokken bij ernstige ongelukken. Ze lopen extra risico omdat ze minder beschermd zijn en omdat er veel jonge fietsers zijn. De ongelukken gebeuren vaak met maar één persoon.

De meeste ongelukken gebeuren bij kinderen die 10 tot 14 jaar oud zijn. Dit komt omdat ze op die leeftijd vaker alleen fietsen. Als mensen een nieuwe manier van reizen proberen zijn ze ook onervaren. Zoals voor het eerst op een e-bike of scootmobiel rijden, of als ze voor het eerst systemen gebruiken die helpen bij het rijden. We denken dat mensen in het begin meer risico lopen bij het gebruiken van deze nieuwe systemen, maar precieze cijfers zijn er niet.

2.6 Risicothema 6: Rijden onder invloed

Dit thema gaat over middelen die invloed hebben op veilig rijden in het verkeer, zoals alcohol en drugs.

Alcohol is legaal en er zijn duidelijke regels voor wanneer je wel of niet mag rijden als je hebt gedronken. Deze regels komen van een Europese richtlijn. Sinds 1 juli 2017 is er ook een wet voor drugs in het verkeer. Deze wet bepaalt hoeveel van de tien verschillende soorten drugs je in je lichaam mag hebben als je rijdt. Er is nu ook een test om snel te zien of iemand drugs heeft gebruikt.

Risico's voor verkeersveiligheid (Alcohol)

Rijden na het drinken van alcohol maakt de kans op een ongeluk veel groter. Onderzoek toont aan dat rijden lastiger wordt als je alcohol op hebt.

Sinds 2002 is het aantal mensen dat met alcohol op rijdt gedaald. In 2002 was dat 4,1% van de bestuurders in het weekend, in 2017 1,4%. Maar in 2015 waren er nog steeds 75 tot 140 doden in het verkeer door alcohol. Als je alcohol en drugs samen gebruikt, is het risico op ernstige ongelukken nog veel groter.

Risico's voor verkeersveiligheid (Drugs)

Uit onderzoek blijkt dat ongeveer 1 op de 10 ernstig gewonden in het verkeer drugs had gebruikt. Van deze gewonden had 4,9% alleen drugs gebruikt. 1% was onder invloed van medicijnen en 4,8% had een combinatie van drugs en medicijnen gebruikt. In 2017 waren cannabis, xtc, cocaine en amfetamine de meest gebruikte drugs. Een groot risico is dat er



Afbeelding 2.6: Rijden onder invloed

steeds nieuwe drugs komen waar weinig over bekend is. Hoeveel drugs er precies gebruikt worden in de gemeente Aa en Hunze is niet bekend.

Sommige drugs worden ook als medicijn gebruikt, zoals morfine, Ritalin of cannabisolie. Ook slaap- en kalmeringsmiddelen zoals diazepam en valium kunnen invloed hebben op het rijden. Apothekers vertellen mensen over de invloed van deze medicijnen op het rijden en er staan waarschuwingen op de verpakking. Als het geen sterke medicijnen zijn, hebben ze geen negatieve invloed op het rijden als je ze gebruikt zoals voorgeschreven.

2.7 Risicothema 7: Snelheid in het verkeer

Mensen rijden soms harder dan toegestaan of veilig is. Dit kan bewust of onbewust gebeuren. Sommige mensen rijden expres te hard. Andere mensen hebben het niet door, omdat ze met iets bezig zijn. Of omdat de weg er uitziet als een weg waar je harder kan rijden. Dit thema gaat over voertuigen zoals auto's waarvoor een maximumsnelheid geldt en hoe bestuurders zich houden aan deze limiet. Voor mensen die lopen, fietsen of een e-bike gebruiken, is er geen maximumsnelheid.

Risico's voor verkeersveiligheid

Wetenschappelijk onderzoek heeft aangetoond dat sneller rijden de kans op ongelukken en ernstige gevolgen vergroot. In het algemeen geldt: als mensen op een weg sneller gaan rijden, is er meer kans op ernstige ongelukken. De risico's hangen samen met:

- Verschillen in snelheid: Als er grote snelheidsverschillen zijn tussen bestuurders, is er meer kans op ongelukken;
- Hoe snel iemand rijdt: Hoe hoger de snelheid, hoe groter de kans op een (ernstig) ongeluk.

Om veilig te rijden met hogere snelheden, moeten wegen aan strengere eisen voldoen. De weg moet zo ontworpen zijn dat het duidelijk is hoe snel je mag rijden. Een probleem is dat bestuurders zich soms niet bewust zijn van hun snelheid en de gevaren daarvan. Dat komt omdat auto's stiller, sneller en comfortabeler zijn geworden. Mensen rijden daardoor vaker te hard. Soms is de veilige snelheid lager dan de maximumsnelheid, bijvoorbeeld door slecht weer, drukte of een onduidelijk ontwerp van de weg. Als bestuurders hun snelheid dan niet aanpassen, ontstaan er gevaarlijke situaties.



Afbeelding 2.7: Snelheid in het verkeer

2.8 Risicothema 8: Afleiding in het verkeer

Nieuwe technologie en sociale media zorgen voor afleiding in het verkeer. Ook zijn mensen vaak druk door bijvoorbeeld hun werk of gezinsleven. Vervoerders en bezorgdiensten moeten steeds meer leveringen doen in minder tijd. Dit alles kan ervoor zorgen dat mensen gehaast, moe en minder oplettend zijn. Dit thema gaat over deze onderwerpen.

Risico's voor verkeersveiligheid (Afleiding)

Afleiding in het verkeer kan op verschillende manieren gebeuren en zorgt voor meer kans op ongelukken. De grootste risico's zijn:

- Visuele afleiding, zoals niet naar de weg kijken;
- Cognitieve afleiding, zoals praten met passagiers of bellen;
- Auditieve afleiding, zoals muziek luisteren;
- Manuele afleiding, zoals eten of je telefoon gebruiken tijdens het rijden.



Afbeelding 2.8: Afleiding in het verkeer

Vaak gebeuren er een aantal van deze dingen tegelijk. Amerikaans onderzoek laat zien dat 68% van de ongelukken gebeurde doordat de bestuurder afgeleid was. Uit Europees onderzoek blijkt dat Europese bestuurders 10% van de rijtijd zijn afgeleid. Vrachtwagenchauffeurs zelfs 20%. Het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek (SWOV) onderzoekt het verkeer in Nederland. Het SWOV schat dat er elk jaar tientallen tot meer dan honderd mensen overlijden door afleiding in het verkeer. Afleiding kan komen door:

- Gedrag van de bestuurder, zoals appen, bellen of eten;
- Gedrag van anderen, zoals druk van medepassagiers of kinderen;
- Andere dingen buiten, zoals reclameborden of files;
- Mobiele telefoons zijn een veelvoorkomende afleiding.

65% van de Nederlanders gebruikt weleens hun telefoon in het verkeer, ook al vindt 75% dit gevaarlijk. Alleen weten dat het gevaarlijk is, zorgt niet dat mensen stoppen met dit gedrag.

Risico's voor verkeersveiligheid (Vermoeidheid)

Vermoeidheid zorgt voor minder alertheid en concentratie en verhoogt het risico op ongelukken. Vermoeidheid is moeilijk te meten, maar volgens onderzoek speelt het een rol in 10-15% van de ongevallen. Oorzaken van vermoeidheid zijn:

- Verstoorde slaapritmes;
- Slaapproblemen;
- Te lang achter elkaar rijden;
- Weinig variatie in de rijtaak.

2.9 Risicothema 9: Verkeersovertreders

Sommige mensen in het verkeer overtreden vaak de regels. Zij denken vaak alleen aan hun eigen situatie en veiligheid en niet aan die van anderen. Dit thema gaat over gevaarlijk gedrag en het maken van verkeersovertredingen. Voorbeelden van mensen die zich niet aan verkeersregels houden zijn:

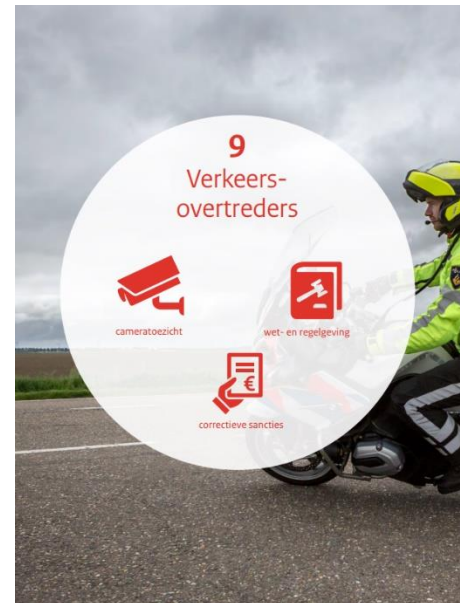
- rijden onder invloed van alcohol en drugs;
- door rood licht rijden;
- afgeleid zijn;
- te hard rijden.

De onderwerpen; rijden onder invloed, te hard rijden en afleiding worden besproken in de thema's 6 tot en met 8.

Risico's voor verkeersveiligheid

De Wegenverkeerswet van 1994 en andere regels zijn er om het verkeer veiliger te maken. Als mensen zich aan de regels houden wordt het verkeer voorspelbaarder en veiliger.

Onderzoek van kort geleden laat zien dat het risico op een dodelijk ongeluk 14 keer zo hoog is als bestuurders door rood licht rijden. Ook te dicht op een andere auto rijden (bumperkleven) is gevaarlijk en veroorzaakt vaak ongelukken. Mensen die vaak regels overtreden en boetes krijgen zijn vaker betrokken bij ongelukken. Dit blijkt uit onderzoek van SWOV.



Afbeelding 2.9: Verkeersovertreders

3. De risicoanalyse

In het plan voor verkeersveiligheid tot 2030 is besloten dat elke regio moet kijken hoe veilig hun wegen zijn. Dit noemen we een risicoanalyse. Met zo'n analyse kunnen we zien wat er beter moet om gevaarlijke situaties op de weg te voorkomen. Het onderzoekt wat de grootste gevaren zijn op de weg. Om gemeenten te helpen, is er een speciale tool gemaakt, het Stappenplan Risicoanalyse, deze is te zien in tabel 3.1.

STAPPENPLAN RISICOANALYSE	
Stap 1:	Begin met de basis: Hoe is de bevolking samengesteld?
Stap 2:	Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden.
Stap 3:	Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in de gemeente?
Stap 4:	Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol of drugs?
Stap 5:	Kijk (ook) naar de ongevallen- en slachtoffercijfers.
Stap 6:	Prioriteren. Welke risico's pakken we als eerste aan?

Tabel 3.1: Stappenplan Risicoanalyse

Een risicoanalyse laat zien wat de grootste gevaren zijn in het verkeer. Vaak zijn dit gevaren voor mensen die extra kwetsbaar zijn, zoals ouderen en kinderen, of gevaren die komen door rijden onder invloed. Deze gevaren komen meestal overeen met de problemen die in heel Nederland spelen. Maar, een risicoanalyse kan ook nieuwe dingen laten zien. Bijvoorbeeld plekken op de weg die echt gevaarlijk zijn. Dankzij zo'n analyse weten we welke straten of wegen we als eerste veiliger moeten maken.

3.1 Stap 1: Hoe is de bevolking samengesteld?

Bij het zorgen voor veilig verkeer letten we vooral op twee soorten mensen: zij die extra kwetsbaar zijn en degenen die nog niet zoveel ervaring hebben met verkeer. We hebben gekeken naar kinderen van 0 tot 18 jaar, jongeren van 18 tot 25 jaar, en ouderen van 70 jaar en ouder. In tabel 3.2 is te zien hoeveel mensen uit deze groepen er zijn, en hoe dit zich verhoudt tot het gemiddelde in heel Nederland. Op afbeelding 3.1 is te zien hoe de bevolking is verdeeld over verschillende leeftijdsgroepen.

3.1.1 Aa en Hunze in vergelijking met Nederland

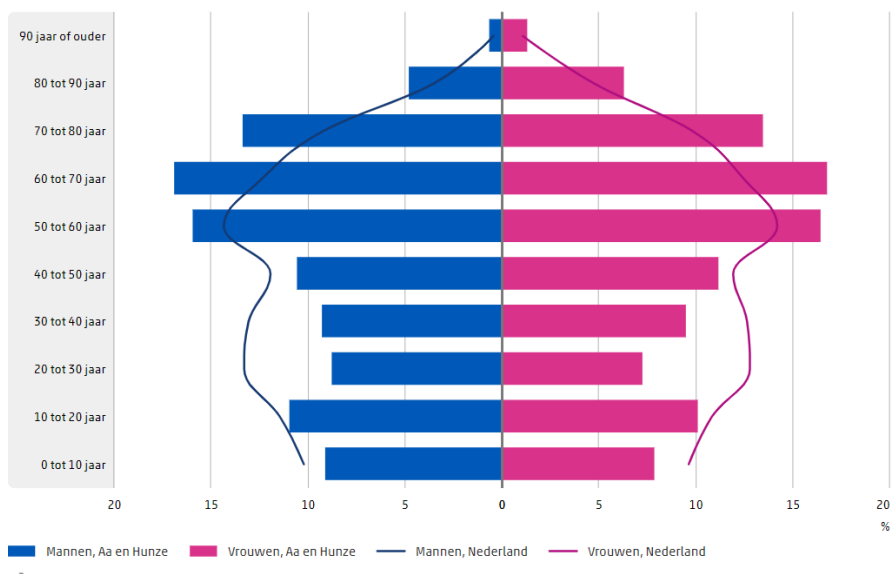
Leeftijdsgroep	%	Aa en Hunze	%	Nederland
Kinderen (0-15 jaar)	13,4%	3456	15,3%	2.727.377
Jongvolwassenen (16-25 jaar)	10,1%	2587	12,3%	2.190.344
Volwassenen (26-45 jaar)	17,9%	4604	25,3%	4.507.646
Middelbare leeftijd (46-65 jaar)	30,8%	7919	26,9%	4.784.757
Ouderen (66+)	27,8%	7158	20,2%	3.601.167
TOTAAL	100%	25.724	100%	17.811.291

Tabel 3.2: Absolute en relatieve cijfers leeftijdsopbouw Aa en Hunze (Bron: www.allecijfers.nl, september 2023)

In de gemeente Aa en Hunze zijn er minder kinderen en jongeren en juist veel meer ouderen dan het landelijk gemiddelde. Daarom is het belangrijk om extra voorzichtig te zijn met ouderen in het verkeer. Er zullen door de vergrijzing meer ouderen bij komen. En die ouderen blijven langer deelnemen aan het verkeer. In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid moeten we hier daarom meer aandacht aan besteden.

3.1.2 Bevolkingsopbouw Aa en Hunze

Leeftijdsoopbouw, Aa en Hunze, 2023



Afbeelding 3.1: Bevolkingspiramide Aa & Hunze (Bron: CBSinuwbuurt, september 2023)

In de bevolkingspiramide in afbeelding 3.1 is goed te zien dat Aa en Hunze een vergrijsde gemeente is. Dit is te zien aan de zwarte lijn die het landelijk gemiddelde weer. Vanaf de leeftijdscategorie 50-60 jaar haalt de gemeente Aa en Hunze het landelijk gemiddelde in. Omdat meer dan 40% van de inwoners van de gemeente bij de kwetsbare verkeersdeelnemers horen betekent dit een grote uitdaging op het gebied van verkeersveiligheid. Het gaat dan om de bevolkingsgroepen tussen 0-25 jaar. En de bevolkingsgroep van 70+.

3.2 Stap 2: Infrastructuur van wegen en fietspaden

De eigenschappen van voetpaden, fietspaden en wegen beïnvloeden hoe veilig het verkeer is. We hebben zoveel mogelijk van deze eigenschappen in kaart gebracht voor de voetpaden, fietspaden en wegen in de gemeente Aa en Hunze. Zo kunnen we de veiligheid onderzoeken.

3.2.1 Netwerken en belangrijke routes

Bij het bekijken van de wegen zijn een paar dingen belangrijk. We moeten weten welke soorten wegen er zijn, wie ervoor zorgt en hoe veilig ze zijn ingericht. Belangrijk daarbij is dat de inrichting past bij de functie en dat de inrichting voldoende veilig is.

Wegbeheer

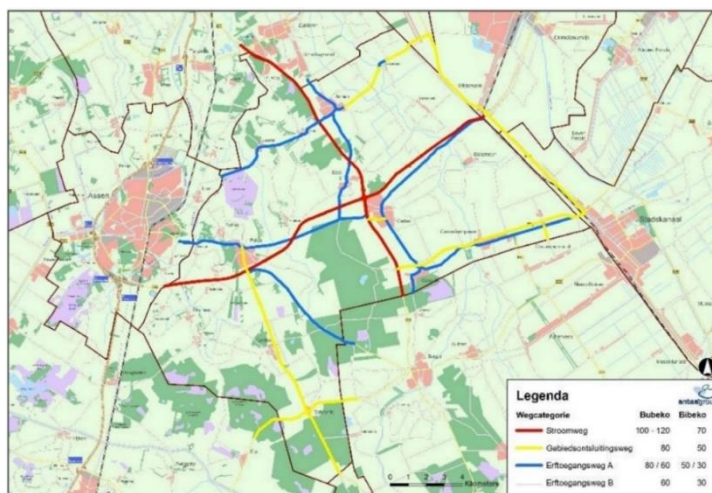
Het grootste deel van de wegen binnen de gemeente beheert de gemeente zelf. De N33 is in beheer van Rijkswaterstaat. De overige N-wegen (N34, N374, N376, N378, N857 en een stukje van de N379) zijn in beheer van de provincie.

Wegencategorisering binnen Aa en Hunze

De gemeentelijke wegen zijn gecategoriseerd op basis van de standaard wegcategorisering van Duurzaam Veilig. De wegen zijn ingedeeld in de volgende wegtypes:

- gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom 80 km/h (deels in beheer van de provincie Drenthe);
- gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom 50 km/h;
- erftoegangswegen buiten de bebouwde kom 60 km/h;
- erftoegangswegen binnen de bebouwde kom 30 km/h (op industrieterrein deels 50 km/h).

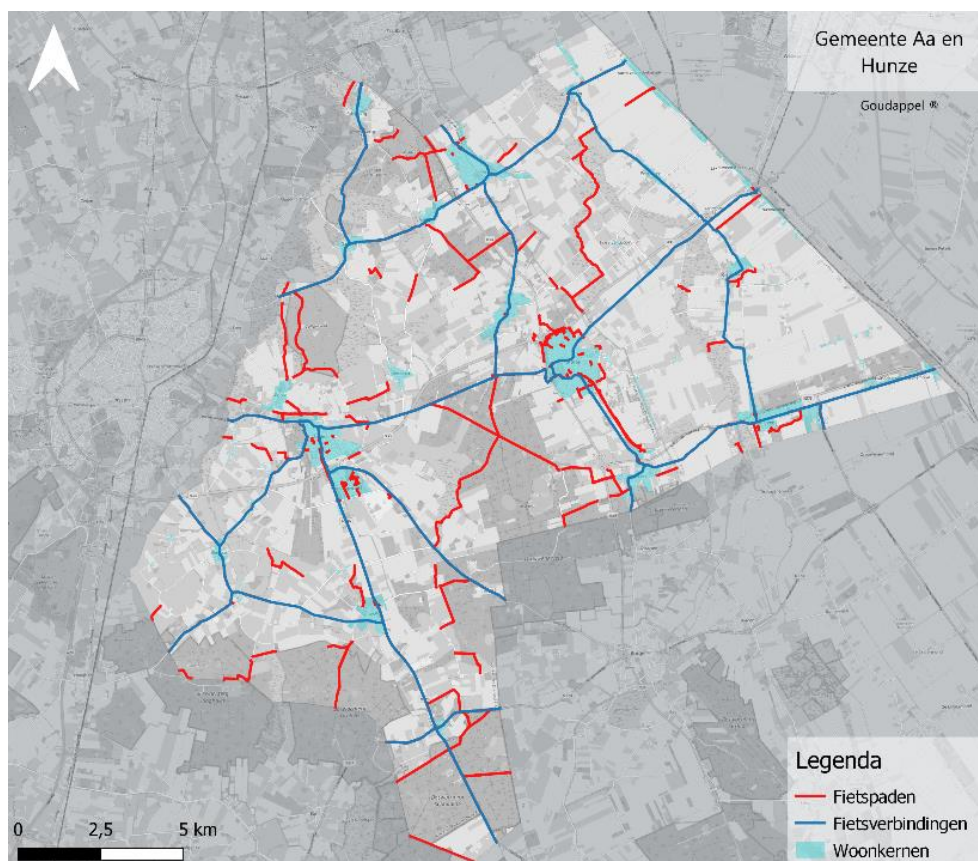
Op afbeelding 3.2 is te zien wat voor soort wegen er zijn. In voorgaande mobiliteitsplannen zijn er al ideeën opgeschreven om het verkeer veiliger te maken. Daarbij zijn de principes van 'Duurzaam Veilig' gebruikt. In het voorgaande mobiliteitsplan 'Aa en Hunze goed op weg' stond dat op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom zowel 60 km/h of 80 km/h mag worden gereden, met het streven de wegen in de toekomst allemaal terug te brengen naar 60 km/uur. Er zijn nog wegen waar fietsers op dezelfde weg rijden waar nu 80 km/h gereden mag worden. Die moeten worden aangepast. Op die wegen rijden auto's veel sneller dan fietsers. Dat kan gevaarlijk zijn door het grote massaverschil.



Afbeelding 3.2: Wegencategorisering gemeente Aa & Hunze

Belangrijke fietsroutes binnen de gemeente

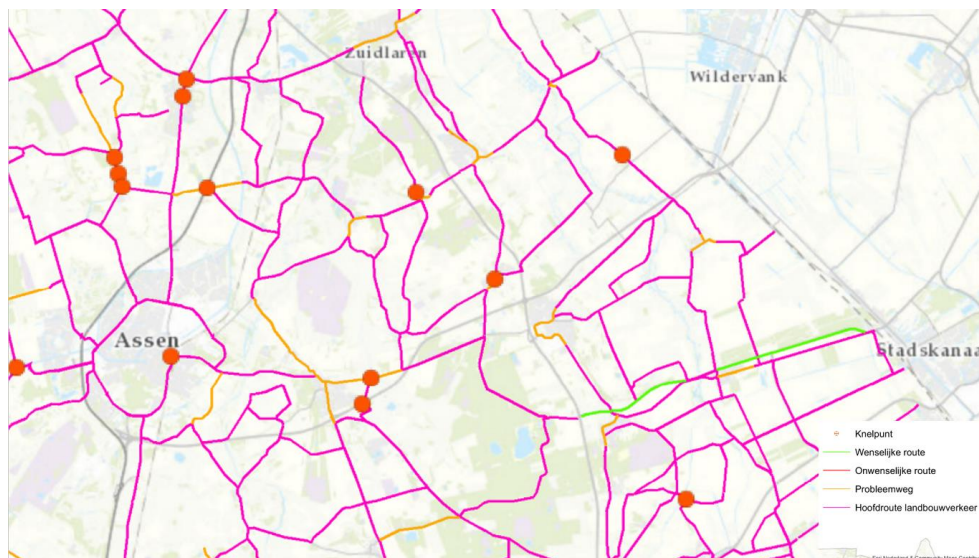
In de gemeente zijn er een paar belangrijke fietsroutes. De belangrijkste fietsroutes zijn op afbeelding 3.3 in het blauw getekend. De andere fietspaden zijn in het rood weergegeven. Een grotere versie van de afbeelding staat in Bijlage 1.2. Wat opvalt, is dat er vooral in het buitengebied niet zoveel vrij liggende fietspaden zijn. Dat betekent dat mensen in het buitengebied vaak op de weg moeten fietsen. Als verschillende soorten verkeer elkaar tegenkomen, is er meer kans op ongelukken. Daarom is dit niet de beste situatie.



Afbeelding 3.3: Fietsnetwerk binnen Aa & Hunze

Landbouwverkeer

In de gemeente Aa en Hunze mogen landbouwvoertuigen op veel wegen rijden. Volgens de wet mogen ze op alle wegen rijden, behalve op autowegen, snelwegen en wegen waar langzaam verkeer niet mag komen. De N33 en N34 zijn allebei autowegen. In de provincie Drenthe mogen landbouwvoertuigen op provinciale wegen rijden waar je 80 km/u mag. Hierdoor hoeven ze minder door dorpskernen te rijden. Op afbeelding 3.4 zie je welke wegen te maken hebben met landbouwverkeer. Omdat dit een kaart van de provincie is, zie je niet de grenzen van de gemeenten. Een grotere versie van de kaart staat in Bijlage 1.3.



Afbeelding 3.4: Landbouwroutes gemeente Aa en Hunze

3.2.2 Beoordeling van de weginfrastructuur

Om te beoordelen hoe goed de wegen zijn, zijn er eisen en regels gemaakt. In de eisen en regels worden verkeerskundige woorden gebruikt. Onderzoekers en verkeerskundigen hebben de betekenis van deze woorden vastgesteld. Zo weten we van elkaar wat we bedoelen. De betekenis van de verkeerskundige woorden staan in Bijlage 2.

Per wegcategorie worden de onderstaande vragen gesteld. Of een weg is ingericht volgens de eisen en regels hangt af van hoe vaak er "ja" kan worden geantwoord op de vragen.

Type weg Afspraken en eisen

Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom.

- 80 km/h
1. Is de obstakelvrije afstand minimaal 5 meter of is er een geleiderail?
 2. Is er een moeilijk of niet-overrijdbare middenbermscheiding?
 3. Zijn er zo min mogelijk erfaansluitingen?
 4. Heeft de weg vrijliggende fietspaden?

Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.

- 50 km/h
1. Zijn de kruispunten ingericht als rotonde (voorkeur) of VRI?
 2. Heeft de weg vrijliggende fietspaden?
 3. Zijn op de belangrijke oversteeklocaties voorzieningen aanwezig om over te steken?

Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom

- 60 km/h
1. Ligt er een plateau op de kruisingen?
 2. Zijn er snelheidsremmers op lange rechtstanden?
 3. Is er sprake van uitzonderlijke risico's op massaverschillen?

Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom

- 30 km/h
1. Liggen er snelheidsremmers op lange rechtstanden?

2. Bestaat het wegdek uit een andere verharding dan asfalt?
3. Zijn de intensiteiten passend voor een 30 km/h-weg?

Snelheidsregimes en aandeel binnen de gemeente

In tabel 3.4 staat welke soorten wegen er zijn in de gemeente Aa en Hunze en hoe lang deze wegen samen zijn. Het blijkt dat de meeste wegen in de gemeente wegen zijn waar je 60 en 30 km per uur mag rijden. In totaal heeft de gemeente ongeveer 640 kilometer aan wegen.

Snelheidsregime (km/h)	Verkeerskundige naam	Aandeel van totale weglente (%)
30	Erftoegangsweg bibeko	23,18%
50	Gebiedsontsluitingsweg bibeko	7,64%
60	Erftoegangsweg bubeko	42,60%
70	Gebiedsontsluitingsweg bibeko	0,20%
80	Gebiedsontsluitingsweg bubeko	20,46%
100/120/130	Stroomweg bubeko	5,92%
TOTAAL		100%

Tabel 3.3: Snelheidsregimes binnen de gemeente Aa en Hunze (Bron: DOKdata)

3.2.3 Fietsinfrastructuur

Volgens de *verkeersveiligheidsvergelijker* is 98,6% van de fietspaden binnen de gemeente Aa en Hunze een tweerichtingsfietspad. Maar het is veiliger als fietspaden alleen voor één richting zijn, omdat auto's dan minder hoeven op te letten.

Op 28,8% van de wegen waar je 50 km per uur mag rijden, mogen fietsers niet komen. Daar zijn er voor fietsers aparte fietspaden. Maar op de meeste van deze wegen moeten fietsers wel op de weg fietsen. Dit is minder veilig. Als fietsers op de weg fietsen, is het risico op een ongeluk negen keer hoger dan op een fietspad.

Op wegen, waar je 80 km per uur mag rijden, zijn er ook speciale fietspaden, dit geldt voor 30,7% van de gevallen. Niet overal liggen dus vrij liggende fietspaden waar je 80 km/uur mag. Op veel van deze wegen moeten fietsers wel op de weg. Dat kan gevaarlijk zijn door het grote verschil in snelheid tussen fietsers en auto's. Deze informatie is afkomstig van de website: *Verkeersvergelijker*.

3.2.4 Voetgangersinfrastructuur

In de gemeente zijn veel goede trottoirs, maar ook leuke wandelroutes. Goede voetpaden helpen mensen om overal te komen en maken de dorpen prettiger om in te wonen. Lopen, met of zonder hulpmiddelen zoals een rollator, is iets wat iedereen kan doen. Als voetganger moet je overal kunnen komen.

Maar het is een grote klus om overal in de gemeente goede voetpaden te realiseren, vooral omdat het een groot gebied is met veel landelijke stukken. Er zijn plekken waar problemen zijn met de voetpaden. Soms ontbreken er paden of ze gaan met veel bochten om bomen heen. Het is belangrijk om alle voetpaden goed in kaart te brengen. Dan kunnen we ze beter

toegankelijk maken voor iedereen die wil lopen. Dit helpt om lopen als een goede manier van reizen te ondersteunen.

3.3 Stap 3: Hoe hard rijden verkeersdeelnemers?

Hoe hard er gereden wordt, is heel belangrijk voor hoe veilig het verkeer is. In de gemeente Aa en Hunze kijken we op verschillende manieren hoe snel auto's rijden. Dat doen we door:

- Slangtellingen;
- Snelheidsindicaties op basis van Floating Car Data.

We kijken vooral goed naar plekken waar verschillende soorten verkeer bij elkaar komen. Als grote en kleine voertuigen elkaar ontmoeten, is dat extra gevaarlijk, vooral voor mensen die kwetsbaar zijn in het verkeer. Dit is belangrijk in alle gebieden, zowel binnen de dorpen als daarbuiten.

3.3.1 Resultaten slangtellingen

In de tabel hieronder staan de uitkomsten van tellingen die gedaan zijn vanaf 2021 tot nu. Een telling gebeurt met slangen die over een weg of fietspad gelegd worden. Zo kunnen we zien hoeveel mensen er over die weg rijden. En hoe hard ze rijden.

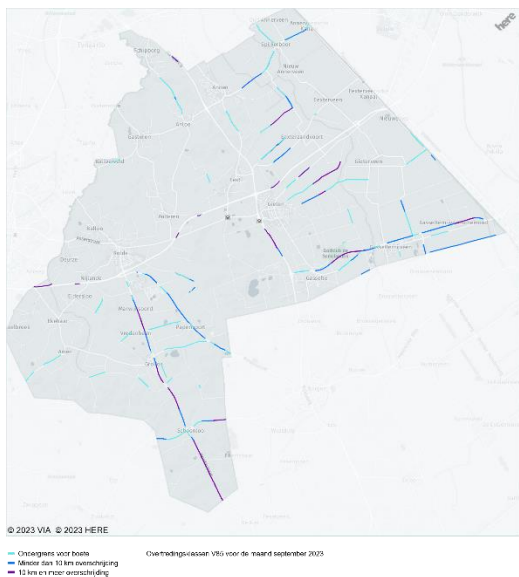
Op sommige wegen rijden auto's veel sneller dan mag. Soms wel 10 kilometer per uur of meer te snel. De wegen waarop dit gebeurt staan genoemd in tabel 3.5.

DORP	STRAATNAAM	MAX.SNL.	V85	OVERSCHRIJDING
1. Eexterzandvoort	Oudedijk tussen: Dalweg – Vijzelweg	30	69	+39 km/h
2. Eexterzandvoort	Dalweg	30	59	+29 km/h
3. Eexterzandvoort	Oudedijk Tussen: Elzemaat -Vijzelweg	30	56	+26 km/h
4. Gasselternijveen	Hoofdstraat	30	52	+22 km/h
5. Gieten	Oude Groningerweg	30	51	+21 km/h
6. Rolde	Gieterstraat	60	79	+19 km/h
7. Eexterveenschekanaal	Semstraat	30	49	+19 km/h
8. Gieten	Asserstraat	30	49	+19 km/h
9. Eext	Stationsstraat	30	49	+19 km/h
10. Rolde	Asserstraat	50	68	+18 km/h
11. Annerveenschekanaal	Polderweg	60	77	+17 km/h
12. Annen	Zuidlaarderweg	30	46	+16 km/h
13. Gieterveen	Bonnerveen	30	46	+16 km/h
14. Gieten	Oude Groningerweg	30	45	+15 km/h
15. Nijlande	Nijlande	50	64	+14 km/h
16. Rolde	Asserstraat	50	63	+13 km/h
17. Gasselte	Lutkenend	30	43	+13 km/h
18. Eldersloo	Eldersloo	60	73	+13 km/h
19. Gasselte	Borgerweg	50	62	+12 km/h
20. Anderen	Oldend	60	71	+11 km/h

Tabel 3.4: De 20 wegvakken met de hoogste snelheidsoverschrijding in Aa en Hunze (Bron: Gemeentelijke slangtellingen)

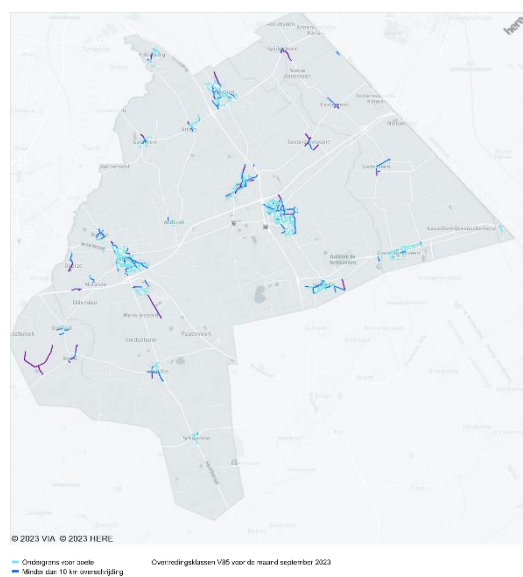
Er is op basis van Floating Car Data gekeken naar hoe hard auto's rijden op verschillende stukken weg in Aa en Hunze. Op afbeelding 3.6 tot 3.9 is te zien waar mensen te hard rijden. Dit hangt af van de maximumsnelheid die daar geldt. Voor elk stuk weg is er gekeken naar de snelheid in september 2023. De grote afbeeldingen hiervan staan in bijlage 1.4 tot 1.7.

Overschrijding 80 km/h-wegen



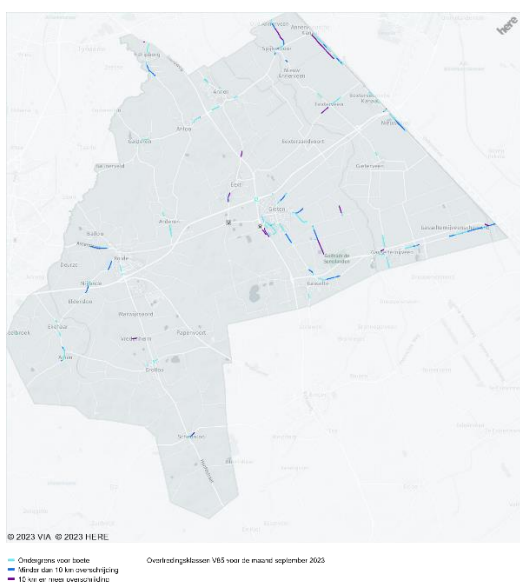
Afbeelding 3.6: Snelheidsoverschrijdingen op 80 km/h-wegen

Overschrijding 30 km/h-wegen



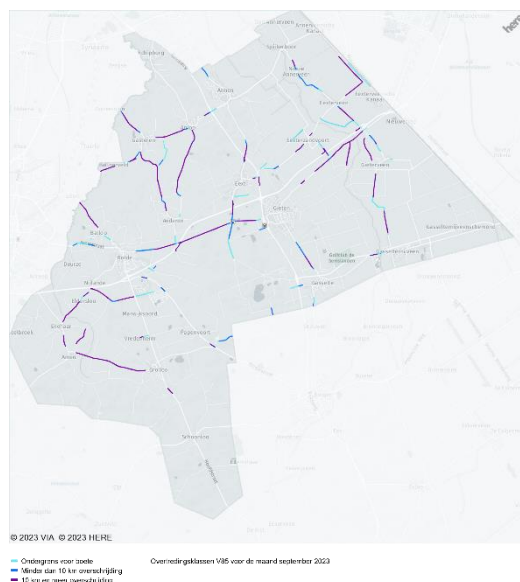
Afbeelding 3.7: Snelheidsoverschrijdingen op 30 km/h-wegen

Overschrijding 50 km/h-wegen



Afbeelding 3.8: Snelheidsoverschrijdingen op 50 km/h-wegen

Overschrijding 60 km/h-wegen



Afbeelding 3.9: Snelheidsoverschrijdingen op 60 km/h-wegen

3.4 Stap 4: Hoeveel bestuurders rijden er onder invloed?

Het gebruik van alcohol, drugs en soms medicijnen is een groot risico voor de veiligheid in het verkeer. Het is belangrijk om te weten hoeveel bestuurders onder invloed rijden. Maar het is lastig om precieze cijfers te krijgen voor elke gemeente. Wat we wel weten, zijn de aantallen die de politie registreert. Maar deze cijfers vertellen niet alles. Ze hangen af van hoe vaak de politie controles uitvoert en wat ze nog meer voor werkzaamheden hebben. In tabel 3.6 staan de aantallen registraties van rijden onder invloed in de provincie Drenthe en de gemeente Aa en Hunze. Deze cijfers komen van de politie.

REGISTRATIES	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<i>Provinciaal</i>							
Drenthe	495	548	629	723	572	683	814
<i>Gemeentelijk</i>							
Aa en Hunze	18	24	26	32	26	31	28

Tabel 3.5: Aantal bestuurders onder invloed (Bron: data.politie.nl)

De cijfers laten zien dat er nog steeds mensen zijn die onder invloed rijden.

3.5 Stap 5: Ongevalscijfers binnen de gemeente

In deze risicoanalyse kijken we ook naar de cijfers van ongelukken. Die cijfers zijn heel belangrijk om te weten om zo bij te kunnen houden of het beleid dat wordt uitgevoerd werkt. Uit een onderzoek naar de mensen die in Aa en Hunze wonen, blijkt dat er best veel mensen zijn die extra risico lopen in het verkeer omdat ze kwetsbaar of niet zo ervaren zijn. We letten vooral op deze groep mensen.

3.5.1 Totaal aantal ongevallen

We hebben gekeken naar ongelukken waarbij helaas mensen gewond raakten of overleden zijn. We kozen voor de jaren 2014 tot 2022 omdat we tot die tijd de meeste informatie hebben. Dit verslag is gemaakt aan het eind van 2023. De gegevens van 2023 waren nog niet helemaal compleet. We hebben ook de aanleiding van de drie ongelukken met dodelijke afloop in 2023 uiteraard goed bekeken, maar voor dit verslag gebruiken we alleen informatie tot en met 2022. In die periode waren er 209 ongelukken in Aa en Hunze waarbij mensen gewond raakten of overleden.

Ongevallen met dodelijke afloop

Tussen 2014 en 2022 zijn er 19 dodelijke ongelukken geweest in Aa en Hunze. In tabel 3.7 staan de verkeersslachtoffers per leeftijdsgroep. Het valt op dat veel slachtoffers ouder dan 66 waren, hoewel deze groep minder reist dan de groep tussen 26 en 45 jaar. (bron: CBS).

Leeftijdscategorie	Slachtoffers
Kinderen (0-15 jaar)	1
Jongvolwassenen (16-25 jaar)	3
Volwassenen (26-45 jaar)	6
Middelbare leeftijd (46-65 jaar)	3

Ouderen (66+)	6
TOTAAL	19

Tabel 3.6: Aantal dodelijke verkeersslachtoffers per leeftijdscategorie (bron: ViaStat)

In tabel 3.8 staat hoe mensen tijdens het ongeval reisden. Het merendeel reed in een auto.

Modaliteit	Slachtoffers
Personenauto	11
Fiets	4
Motor	2
Vrachtwagen	1
TOTAAL	19

Tabel 3.7: Aantal dodelijke verkeersslachtoffers per modaliteit (bron: ViaStat)

Ongevallen met gewonden

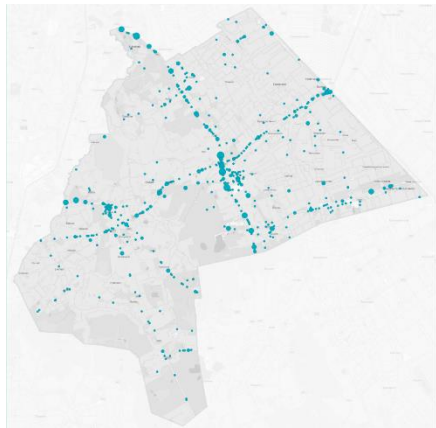
In Aa en Hunze raakten tussen 2014 en 2022 ongeveer 240 mensen gewond. Alleen de ongevallen die bekend zijn bij de politie en ambulances worden vastgelegd. Vanaf 2024 komt er een nieuw systeem. We weten dan ook hoeveel ongevallen op de spoedeisende hulp komen. We verwachten dan een stijging in de cijfers van ongevallen met letsel. Ook de ongevallen waarbij er alleen schade aan voertuigen of omgeving is worden niet allemaal vastgelegd. In tabel 3.9 zijn alle cijfers van ongevallen te zien, die zijn gebeurd op alle wegen in de gemeente, dus ook de wegen die niet in het beheer zijn van de gemeente.

Jaartal	Totaal	Schade	Gewonden	Dodelijk
2014	172	152	25	2
2015	150	125	26	2
2016	164	147	17	2
2017	131	105	32	0
2018	148	128	26	1
2019	109	92	20	0
2020	108	89	23	2
2021	125	94	32	3
2022	123	89	39	7
TOTAAL	1230	1021	240	19

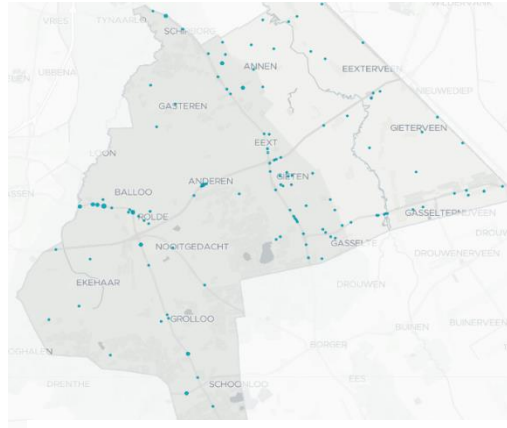
Tabel 3.8: Ongevallen verhouding op basis van afloop (bron: ViaStat)

Ongevallen op de kaart

We hebben kaarten gemaakt om te laten zien waar ongelukken gebeuren in Aa en Hunze. Op één kaart staan ongelukken waar alleen materieel beschadigd is geraakt (afbeelding 3.10). Op afbeelding 3.11 staan ongelukken waar mensen gewond raakten. En op afbeelding 3.12 is te zien waarop je kunt zien waar ongelukken gebeurden waarbij helaas mensen zijn overleden.



Afbeelding 3.10: Locaties van ongevallen met uitsluitend materiële schade



Afbeelding 3.11: Locaties van ongevallen met letsel tot gevolg



Afbeelding 3.12: Locaties van ongevallen met een dodelijke afloop

Relatie ongevallen met de rest van de provincie

In de gemeente Aa en Hunze zijn er 51,18 mensen die overlijden in het verkeer per 100.000 inwoners. In de hele provincie is dit aantal 52,35 per 100.000 inwoners. Dit is hoger dan het landelijke gemiddelde, dat ongeveer 30 verkeersdoden per 100.000 inwoners is. Dit betekent dat er in zowel de gemeente Aa en Hunze als in de provincie meer mensen overlijden in het verkeer dan gemiddeld in Nederland (Bron: Alle Cijfers).

3.5.2 Kwetsbare verkeersdeelnemers

De kwetsbare verkeersdeelnemers zijn kinderen in de leeftijdscategorie 0 tot 15 jaar en ouderen in de leeftijdscategorie 70+. Uit de gegevens van ViaStat voor de periode 2014-2022 blijkt dat in totaal bij 28 ongevallen een persoon betrokken was uit de leeftijdscategorie van 0 tot 15 jaar waarbij sprake was van een gewonde. Hiervan was 1 ongeval helaas dodelijk. Dit ongeval vond plaats op een provinciale weg. Uit gegevens van ViaStat blijkt ook dat er 149 ongevallen hebben plaatsgevonden waarbij het slachtoffer iemand uit de leeftijdscategorie 70+ was. Bij 5 van deze ongevallen was helaas een dodelijk slachtoffer te betreuren. Kwetsbare verkeersdeelnemers hebben een grotere kans om betrokken te raken bij een ongeval, dit heeft er vooral mee te maken dat deze groep mensen veelal reist zonder beschermende voertuigen, zoals voetgangers, fietsers en bestuurders van gemotoriseerde tweewielers, die aanzienlijk meer risico lopen per afgelegde afstand.

3.5.3 Onervaren verkeersdeelnemers

De onervaren verkeersdeelnemers zijn jongeren in de leeftijdscategorie van 18 tot 24 jaar. Het gaat hier om jongeren die meestal net hun rijbewijs hebben gehaald en nog weinig ervaring hebben opgedaan in het verkeer. In de periode vanaf 1 januari 2014 is deze groep betrokken bij 43 ongevallen in de gemeente Aa en Hunze. In totaal raakten 31 personen uit deze doelgroep gewond. Er waren 2 dodelijke slachtoffers uit de leeftijdscategorie van 18 tot 24 jaar betreuren. In 24 van de 43 ongevallen ging het om een ongeval met een personenauto. De cijfers laten niet zien dat één groep mensen vaker bij ongelukken betrokken is dan anderen.

3.5.4 (Brom)fietzers

In tabel 3.10 is het aantal gewonden en doden onder de gebruikers van de fiets, de e-bike en de bromfiets (inclusief snorfiets) in de gemeente Aa en Hunze weergegeven voor de periode van 2014 tot 2022. In totaal kenden de kwetsbare modaliteiten gedurende deze periode 58 ongevallen met letsel tot gevolg. Bij deze ongevallen waren 4 dodelijke slachtoffers te betreuren.

Vervoersmode	Aantal gewonden	Aantal doden
Fiets	25	4
E-bike	11	0
Bromfiets+	18	0
TOTAAL	54	4

Tabel 3.9: Aantal ongevallen per modaliteit (bron: ViaStat)

3.6 Stap 6: Prioriteren van de risico's

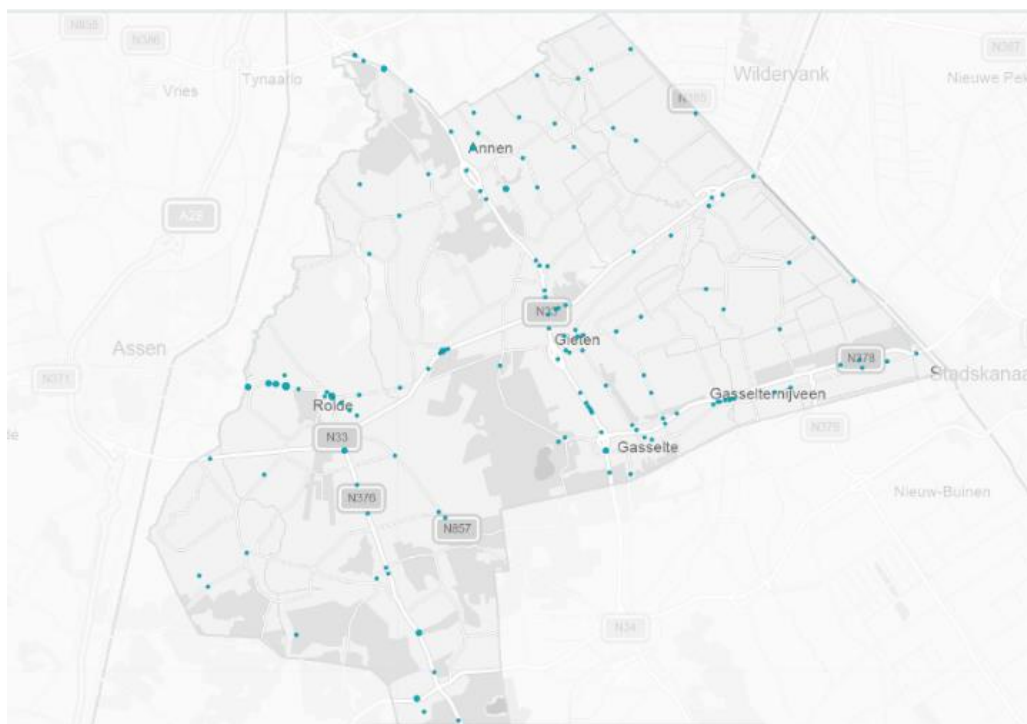
De gemeente Aa en Hunze zorgt voor de wegen in de gemeente. Ze beslissen hoe de wegen eruit zien en hoe veilig ze zijn. We hebben gekeken naar hoe veilig de wegen zijn, stuk voor stuk.

3.6.1 Risicothema 1 & 2: veilige wegen en fietspaden

We hebben speciaal gekeken naar een paar belangrijke dingen om te beslissen welke plekken op de weg meer aandacht nodig hebben:

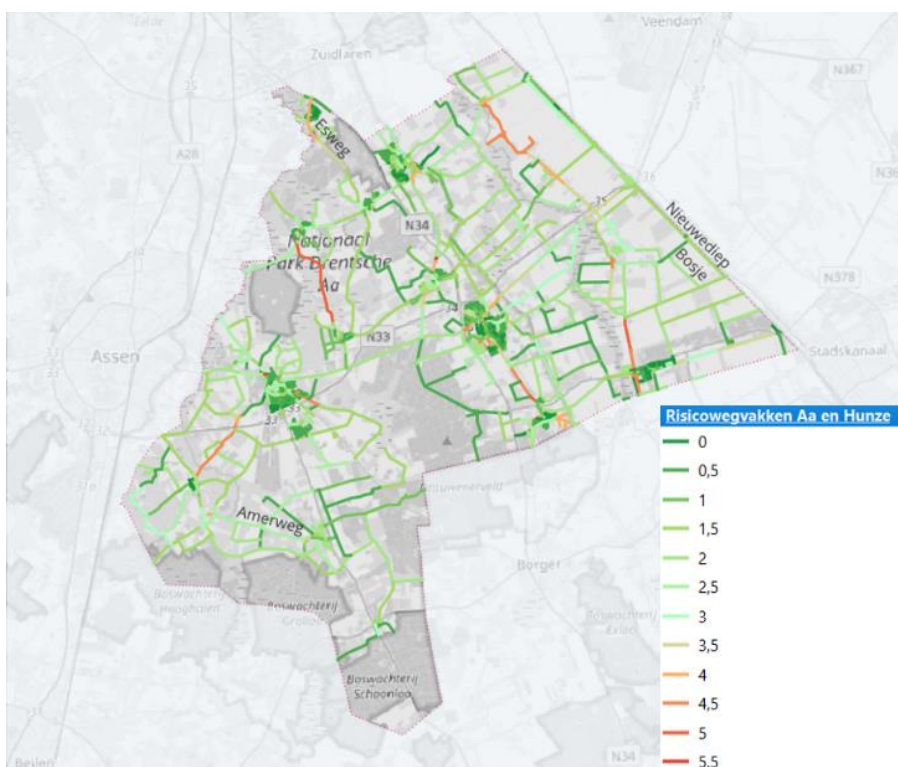
- Of de weg goed is voor hoe hij gebruikt wordt en of fietsers een eigen pad hebben op wegen waar je 50, 60, of 80 km per uur mag rijden;
- Of de weg belangrijk is voor fietsers;
- Of de weg veel gebruikt wordt door mensen die extra kwetsbaar zijn, zoals kinderen die naar school gaan of oudere mensen;
- Of auto's vaak te hard rijden op die weg;
- Of er veel zwaar verkeer, zoals tractoren of vrachtwagens, op de weg zijn samen met fietsers;
- Of de weg al gemaakt is volgens de veiligste regels;

Op afbeelding 3.14 laten we zien waar de gevaarlijke plekken zijn. De afbeelding is bijgevoegd in bijlage 1.12. We laten zien op afbeelding 3.13 waar ongelukken gebeurd zijn, vooral die waar kwetsbare weggebruikers bij betrokken waren.



Afbeelding 3.13: Locaties ongevallen kwetsbare modaliteiten

Op afbeelding 3.14 is te zien dat de Asserstraat in Rolde en Het Witzand in Eext de wegen zijn die met de hoogste risicoscore naar boven komen. Dit betekent dat de risico's op ongevallen op deze wegen groter is dan op andere wegen.



Afbeelding 3.14: Risicoscore per weg

In tabel 3.11 zijn de 20 wegvakken met de hoogste risicoscore op het gebied van verkeersveilige infrastructuur weergegeven. 0 is hierbij de veiligste score en 6 de minst veilige score.

Nr.	Straat	Dorp	Max. Snelheid	Score
1	Asserstraat	Rolde	30	5.66
2	Het Witzand	Eext	30	5.66
3	Gasselterboerveen	Gasselternijveen	60	5.00
4	Gasterenseweg	Gasteren	60	5.00
5	Gieterweg	Gasselte	50	5.00
6	Nijlande	Nijlande	50	4.66
7	Eldersloo	Eldersloo	60	4.66
8	Amerweg	Amen	30	4.66
9	Hoofdstraat	Gasselternijveen	50	4.66
10	Hunzeweg	Nieuw Annerveen	60	4.66
11	Oostermoer	Spijkerboor	30	4.66
12	Wepel	Annen	30	4.66
13	De Ziel	Rolde	30	4.66
14	Asserstraat	Gieten	30	4.66
15	Bloemakkers	Gieten	50	4.66
16	Gieterweg	Gasselte	60	4.66
17	Burgemeester van Royenstraat	Gasselternijveen	50	4.50
18	Dorpsstraat	Gasselte	30	4.33
19	Bonnerveen	Gieterveen	30	4.33
20	Hoofdstraat	Rolde	30	4.33

Tabel 3.10: Uitkomsten risicoanalyse verkeersveilige infrastructuur gemeente Aa en Hunze

3.6.2 Risicothema 3 & 8: Nieuwe technologie, Afleiding in het verkeer

Mensen raken steeds vaker afgeleid in het verkeer, en een grote reden hiervoor is dat ze meer hun smartphone gebruiken. Maar afleiding kan ook komen door moeheid of dingen langs de weg zoals reclameborden of evenementen. Om dit probleem aan te pakken, wordt aangesloten op de landelijke acties. Dit gaat vooral over het geven van voorlichting en het controleren op de regels. Verder worden ook de landelijke adviezen over hoe om te gaan met reclameborden langs de weg gevolgd.

3.6.3 Risicothema 4 & 5: Kwetsbare verkeersdeelnemers, onervaren verkeersdeelnemers

In Aa en Hunze zien we dat mensen van 70 jaar en ouder meer risico lopen in het verkeer. Dit zien we niet alleen in de cijfers van ongelukken, maar ook omdat er in onze gemeente meer mensen van deze leeftijd wonen dan in de rest van Nederland. Als er plannen worden gemaakt om het verkeer veiliger te maken, moet er dus extra op deze groep worden gelet. Ook is het belangrijk om te bedenken dat deze groep groter wordt, omdat ouderen door elektrische fietsen langer actief blijven deelnemen aan het verkeer.

3.6.4 Risicothema 6: Rijden onder invloed

Rijden met te veel alcohol op is een probleem dat in heel Nederland voorkomt. Het gebeurt vooral bij mannen tussen de 35 en 49 jaar oud. Of ze nu net hun rijbewijs hebben of al lang

rijden, het gebeurt het meest als ze terugkomen van een café, bar, restaurant of discotheek. In het noorden van Nederland is het aantal ongelukken waarbij mensen gewond raken en alcohol hebben gedronken hoog, 5 tot 6%. Het is belangrijk om op alle manieren te werken aan minder rijden onder invloed. Dit kan door mensen goed te informeren over de gevaren, maar ook door streng te controleren.

3.6.5 Risicothema 7: Snelheid in het verkeer

In Aa en Hunze wordt op veel wegen te hard gereden. Vooral op plekken waar verschillende soorten verkeer dicht bij elkaar komen, zoals grote en kleine voertuigen, is het risico groot. Door maatregelen te nemen die het rijden met hoge snelheden minder aantrekkelijk maken of door de maximumsnelheid te verlagen, kunnen we de wegen veiliger maken.

Meer controle en boetes kunnen ook helpen, maar de politie of handhaving kan niet overal tegelijk zijn. Er wordt verwacht dat nieuwe technologieën in de toekomst zullen helpen. Zo zouden nieuwe slimme auto's kunnen voorkomen dat er te hard gereden wordt. Maar dit gaat nog wel even duren voordat het overal wordt gebruikt.

3.6.6 Risicothema 9: Verkeersovertreders

Het thema verkeersovertreders is lastig meetbaar op het niveau van de gemeente. Uit de beschikbare data is niet te herleiden of er voor de gemeente Aa en Hunze sprake is van een afwijkende situatie ten opzichte van het landelijk gemiddelde.

4. Maatregelen

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is niet alleen een onderzoek. Dit hoofdstuk behandelt de maatregelen die genomen kunnen gaan worden.

4.1 Inleiding

Eerder zijn de risico's in Aa en Hunze behandeld. Om de verkeersveiligheid te verbeteren zijn maatregelen nodig. Dat doen we volgens een afgesproken aanpak: de drie E's. Dat zijn engineering, education en enforcement.

Dit betekent:

- de wegen verbeteren (engineering)
- mensen leren veilig te rijden (education)
- mensen de regels te laten nakomen (enforcement)

Het is slim om eerst te bedenken wat je wilt bereiken voordat je besluit wat je gaat doen. Deze doelen moeten op verschillende manieren worden aangepakt:

- Op een groot niveau (strategisch): We maken plannen om het aantal ongelukken te verminderen. Dit kan gaan over verschillende groepen mensen, soorten wegen, of manieren van reizen.
- Op een middelgroot niveau (tactisch): We kunnen denken over hoe we wegen beter indelen, verkeerslessen verbeteren, en regels goed laten volgen.

- Op een klein niveau (operationeel): We kiezen welke verbeteringen we gaan doen en hoe streng we gaan controleren of de regels worden gevolgd.

De doelen moeten worden vastgesteld met de wegbeheerder. Het onderzoek uit de vorige hoofdstukken helpen daarbij. Ze laten goede redenen zien wat op welke plek aangepast kan worden. De wegbeheerder kan zo doelen kiezen die passen bij de omgeving en het onderhoud van de wegen.

Binnen het vakgebied verkeersveiligheid gebruiken we de

Verkeersveiligheidspiramide. Deze is te zien op afbeelding 4.1. Elke laag in de piramide is verbonden met doelen voor mensen, wegen en voertuigen. De piramide begint met algemene doelen, zoals het verminderen van ongelukken.

Daaronder staan specifiekere doelen om dit te bereiken. Als de onderwerpen onderaan verbeteren, helpt dit om de doelen bovenaan te bereiken.



Afbeelding 4.1: Verkeersveiligheidspiramide (bron: CROW)

4.2 Engineering – inrichting van de weg

Uit het onderzoek in dit plan blijkt dat sommige wegen niet veilig genoeg zijn ingericht. Maatregelen die dit kunnen verbeteren zijn:

Nr.	Maatregel	Toelichting
		De inrichtingsideën van Duurzaam Veilig moeten de basis zijn voor de veranderingen
2.1	Verbeteren en/of volledig herinrichten aandachtswegen/buurtten	Richt op een wegbeeld met dezelfde vorm in de hele wijk of in delen van dorpen. Bijvoorbeeld door 30 km/h in te stellen, een smallere rijbaan, klinkerverharding en minder rechtstanden te realiseren. Alles helemaal opnieuw inrichten is relatief duur. Daarom kan dit het beste gedaan worden als er bijvoorbeeld onderhoud moet worden gedaan.
2.2	Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 30 km/h-wegen.	Extra maatregelen op locaties waar verkeer elkaar relatief vaak kruist. Of op de wegen met relatief veel rechtstanden. Bijvoorbeeld door koppeling aan subsidie zoals de <i>impulsgelden SPV</i> . De maatregelen die vallen onder het derde deel van de Impulsgelden SPV subsidie worden in 2024 bekendgemaakt. De gemeente wil hier gebruik van gaan maken.
2.3	Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 50 km/h-wegen	Bij het herinrichten of verbeteren van de 50 km/h-wegen zijn de volgende aandachtspunten belangrijk 1. De vrijliggende fietsvoorzieningen, oversteekvoorzieningen en parkeren langs de rijbaan.

Nr.	Maatregel	Toelichting
		2. Het koppelen van de werkzaamheden aan al geplande werkzaamheden op de aandachtswegen. 3. Maken verkeersveiligheidsanalyse per aandachtsweg t.b.v. maatregelvoorstel en uitvoeringsplanning (oplossingen op maat) 4. Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV.
2.4	Herinrichten fietsroutes met hoge intensiteit en/of hoog aantal ongevallen	Bij het herinrichten van de fietsroutes met een hoog risico zijn de volgende focuspunten van belang: 1. Maken verkeersveiligheidsanalyse per fietsroute t.b.v. maatregelvoorstel en uitvoeringsplanning. 2. Aandacht voor brede fietspaden, vrijliggende fietspaden en de kruispunten met andere wegen. 3. Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV.

Tabel 4.1: Overzicht generieke maatregelen infrastructuur

4.2.1 Kosten

Het kost veel geld om wegen opnieuw in te richten. Dit hangt af van hoe snel je er mag rijden en hoe de weg eruit moet zien.

- Voor een weg waar je 30 km per uur mag, kost het €165.000 voor elke 100 meter. De weg wordt dan ingericht met stenen, twee plekken om te parkeren, een verkeersdrempel, en stoepen aan de zijkant.
- Het opnieuw inrichten van een weg waar je 50 km per uur mag kost €180.000 voor elke 100 meter. De weg wordt dan ingericht met aparte fietspaden, en stoepen.
- Voor een nieuwe weg waar je 60 km per uur mag, hangen de kosten af van hoe de weg gemaakt wordt. Met asfalt en een kleine sloot kost het €80.000 voor elke 100 meter zonder speciale fietsstroken. Met strepen op de weg voor fietsers kost het €90.000 voor elke 100 meter. En een apart fietspad maakt het €115.000 voor elke 100 meter.

Het is goedkoper om alles in één keer te doen, vooral als je toch al aan het werk bent in de buurt, zoals met het vernieuwen van het riool of andere verbeteringen.

4.2.2 Losse maatregelen

Bij het nemen van maatregelen op bepaalde plekken is het belangrijk om op maat gemaakte oplossingen te gebruiken. Hieronder staat een schatting van de kosten voor verschillende soorten maatregelen, te vinden in tabel 4.2. Deze schattingen zijn gebaseerd op gemiddelde cijfers, wat betekent dat de werkelijke kosten kunnen verschillen. De genoemde kosten zijn inclusief investeringen en extra uitgaven. De maatregelen komen overeen met de suggesties in de factsheet 'Snel van Start met Effectieve Maatregelen' van het kennisnetwerk SPV.

Maatregelpakket	Risicothema	Specifieke Maatregel	Kostenindicatie
Snelheidsremmende Maatregel	30 km/h-wegen	Kruispuntplateaus	€30.000 per stuk
		Drempels	€15.000 per stuk
		Uitritconstructies	€25.000 per stuk
		Wegversmalling	€10.000 per stuk

Maatregelpakket	Risicothema	Specifieke Maatregel	Kostenindicatie
		Klinkerverharding i.p.v. asfalt	€115 per m2
Oversteekvoorzieningen	30 km/h-wegen	Middengeleider	€35.000 per stuk
	50 km/h-wegen	Zebepad	€1.200 per stuk
		Vrijliggend fietspad 1-zijdig	€450 per meter
		Vrijliggend fietspad 2-zijdig	€650 per meter
		Verbreiden fietspad	€115 per meter
		Kantmarkering	€10 per meter
Fietsvoorzieningen	Fiets E-bike Oudere (e-)fietser Jonge fietsers (0-14 jaar)	Saneren fietspaaltjes en verticale elementen	€80 per stuk
		Saneren verticale stoepranden	€60 per stuk
		Vlakke verharding: rood asfalt	€90 per m2
		Vlakke verharding: rode tegels	€80 per m2
		Fietsers in de voorrang op rotondes binnen de bebouwde kom.	€7.500 per stuk
		Meer opstelruimte voor fietsers realiseren bij een oversteek	€7.000 per 10 meter
Parkeren	50 km/h-wegen	Opheffen parkeerstroken	€450 per parkeervak
Middengeleider	50 km/h-wegen	Aanbrengen 3m breed	€550 per meter
		Overrijdbare strook	Enkel als onderdeel van een reconstructie: +€60 per meter
Schoolomgeving	Jonge fietsers (0-14 jaar)	Inrichten veilige schoolomgeving	€40.000 per school
		Instellen schoolstraat	€12.500 per straat
Kruispuntoplossing	60 km/h-wegen	Gelijkwaardig reconstrueren	€33.000 per stuk
	50 of 80 km/h-wegen	Rotonde	€500.000 (bibeko) €600.000 (bubeko)

Tabel 4.2: Mogelijke Maatregelen Aa en Hunze (Bron: Arcadis: Kostenkengetallen menukaart regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023)

4.3 Education – onderwijs en voorlichting

Samen richting nul verkeersslachtoffers in 2050

In het Drentse verkeer vallen vele gewonden. Er komt gemiddeld elke 14 dagen iemand om het leven. Daarom is in Drenthe de campagne 'Samen richting Nul verkeersslachtoffers!' gestart.

De meeste verkeersongevallen ontstaan door een menselijke fout. Voorbeelden van menselijke fouten zijn: de regels niet kennen, niet opletten omdat je iets anders doet of rijden na het drinken van alcohol of gebruiken van drugs.

Om in Drenthe samen richting nul verkeersslachtoffers te gaan is onderwijs en gedragsbeïnvloeding belangrijk. Daarom werken we in Drenthe samen met alle gemeenten en de Provincie Drenthe. Dat doen we door middel van campagnes en educatie-projecten.

4.3.1 Maatregelen

In Aa en Hunze is goed verkeersonderwijs heel belangrijk. Dat is terug te zien in tabel 4.3 Er worden aan alle doelgroepen en op alle thema's verkeerslessen gegeven. Meer weten? Alle projecten staan uitgebreid uitgelegd op www.samenrichtingnul.nl/projecten/.

Risicothema	Het probleem en wat we nu al doen om het aan te pakken	Mogelijke verbeterpunten
30-50 km/h wegen	Het risico op ongelukken op wegen waar je 30 km/u of 50 km/u mag rijden, komt vooral doordat veel fietsers en e-bikers deze wegen gebruiken. Het is belangrijk dat weggebruikers op kruispunten goed hun aandacht bij het verkeer hebben. Ook blijft het belangrijk om te letten op zwaar verkeer, zoals trekkers en vrachtwagens. Op alle scholen in Aa en Hunze voeren we daarom het Dode Hoek project uit, zodat alle kinderen tot 12 jaar deze les krijgen. De les herhalen we op de middelbare school. Dat is in onze gemeente maar op één locatie. Gelukkig doen alle middelbare scholen in Drenthe ook mee. Ook als je buiten onze gemeente naar school gaat krijg je deze les. Op veel wegen wordt te hard gereden. De rijsnelheid in de buurt van scholen verdient speciale aandacht. Alle basisscholen in Aa en Hunze hebben het Drents Verkeersveiligheidslabel. Om dit label te verdienen moet een school goed verkeersonderwijs geven. Daarbij wordt ook gekeken naar een veilige schoolomgeving en veilige schoolroutes. Waar dat kan wordt samen met de gemeente gekeken naar een veilige weginrichting. Een aantal schoolomgevingen zijn al heel veilig. Andere nog niet. Om een schoolomgeving veilig te maken is het belangrijk dat goed zichtbaar is dat het een schoolomgeving is. Daarom zijn begin 2024 in bijna alle schoolomgevingen Julie-palen (https://julie-zone.nl/) of potloden geplaatst. Deze Julie-palen zijn herkenbaar aan de rood/blauw/oranje/paarse kleuren en de rode hand bovenop één van de palen. Bij twee schoolomgevingen worden ze op een later moment geplaatst. Op middelbare scholen wordt een <i>Verkeersmarkt</i> aangeboden. Een ochtend lang bezoeken leerlingen verschillende organisaties: politie, Rode Kruis, Top Medical Team, VVN, Fietsersbond en Chauffeursvereniging Friesland. Ze leren over verkeersveiligheid met echte voertuigen en spullen. SBV organiseert leuke activiteiten zoals een quiz, remproef, alcoholparcours en workshops over afleiding en groepsdruk.	De MONO-campagne is een goede manier om verkeersdeelnemers erop te wijzen om hun aandacht bij de weg te houden. Gemeente Aa en Hunze is MONO-ambassadeur. We vinden het belangrijk dat onze werknemers veilig rijden en daarbij hun telefoons niet gebruiken. We kunnen dit nog verder stimuleren door bedrijven in onze gemeente hierbij te betrekken. Schoolomgevingen in Aa en Hunze kunnen nog verbeterd worden. Een manier hiervoor is het Schoolomgeving 2.0 (www.octopusplan.info/) of VVN veilige schoolomgeving (vvn.nl/project-veilige-schoolomgeving).

Risicothema	Het probleem en wat we nu al doen om het aan te pakken	Mogelijke verbeterpunten
Ouderen (e-bike)	De school helpt bij de planning, uitvoering en evaluatie. Tot 180 leerlingen kunnen per dag meedoen. Ouderen hebben meestal meer vrije tijd en een rustiger leven. Als mensen ouder worden, kunnen ze problemen hebben met hun lichaam en denkvermogen. Dat kan hun rijvaardigheid beïnvloeden. Het is belangrijk dat ouderen actief blijven in het verkeer voor hun algehele gezondheid. Een (elektrische) fiets is een goede keuze. Ouderen kunnen veilig blijven fietsen als ze weten hoe ze moeten fietsen en zich bewust zijn van hun beperkingen. Belangrijk is dat ze hun rijgedrag hierop aanpassen. In Aa en Hunze kunnen ouderen meedoen met e-bike lessen en opfriscursussen. In een opfriscursus worden veranderde regels besproken. Ook veranderde situaties in de omgeving worden hierbij verduidelijkt. Doortrappen In Aa en Hunze kunnen ouderen meedoen met e-bike lessen en opfriscursussen. In een opfriscursus worden veranderde regels besproken. Ook veranderde situaties in de omgeving worden hierbij verduidelijkt. Doortrappen Aa en Hunze helpt ouderen om zo lang mogelijk en veilig te kunnen blijven fietsen. Want fietsen is heerlijk! Door te fietsen, blijf je langer gezond, zelfstandig en in contact met andere mensen. Doortrappen bestaat uit verschillende fietsactiviteiten in de buurt waar je gratis aan mee kunt doen. Tijdens die activiteiten krijg je onder andere: Tips over veilig fietsen. Kun je een elektrische fiets of driewielers fiets uitproberen. Oefen je het fietsen. En ontdek je mooie fietsroutes in Drenthe.	Om ook op latere leeftijd veilig te kunnen blijven fietsen moeten de fietspaden en wegen goed worden ingericht. Dat is nog niet overal zo. Daarbij moet rekening worden gehouden met alle nieuwe soorten fietsen die er zijn. E-bikes, maar ook driewielers fietsen. Scootmobiel vallen hier ook onder. De Doortrappen activiteiten zijn bij veel mensen nog onbekend. We kunnen hier nog meer bekendheid aan geven. En aansluiten bij bestaande activiteiten.
Jonge automobilisten (18-24)	Jonge nieuwe chauffeurs zijn gevaarlijker op de weg dan oudere mensen. Ze laten zich vaak beïnvloeden door vrienden, zoeken sensatie, en gebruiken soms alcohol of drugs. Ook nemen ze meer risico's en vinden ze het moeilijk om hun impulsen te beheersen. Verder zijn er tweede fase projecten. Dit zijn projecten met jongeren die net hun rijbewijs hebben gehaald als doelgroep. In Drenthe bieden we dit aan via project Tracks (www.tracks.nu). Ervaren instructeurs helpen jonge bestuurders letterlijk en figuurlijk beter achter het stuur te zitten. Met theorie over reactievermogen, afleiding, rijden onder invloed, groepsdruk, rijtechniek en vele andere onderwerpen. En met praktijkoefeningen die een verschil maken: noodstops; bermrijden; anti-slipoefeningen. Tracks zorgt dat de jonge bestuurders 'on track' blijven richting een veilige(r) verkeersdeelname.	Voor jonge chauffeurs begint educatie bij hun rijlessen. De "Rijopleiding In Stappen" (RIS) is een goed voorbeeld. Het richt zich op belangrijke rijvaardigheden zoals verkeersinzicht en het aanpassen aan de situatie op de weg. Het is even duur als gewone rijlessen. Ook is "begeleid rijden" via 2toDrive nuttig om veilig te leren rijden. De gemeente kan beide programma's promoten.

Risicothema	Het probleem en wat we nu al doen om het aan te pakken	Mogelijke verbeterpunten
	Rijden onder invloed komt nog steeds vaak voor. Ook onder beginnende bestuurders. Op middelbare scholen en het MBO wordt daarom de voorstelling Zeven Sloten gespeeld. Met deze leerzame voorstelling over herkenbare verkeerssituaties weet de cabaretier het jonge publiek te raken. De cabaretier gebruikt humor, emotie en stilte om jongeren bewust te maken van veiliger verkeersgedrag. Na de voorstelling is er een discussieforum. De organisatie Responsible Young Drivers doet in Aa en Hunze twee projecten: 3D Tripping Car en 3D Afleiding Car. Het project 3D Tripping Car laat jongeren met een virtual reality-bril en rit-simulator ervaren hoe gevaarlijk rijden onder invloed is. De klasgenoten kijken mee op een scherm. Iedereen ervaart de effecten van alcohol, xtc, paddo's of cannabis tijdens het rijden. De boodschap is duidelijk: drugs gebruiken en veilig rijden gaan niet samen. Met extra informatie van het campagne team is dit project leerzaam en spannend. 3D Afleiding Car laat jongeren ervaren hoe gevaarlijk afleiding tijdens autorijden is. Klasgenoten kijken mee. Iedereen doet mee, ook met de 'Distraction Game' en de 'Pitch'. Afleiding door smartphones is belangrijk. Deze ervaringen leren dat afleiding tijdens autorijden gevaarlijk is en vermeden moet worden.	Er wordt in Aa en Hunze en in de rest van Drenthe al veel gedaan om deze doelgroep te bereiken.
Rijden onder invloed	Rijden onder invloed van alcohol en drugs komen aan de orde in de programma's voor de hiervoor genoemde doelgroepen, met name gericht op jongeren. Voor jongeren die nog op school zitten worden deze projecten georganiseerd: - Veilig uitgaan = Veilig thuiskomen Acteurs laten in <i>Veilig uitgaan = Veilig thuiskomen</i> leerlingen de gevaren van 'alcohol in het verkeer' zien via film en theater. Ze benadrukken de eigen verantwoordelijkheid om de combinatie 'alcohol en verkeer' te vermijden. De creatieve, impactvolle en grappige aanpak spreekt aan. Ook het belang van elkaar aanspreken op de BOB-boodschap wordt besproken. Samen werken ze aan veiliger verkeersgedrag!	Aa en Hunze sluit al aan bij landelijke en provinciale programma's over dit thema. Alleen aandacht besteden aan rijden onder invloed tijdens evenementen is onvoldoende. Het thema moet regelmatig onder de aandacht worden gebracht van de diverse doelgroepen. Het bereiken van de doelgroepen is een uitdaging.
Snelheid in het verkeer	Zie 30/50 km/h wegen en Jongere automobilisten.	
Afleiding in het verkeer	Ook voor afleiding in het verkeer geldt dat het aan de orde komt in de hiervoor besproken programma's voor jongeren. In het basisonderwijs en middelbaar onderwijs worden deze projecten met het thema Afleiding aangeboden:	Aa en Hunze sluit al aan bij landelijke en provinciale programma's over dit thema. Ook in de educatieprogramma's voor oudere (e-)fietsers

Risicothema	Het probleem en wat we nu al doen om het aan te pakken	Mogelijke verbeterpunten
	- 3D Afleiding Bike - Ik zie ik zie wat jij niet zag - Kruispunt - Verkeerscarrousel - Verkeerslab - Studio Rotonde	zou afleiding nadrukkelijker aandacht moeten krijgen. Bijvoorbeeld het zakelijke verkeer via MONO
	3D Afleiding Bike laat zien hoe gevaarlijk afleiding in het verkeer is. Leerlingen dragen een virtual reality-bril en fietsen op een simulator, terwijl hun klasgenoten op een scherm meekijken. Iedereen doet mee met de 'Distraction Game' en de 'Afleidingsquiz'. Samen leren ze dat afleiding tijdens het fietsen gevaarlijk is en moet worden voorkomen.	
	In het toneelstuk <i>Ik zie ik zie wat jij niet zag</i> vertellen acteurs verhalen over het verkeersgedrag van jongeren. Leerlingen denken na over hun eigen verkeerservaringen door de dialogen, scènes en muziek. Het is dynamisch, grappig en serieus en heeft veel impact. Bij de voorstelling is lesmateriaal om te gebruiken bij de voorbereiding en nabespreking.	
	Bij het project <i>Kruispunt</i> discussiëren leerlingen op een nagebootst kruispunt over hun verkeersgedrag. De nadruk ligt op smartphone-gebruik. De debatleider start gesprekken over veiligheid met filmpjes, stellingen en leuke spelletjes. Door wedstrijd-elementen doen alle leerlingen mee. Kruispunt vindt plaats in grote ruimtes zoals de aula of gymzaal, met minstens 55 leerlingen per keer. Kruispunt-S is een kleinere versie voor individuele klassen.	
	In de <i>Verkeerscarrousel</i> rouleren tijdens 3 opeenvolgende lesuren groepjes leerlingen langs 6 verschillende verkeersonderwerpen. De ervaren gastdocenten confronteren hen met risicovol verkeersgedrag rond fietsverlichting, smartphone-afleiding, de dode hoek en andere verkeeronderwerpen. De theorie en de (nagebootste) praktijk maakt hen bewust van hun eigen rol en verantwoordelijkheden. Met onder meer een autosimulator, een alcoholbril en een kooiconstructie wordt deze carrousel een enerverende beleving.	
	In één lesuur strijden twee klassen tegen elkaar onder begeleiding van een vrolijke maar scherpe gastdocent en zijn assistente bij het <i>Verkeerslab</i>. Ze leren over veilig verkeersgedrag en de verantwoordelijkheid om elkaar hierop aan te spreken, vooral tijdens het fietsen en bij afleiding.	
	Voor het voortgezet speciaal onderwijs is <i>Studio Rotonde</i> ontwikkeld. De klas wordt in drieën verdeeld en gaat langs drie activiteiten:	

Risicothema	Het probleem en wat we nu al doen om het aan te pakken	Mogelijke verbeterpunten
	- Een groepsgebesprek over eigen ervaringen in het verkeer; - Samen een video bekijken over de gevolgen van 'Afname'; - Samen een eigen foto-strip maken over (on)veilige situaties. Zo leren leerlingen in kleine groepjes over hun eigen verantwoordelijkheid voor veilig gedrag in het verkeer. Er is extra aandacht voor (het voorkomen van) Afname.	
Verkeersovertreders	Voor de aanpak van verkeersovertreders kan worden aangesloten bij de landelijke aanpak van bestuurders die opvallen door ernstige overtredingen het kader van de zogenaamde Vorderingsprocedure. Deze procedure wordt uitgevoerd door het CBR en als onderdeel daarvan kunnen bestuurders worden verwezen naar educatieve maatregelen, zoals de Educatieve Maatregel Gedrag (EMG). Specifiek voor de bestuurders van brom- en snorfietsen wordt <i>Pats!Boem!</i> aangeboden op middelbare scholen. De voorstelling <i>Pats!Boem!</i> gaat over het verkeersgedrag van jongeren: op de fiets, alleen of met vrienden. Het gaat over alcohol, verlichting en afleiding. En hoe je verantwoordelijkheid neemt. Na de voorstelling praten de leerlingen in groepen verder hierover. Met een lesbrief vol leuke opdrachten kan de impact van dit project vergroot worden. Ook kan gebruik gemaakt worden van het programma Brom Effe Normaal (BEN). Dit richt zich op brom- en snorfietsers die negatief zijn opgevallen in het verkeer. Het programma wordt uitgevoerd door HALT als onderdeel van een HALT afdoening.	

Tabel 4.3: Overzicht generieke maatregelen op het gebied van educatie en gedragsbeïnvloeding

4.4 Enforcement – Handhaving

Het handhaven van verkeersregels is een taak van de burgemeester, politie en Openbaar Ministerie. Het is belangrijk om gezamenlijk goed na te denken over verkeersveiligheid, met elkaar te overleggen en samen te werken. Ook de ambtenaren van de gemeente die zich bezighouden met openbare orde en veiligheid en verkeer werken hier aan mee. In Aa en Hunze is in het voorjaar van 2024 nieuw veiligheidsbeleid vastgesteld.

Een deel van de ongelukken komt door overtredingen, zoals te hard rijden, afleiding door het gebruik van mobiele telefoons in het verkeer of zonder licht fietsen. Ongeveer 25% van de verkeersdoden en ernstig gewonden komt door te hard rijden en 12 tot 23% door alcohol. Door middel van campagnes worden mensen gewezen op dit gevaarlijke gedrag, maar niet iedereen houdt zich eraan. Voor deze doelgroep is handhaving nodig om een verandering in het gedrag aan te moedigen.

Naast gevaarlijk gedrag wat tot ongevallen leidt, is er ook gedrag wat niet gevaarlijk is, maar wel hinderlijk. Denk bijvoorbeeld aan overlast van verkeer of op ongewenste plekken geparkeerde voertuigen, of groen wat zo ver uitsteekt over wegen en paden dat het verkeer er minder gemakkelijk langs kan. Hierbij wordt er geen overtreding begaan, maar mensen kunnen er wel last van hebben of er kunnen potentieel gevaarlijke situaties ontstaan.

4.5 Wat doen we nu?

De politiezorg wordt uitgevoerd door het basisteam Noord-Drenthe. Om precies te zijn: door de taakgroep Gebiedsveiligheid Aa en Hunze, met als standplaats Politiebureau Gieten.

In Aa en Hunze zijn vier wijkagenten werkzaam. Zij hebben alle vier een ander deel van de gemeente als aandachtsgebied.

Onze gemeente heeft geen BOA's (Buitengewoon Opsporingsambtenaren) in dienst. Wel is er een toezichthouder Bouw en Wonen werkzaam. Op dit moment wordt door de gemeente handhavingsvraagstukken per casus opgepakt. Dit is een intensief en tijdrovend traject.

4.6 Waar liggen kansen?

Het handhaven en/of beboeten van ongewenst verkeersgedrag is een complex geheel. Alleen uitschrijven van boetes is onvoldoende. Het kan als een effectief middel ingezet worden als de alternatieven niet voldoende effect hebben. Daarnaast is er een limiet aan wat de gemeente bevoegd is om te doen. Zo kan een gemeente geen boetes uitschrijven aan rijdend verkeer; dat is een taak van de politie.

Voor hinderlijk en/of potentieel gevaarlijk gedrag is beboeten ongeschikt. Vaak zijn mensen niet op de hoogte van de hinderlijke situatie die zij voor andere veroorzaken. In deze situaties is in gesprek gaan de eerste stap die kan worden genomen. Houdt het ongewenste gedrag of de hinderlijke situatie aan, dan kan een toezichthouder verkeer een uitkomst bieden. Hier liggen mogelijkheden voor de gemeente om te verbeteren. Een stappenplan biedt duidelijkheid hoe een casus wordt opgepakt en zorgt ervoor dat betrokkenen binnen en buiten de gemeente weten wat er van hun wordt verwacht. Wanneer gesprekken of brieven te weinig effect hebben kunnen er bestuursrechtelijke sancties ingezet worden. Wanneer dat niet baadt is er wellicht een strafrechtelijke mogelijkheid. Indien nodig kan er in zulke situaties via Veiligheidszorg Drenthe een BOA worden ingehuurd.

Om de verkeersveiligheid te verbeteren moet er extra worden gecontroleerd op dingen die veel gevaar opleveren in het verkeer.

- Rijden onder invloed (alcohol en drugs);
- Afleiding tijdens het rijden (in auto's en op fietsen);
- Te hard rijden op gevaarlijke plekken (meestal waar kwetsbare mensen zijn);
- Checken of fietsers licht op hun fiets hebben;
- Controleren of bromfietzers een helm dragen en niet te snel rijden.

Deze thema's vallen niet onder de bevoegdheid van de gemeente, maar het is wel mogelijk om probleemlocaties te bespreken met de politie zodat zij op de hoogte zijn en indien nodig kunnen handhaven.

4.7 Gebruik van DSI's

Een gemeente kan langs wegen DSI's ophangen. Dit zijn kleine matrixborden waar de snelheid van verkeer wordt gescand. Dit wordt vervolgens weergegeven op het matrixbord. Bij een overtreding van de snelheid wordt een rode, boze smiley getoond. Wanneer een snelheid wordt gereden die lager is dan het limiet is de smiley groen en lachend. Dit is een vorm van 'nudging': een kleine aansporing tot gewenst gedrag. Veel mensen vinden het prettig om zich aan de regels te houden. Het tonen van de smileys helpt hen daarbij.

Onze gemeente heeft een aantal DSI's die op plekken in de gemeente voor een periode van 4 weken worden gemonteerd. Onderzoek heeft aangetoond dat wegverkeer tot 4 weken na het aanbrengen van een DSI zich beter aan de snelheid houdt. Daarna wordt de DSI verplaatst naar een andere locatie. De gemeente kiest de locaties voor de smileys, maar inwoners kunnen ook locaties aanvragen.

4.8 Gebruik van flitspalen

De regering heeft nieuwe (mobiele/flexibele) flitspalen gekocht. Deze kunnen langs provinciale en gemeentelijke wegen worden geplaatst. Hierdoor kan er strenger worden optreden op plekken waar dat nodig is.

Om een flitspaal geplaatst te krijgen moet de gemeente voldoen aan bepaalde regels van het Openbaar Ministerie. Die regels zijn niet altijd haalbaar voor plattelandsgemeenten en zijn dat op dit moment niet voor Aa en Hunze. We gaan in gesprek met het Openbaar Ministerie zodat we toch op sommige wegen kunnen laten controleren.

4.9 Positief gedrag belonen

In eerdere stukken is gesproken over streng handhaven van regels voor overtreders. Dit blijft erg belangrijk, vooral voor mensen die niet willen veranderen.

Een andere manier die positief kan bijdragen, is het belonen van goed gedrag. Dit werkt vooral goed op kleine schaal, bijvoorbeeld met een gezamenlijk doel. Een voorbeeld hiervan is om automobilisten in een bepaalde buurt te belonen wanneer ze zich aan de snelheidslimiet houden. Ze kunnen bijvoorbeeld samen punten sparen voor een nieuw speeltoestel in de buurt. Dit initiatief brengt leven in de buurt en kan leiden tot meer bewustzijn en verantwoordelijkheid.

Een ander voorbeeld van belonen van goed gedrag is het aanmoedigen van kinderen om naar school te fietsen. Auto's rond scholen zorgen voor veel overlast en kunnen een veiligheidsrisico vormen. Door kinderen en ouders aan te moedigen om de fiets te gebruiken, komen er minder auto's rond de school en leren kinderen tegelijkertijd om actief deel te nemen aan het verkeer. Dit verbetert hun verkeersinzicht en draagt op de lange termijn bij aan de verkeersveiligheid.

4.10 Resumé

Samenvattend versterken de maatregelen in tabel 4.4 de verkeersveiligheid en dragen bij aan de al lopende projecten.

Thema	Maatregel
Engineering	Herinrichten van de risicolocaties zoals genoemd in paragraaf 3.6 van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid
	Herinrichting van belangrijke fietspaden en routes, met speciale aandacht voor brede fietspaden en nieuwe vormen van fietsen
Education	Bedrijven betrekken bij de MONO campagnes (beïnvloeding zakelijke rijder)
	Samenwerking zoeken met o.a. VVN voor een Veilige Schoolomgeving
	Samen met maatschappelijke organisaties het 'Doortrappen project' meer onder de aandacht brengen.
	Extra aandacht voor rijden onder invloed tijdens evenementen, in samenwerking met de BOB campagne
Enforcement	Plaatsen en periodiek verplaatsen van DSI's
	Toezichthouder verkeer aanstellen
	Periodiek overleg met Politie over wegvakken met hoge risicoscore (SPV)
	Overleg met provincie en Openbaar Ministerie over mogelijkheden plaatsing (mobile) flitspalen

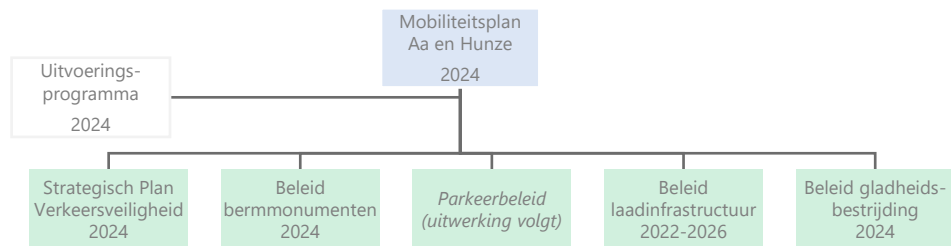
Tabel 4.4: Overzicht maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid

5. Uitvoering en vervolg

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

5.1 Uitwerken van het maatregelenplan

Voor de aanpassingen aan de wegen is er een plan gemaakt: het Uitvoeringsprogramma 2024 – 2028. Deze is onderdeel van het Mobiliteitsplan 2024-2028. We willen slim werken door verschillende taken te combineren, zoals het vernieuwen van de wegen en het rioleringswerk. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 in Aa en Hunze is een onderdeel van het Mobiliteitsplan. Beide plannen worden tegelijk gemaakt. Het Mobiliteitsplan heeft zijn eigen opbouw en verwijst naar specifieke plannen voor verschillende delen van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Belangrijke zaken staan duidelijk in het Mobiliteitsplan. Ook werkt de gemeente aan een aantal andere deelplannen. Zie afbeelding 5.1



Afbeelding 5.1: Schema koppelkansen beleid Aa en Hunze (Bron: Goudappel)

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid beschrijft hoe één van de belangrijke punten van het Mobiliteitsbeleid wordt uitgevoerd, namelijk verkeersveiligheid. Het is belangrijk om de belangrijkste ideeën uit de risicoanalyse op te nemen in deze gebieden van beleid. Dit kan bijvoorbeeld op praktisch niveau zijn (bij het vervangen van de riolering wordt standaard gecontroleerd op verkeersveiligheid), maar ook op strategisch beleidsniveau (zoals duurzame mobiliteit als een ontwikkelingsdoel in de nog te maken Omgevingsvisie voor Aa en Hunze). Zo krijgt verkeersveiligheid een grotere rol binnen de bredere omgeving van mobiliteit en ruimte in een gemeente, en kunnen kansen om verschillende gebieden te verbinden beter worden opgemerkt en benut.

5.2 Bewaken en evalueren

Een belangrijk deel van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is het controleren van de resultaten. Omdat de doelen van dit plan passen bij het Regionaal monitoringsysteem verkeersveiligheid (verkeersveiligheidsmonitor.nl), biedt dit systeem al een manier om de inspanningen jaarlijks op een hoog niveau te volgen. Maar dit systeem geeft niet genoeg details om alle inspanningen te controleren. Voor elke activiteit in het uitvoeringsprogramma moet apart worden bekeken hoe de resultaten na 4 jaar zijn uitgewerkt.

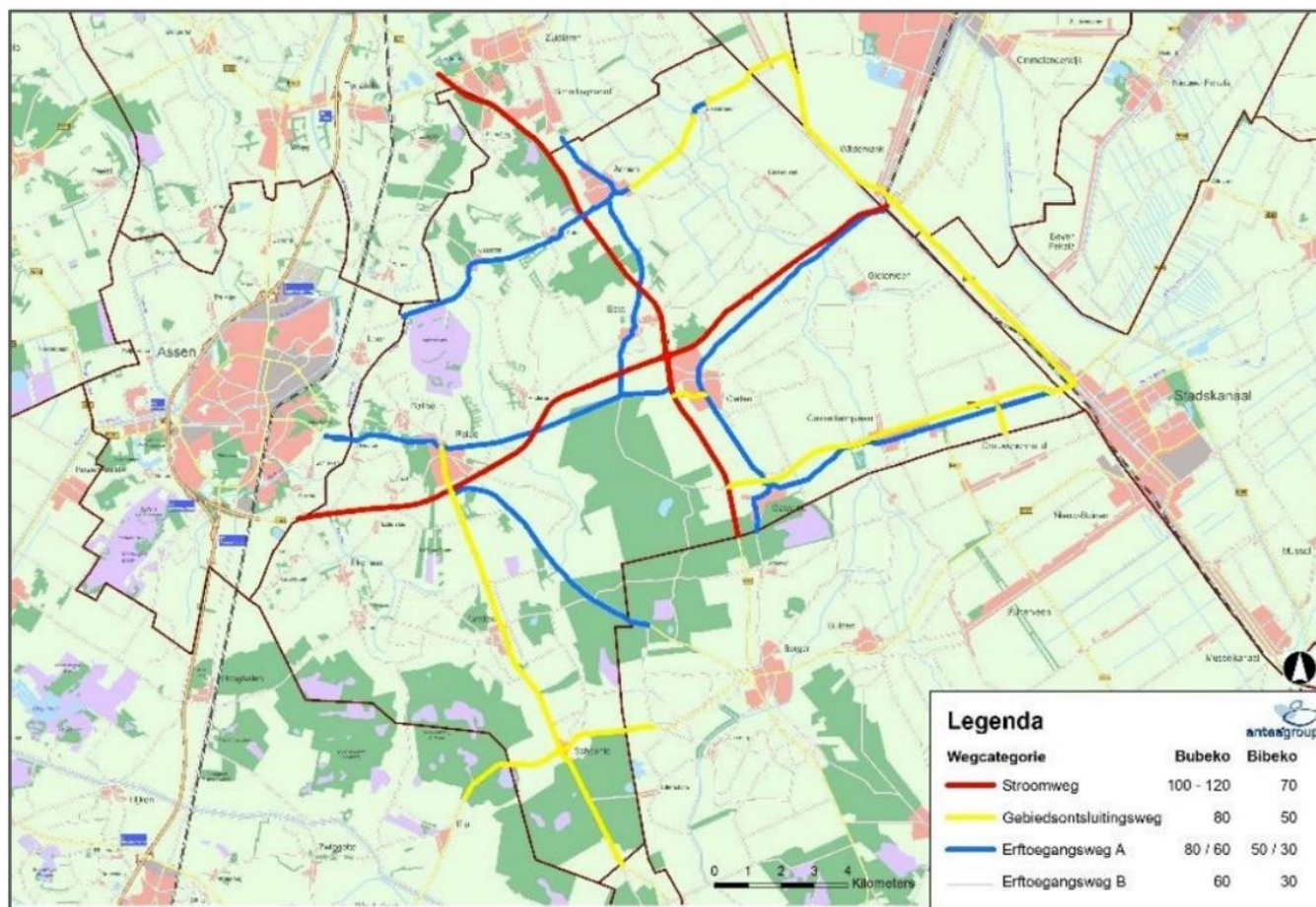
5.3 Bijwerken risicoanalyse

Eens per zoveel tijd moet er een update worden gedaan van de risicoanalyse. De voorgestelde periode is 4 jaar. Dit is belangrijk om te kunnen bepalen of de verkeersveiligheidsrisico's nog bestaan en de investeringen in verkeersveiligheid nog worden ingezet waar deze het meest resultaat opleveren.

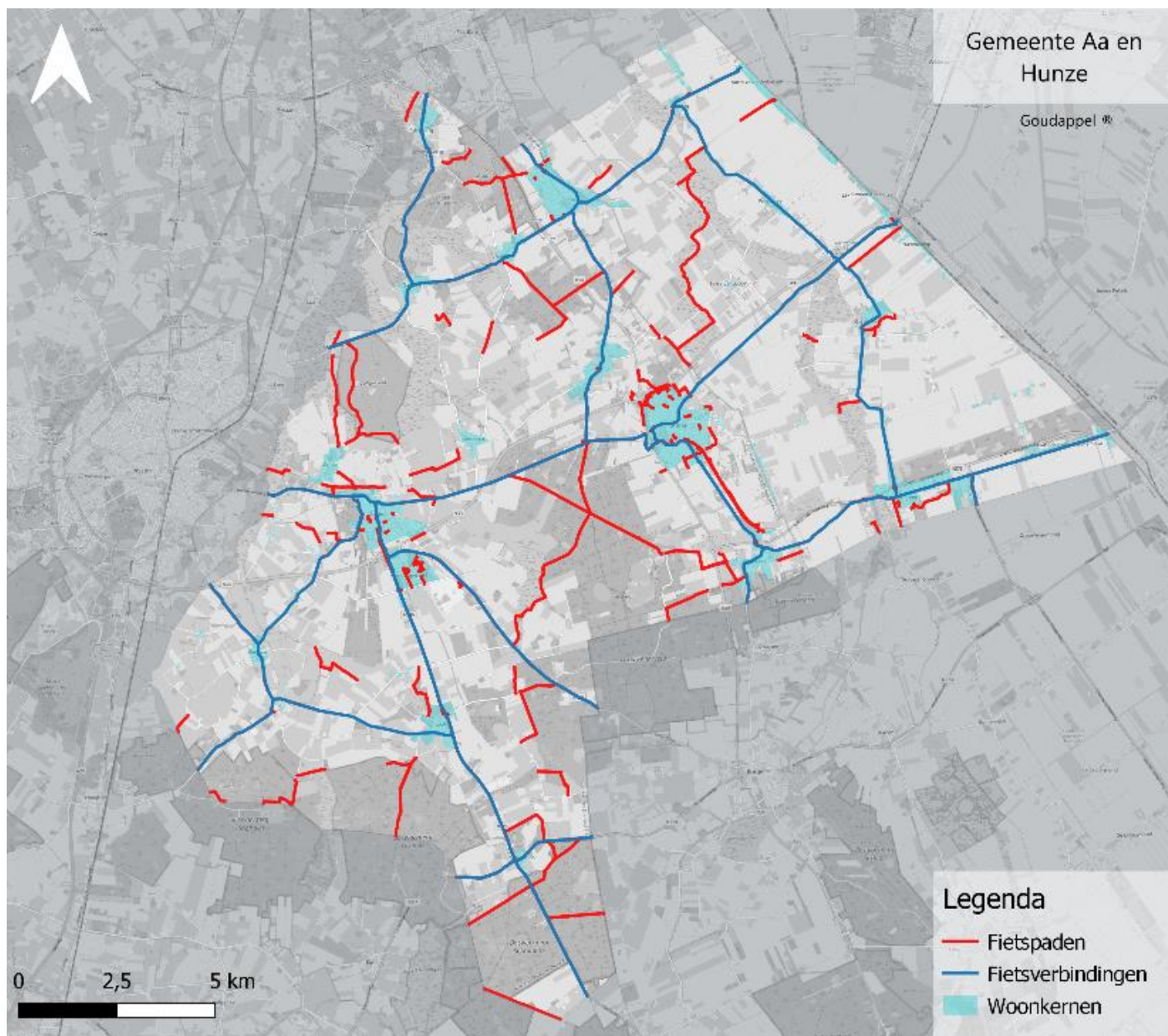
Bijlage 1 Afbeeldingen

In deze bijlage zijn de afbeeldingen paginagroot afgebeeld op chronologische volgorde.

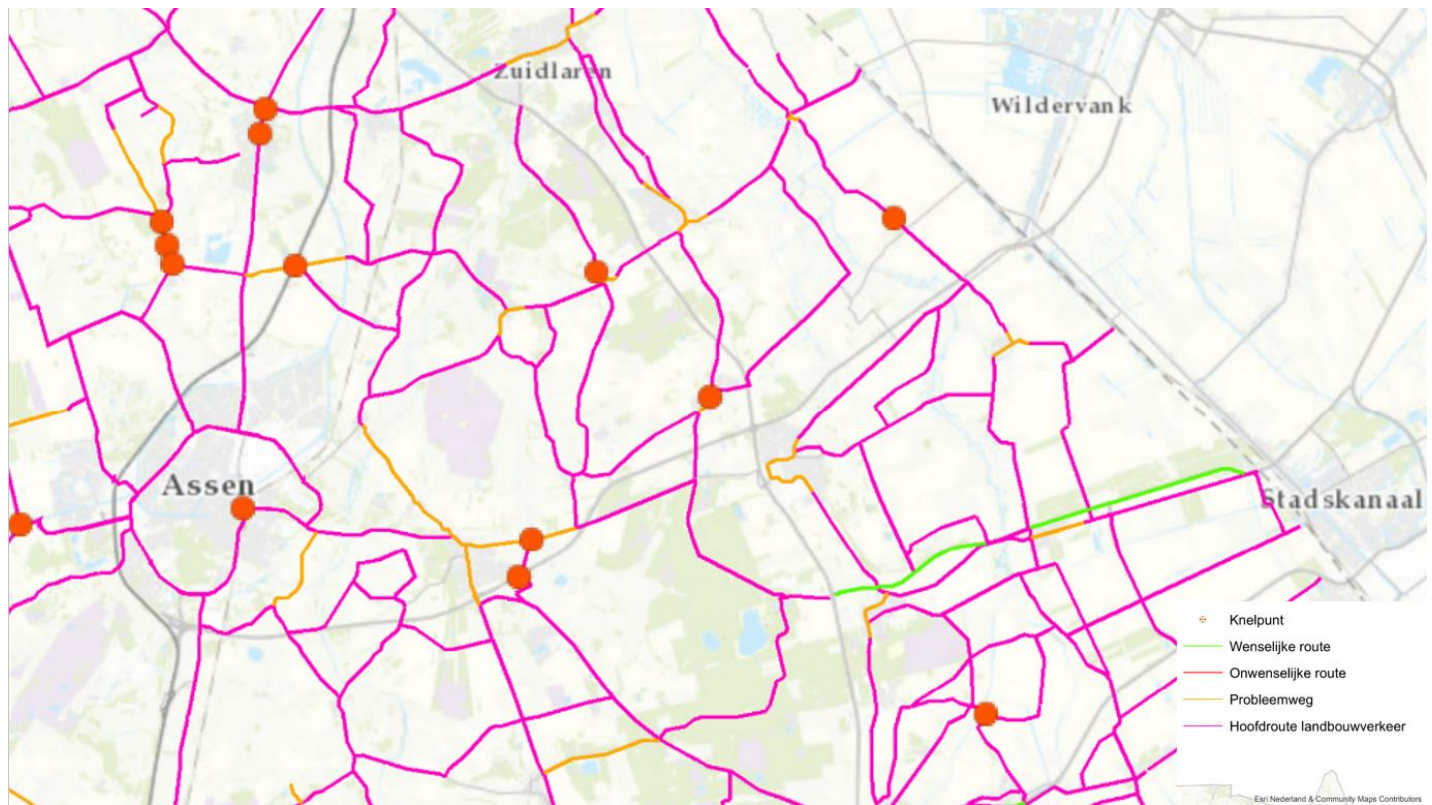
B.1.1 Vigerende wegcategorisering gemeente Aa en Hunze (afbeelding 3.2)



B.1.2 Fietsnetwerk in de gemeente Aa en Hunze (afbeelding3.3)



B.1.3 Landbouwverkeer in de gemeente Aa en Hunze (afbeelding 3.4)



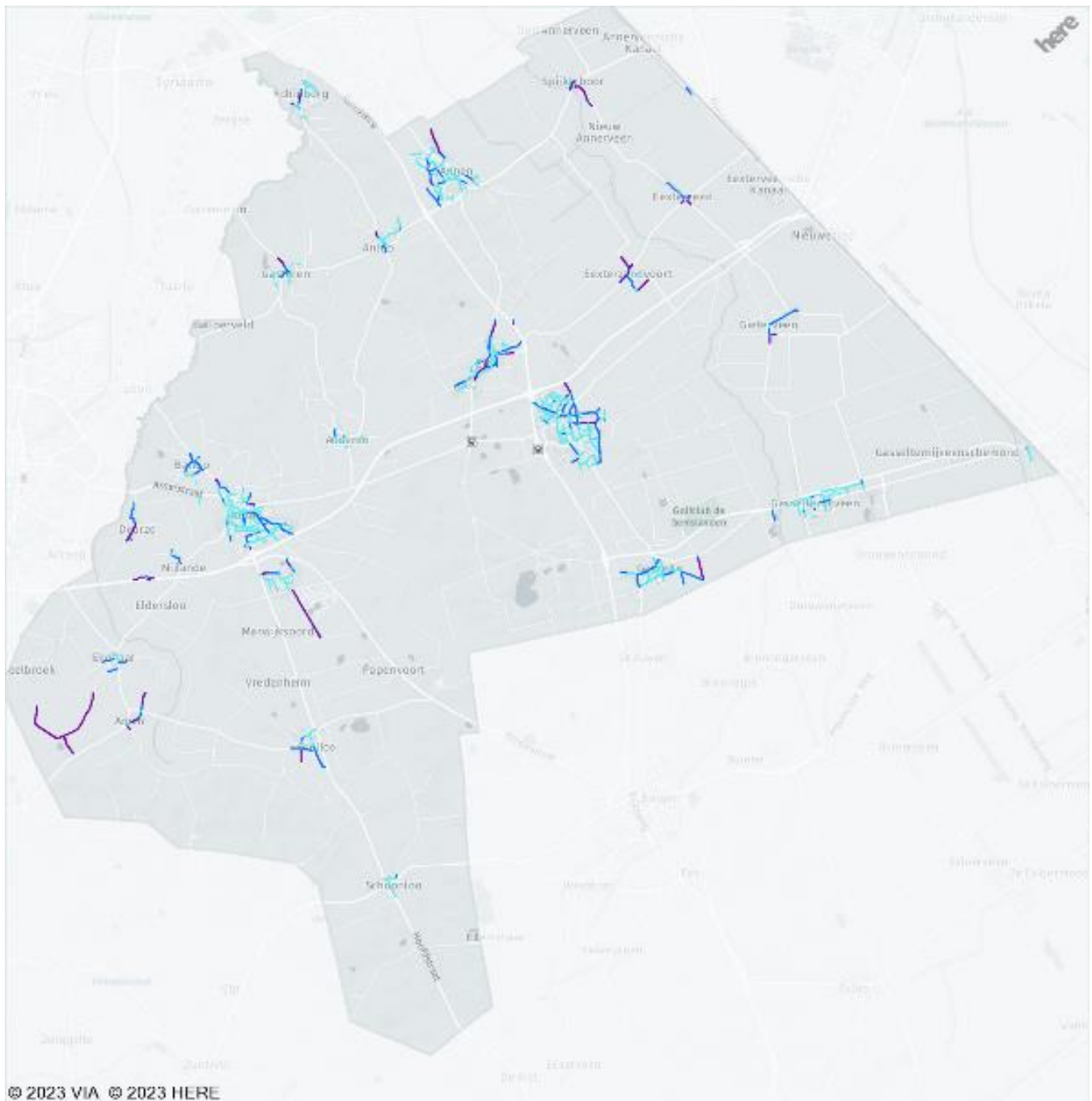
B.1.4 Snelheidsoverschrijdingen op 80 km/h-wegen (afbeelding 3.6)



- Ondergrens voor boete
- Minder dan 10 km overschrijding
- 10 km en meer overschrijding

Overtredingsklassen V80 voor de maand september 2023

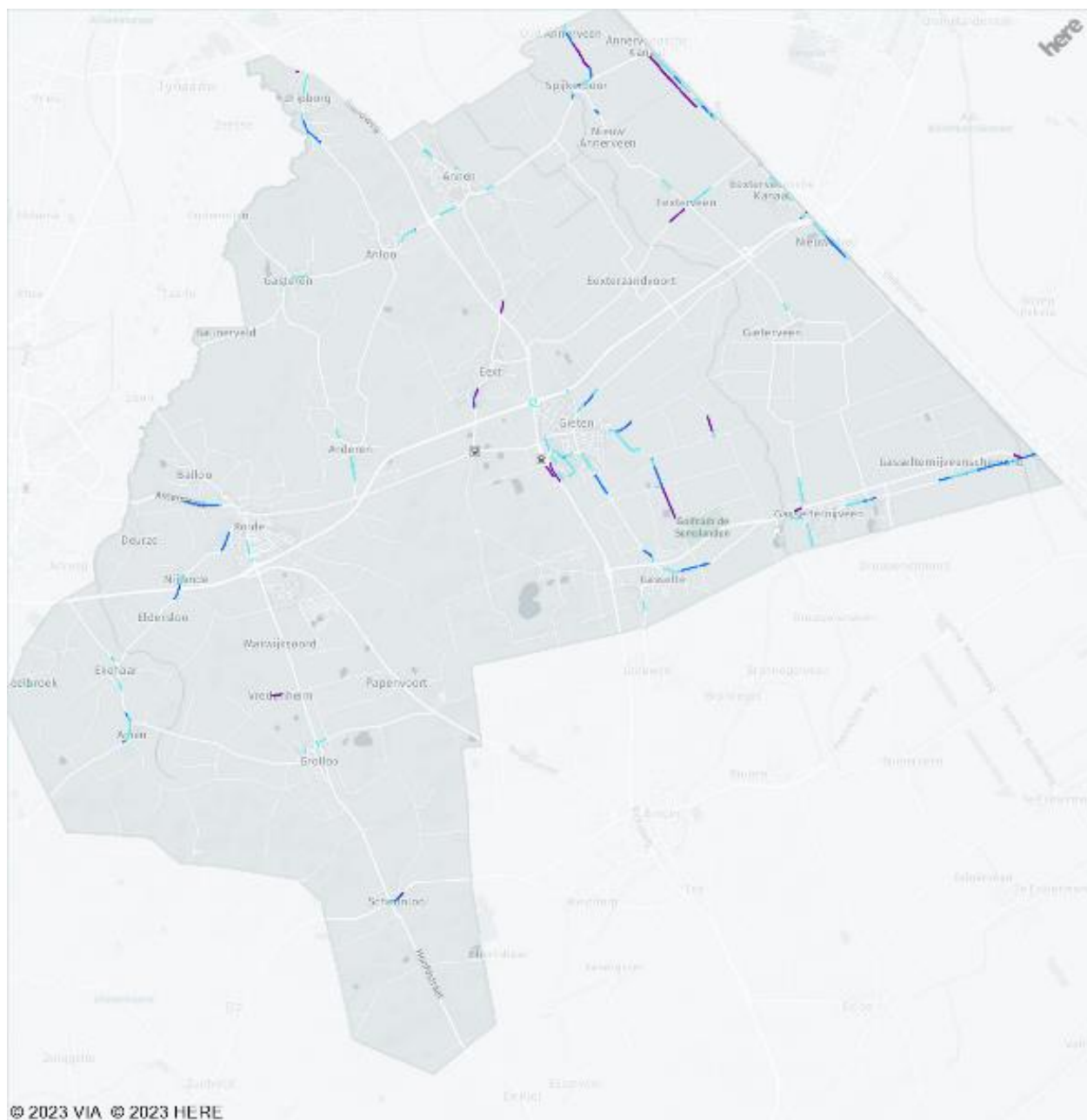
B.1.5 Snelheidsoverschrijdingen op 30 km/h-wegen (afbeelding 3.7)



- Ondergrens voor boete
- Minder dan 10 km overschrijding
- 10 km en meer overschrijding

Overtredingsklassen V95 voor de maand september 2023

B.1.6 Snelheidsoverschrijdingen op 50 km/h-wegen (afbeelding 3.8)



- Ondergrens voor boete
- Minder dan 10 km overschrijding
- 10 km en meer overschrijding

Overledingsklassen V85 voor de maand september 2023

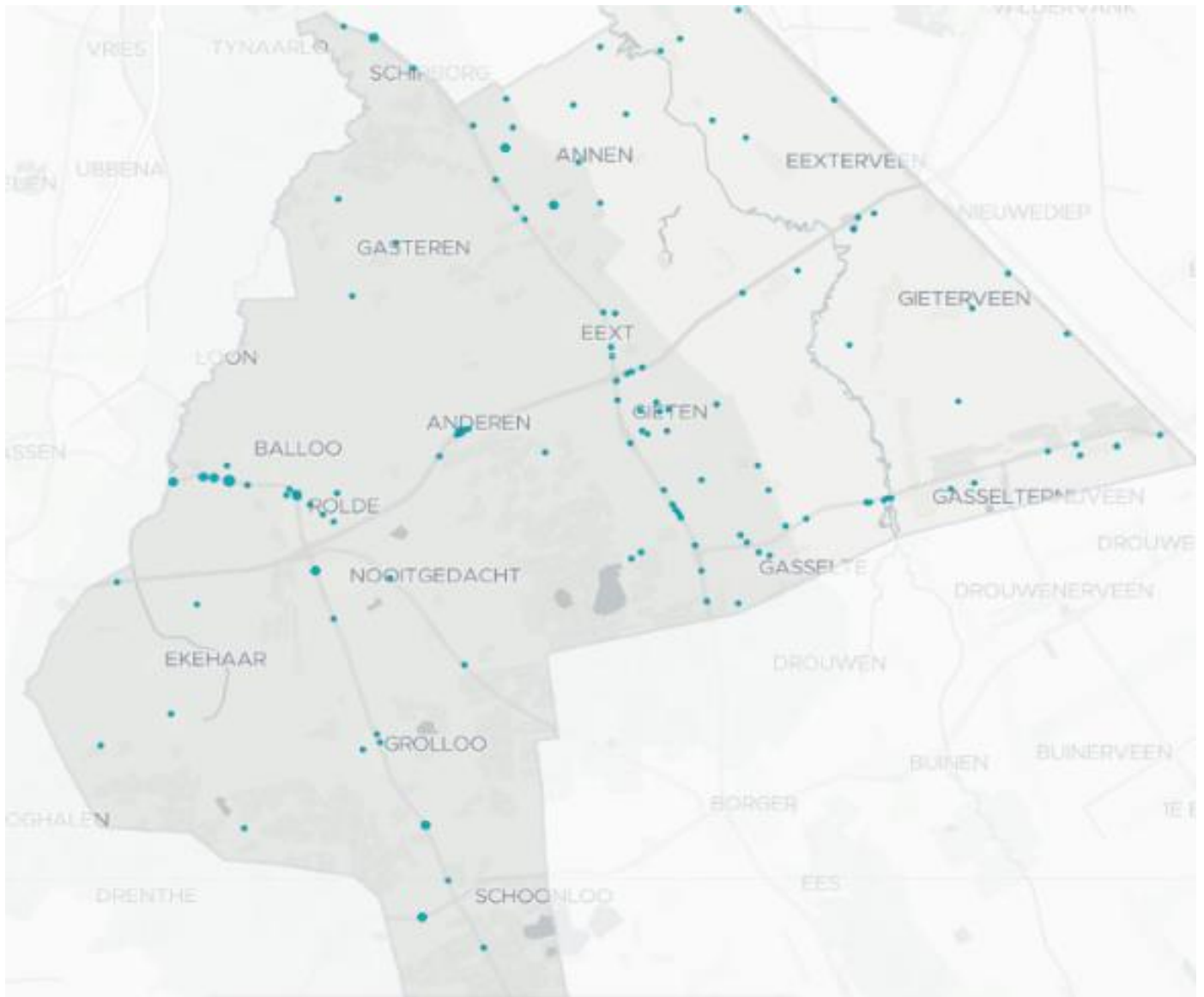
B.1.7 Snelheidsoverschrijdingen op 60 km/h-wegen (afbeelding 3.9)



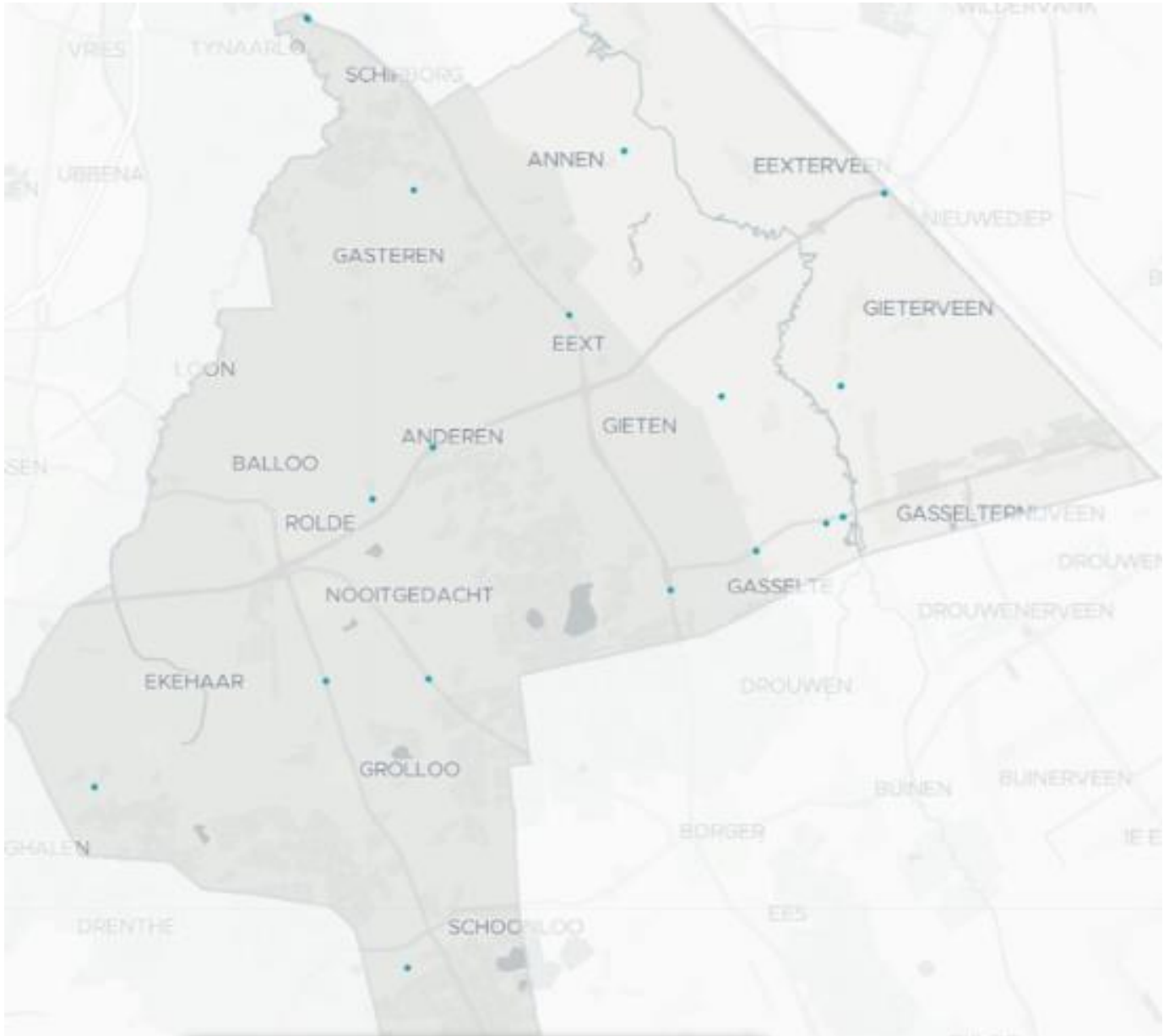
B.1.8 Locaties ongevallen met Uitsluitend Materiële Schade (afbeelding 3.10)



B.1.9 Locaties van ongevallen met letsel tot gevolg (afbeelding 3.11)



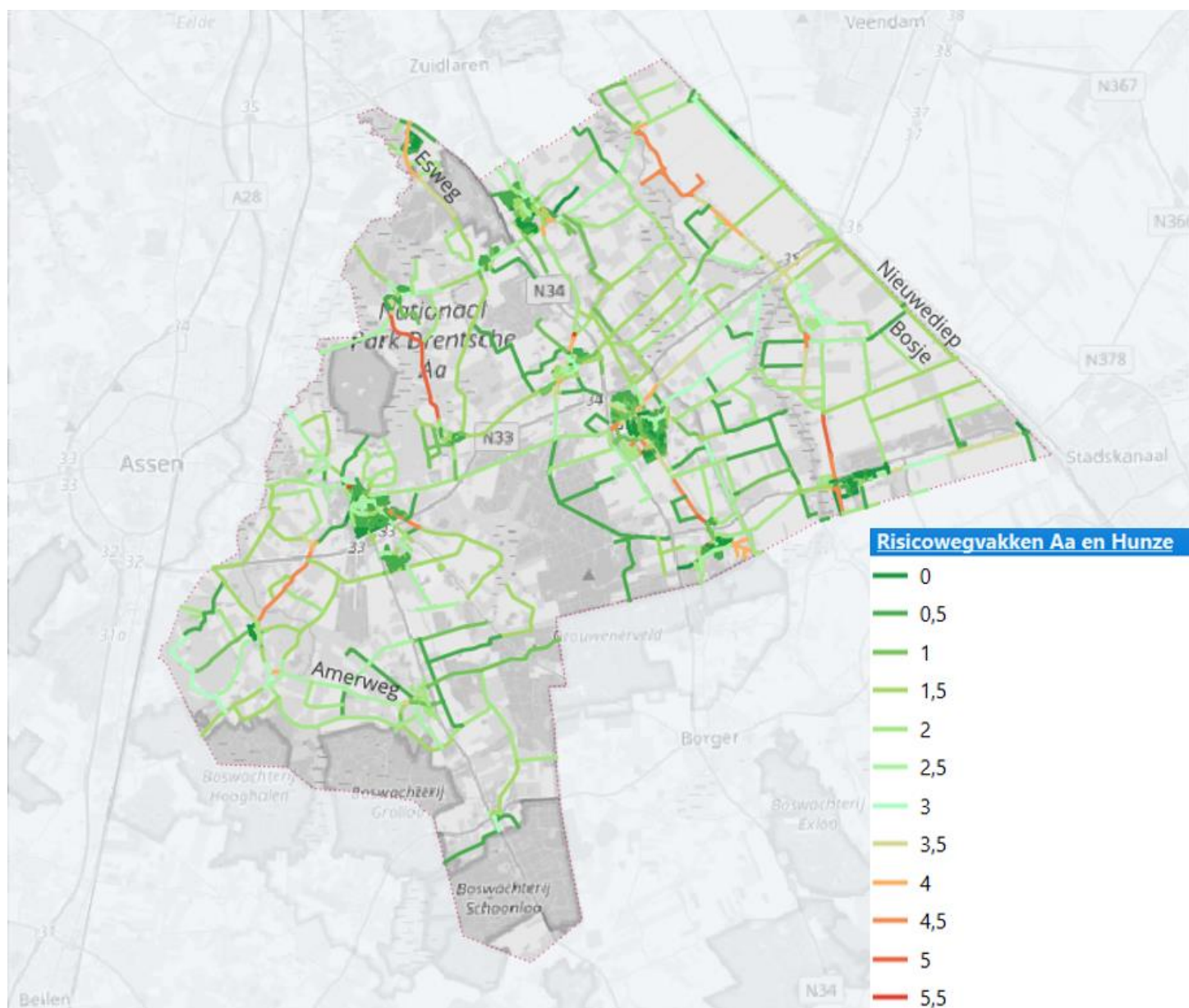
B.1.10 Locaties van ongevallen met een dodelijke afloop (afbeelding 3.12)



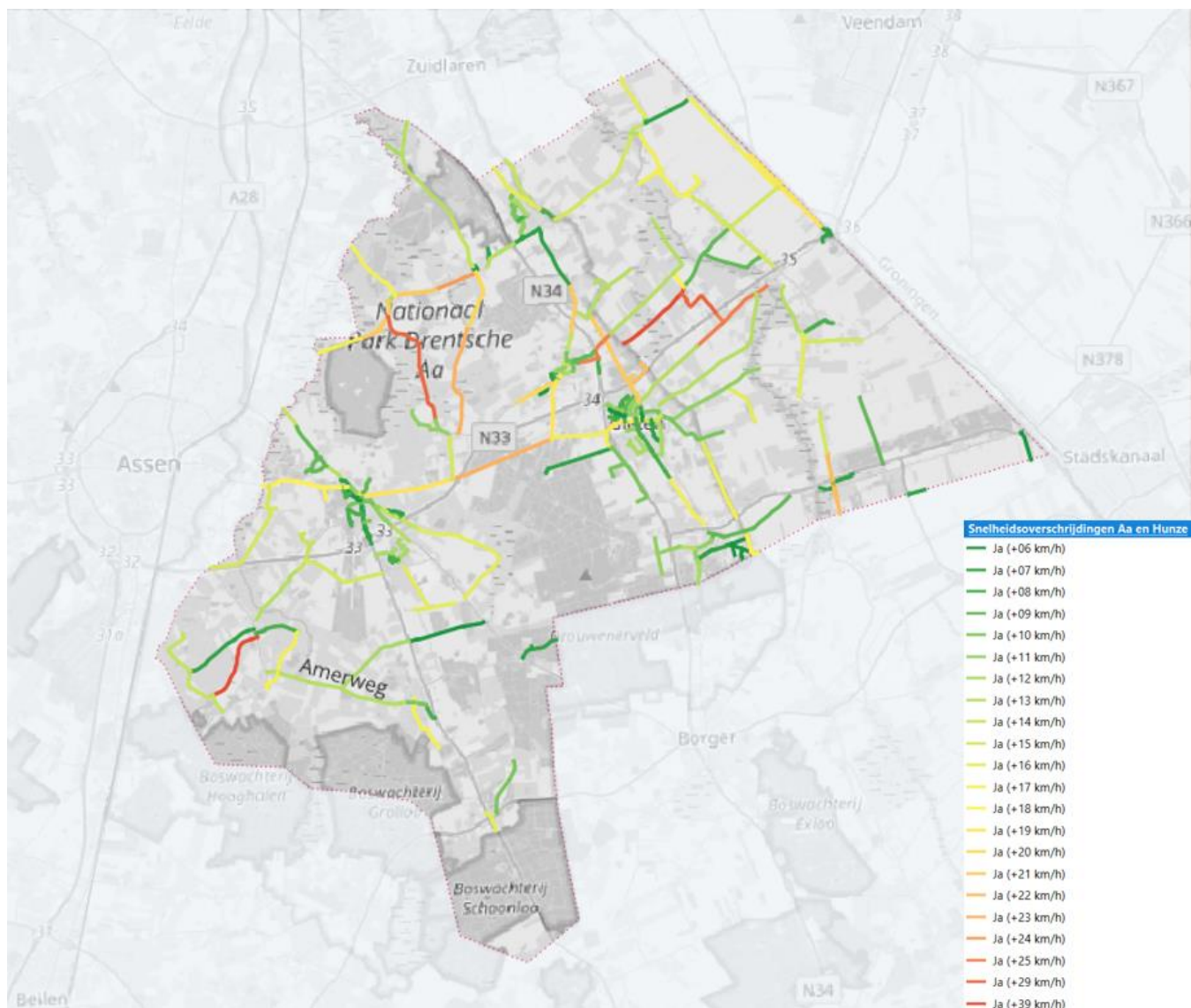
B.1.11 Locaties ongevallen kwetsbare modaliteiten (afbeelding 3.13)



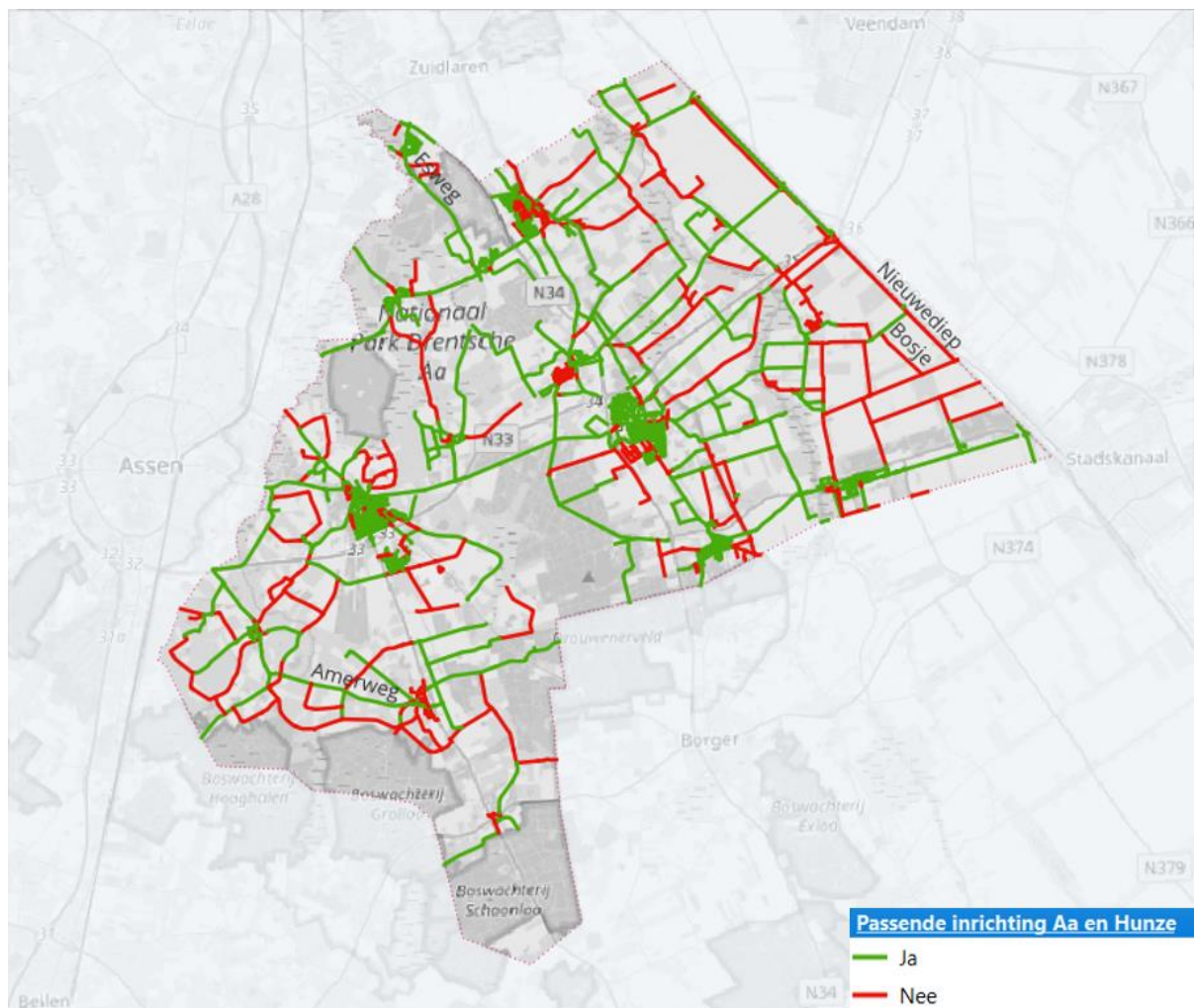
B.1.12 Risicowegvakken binnen de gemeente Aa en Hunze (afbeelding 3.14)



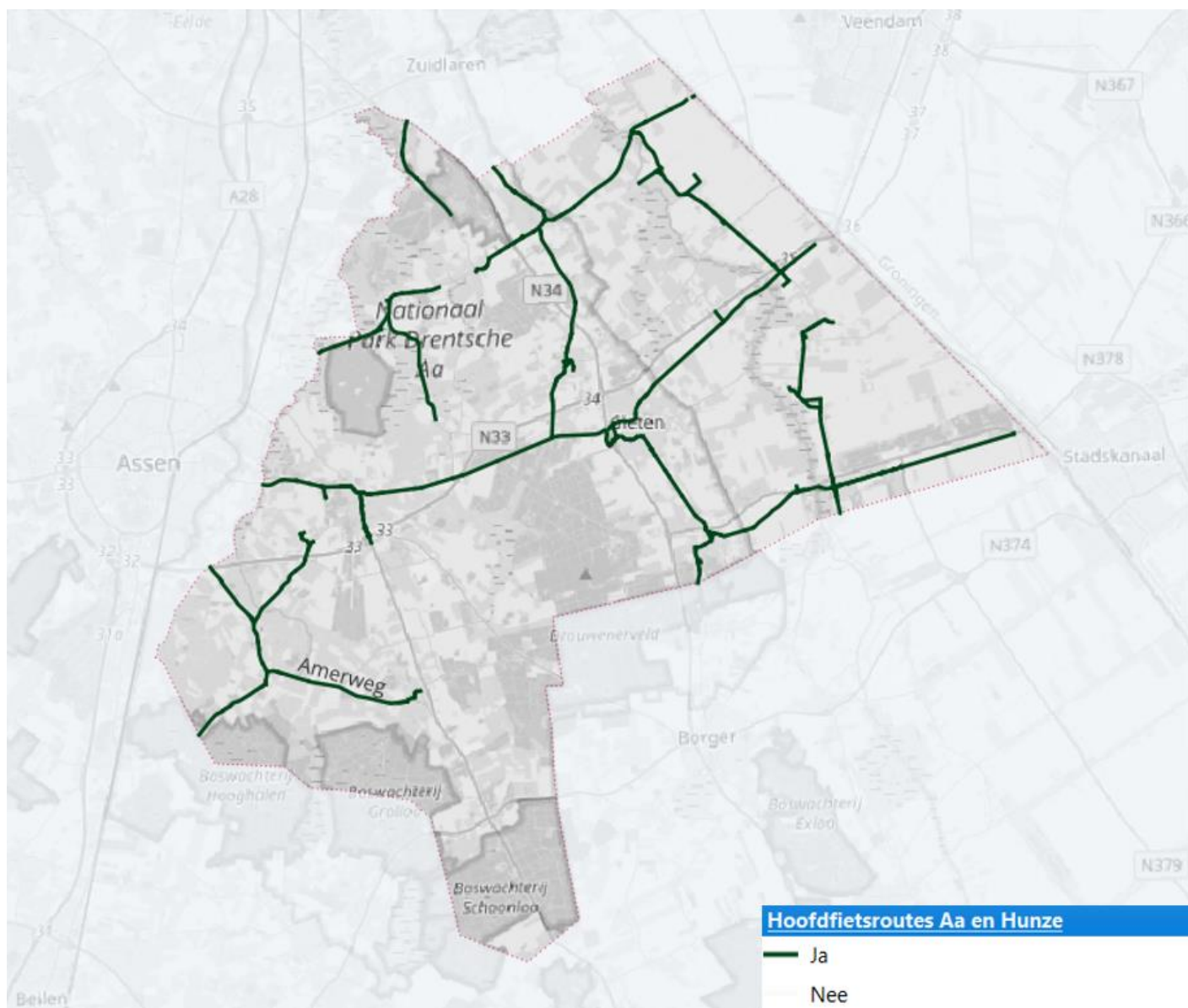
B.1.13 Snelheidsoverschrijdingen gemeente Aa en Hunze



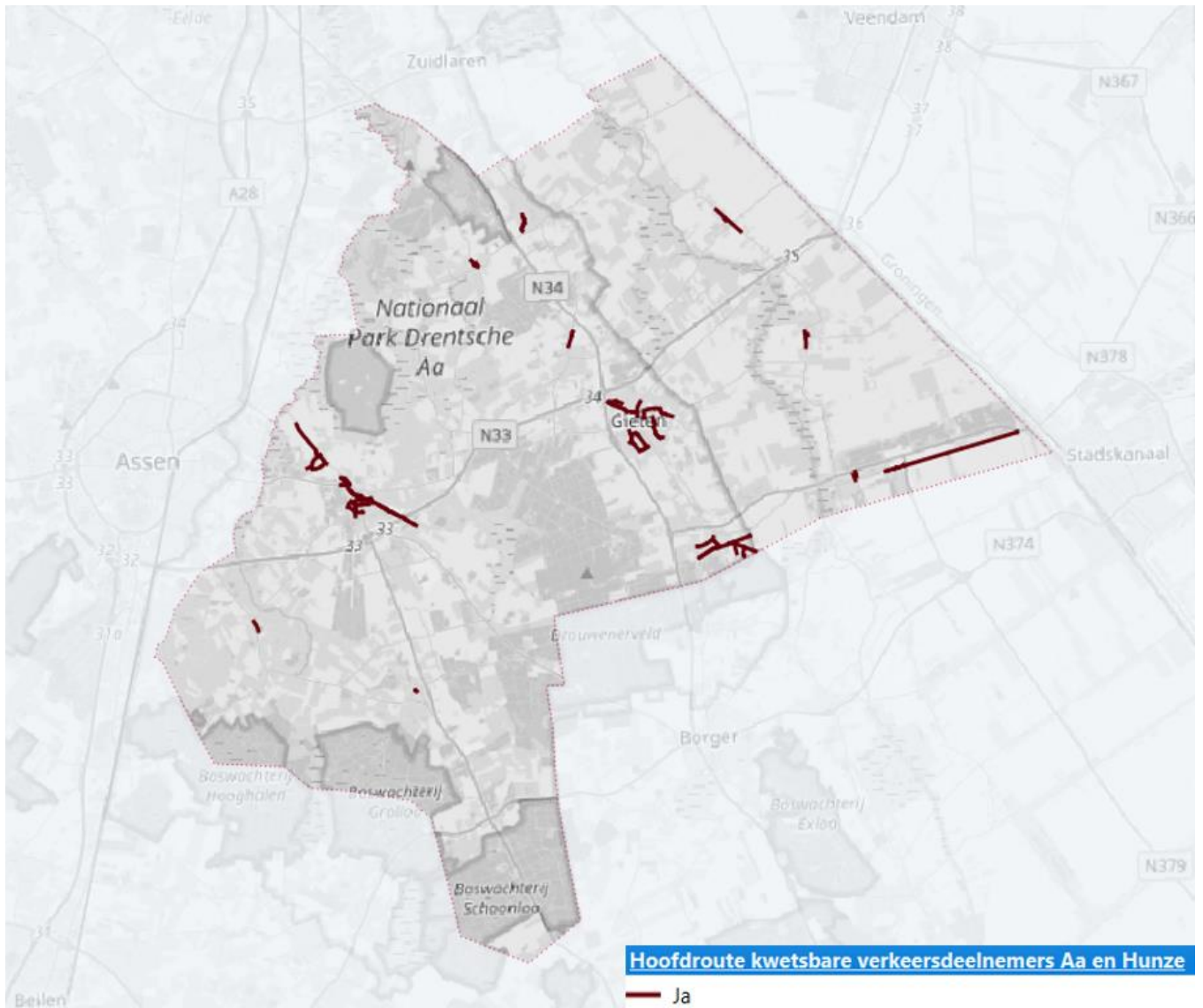
B.1.14 Passende inrichting gemeente Aa en Hunze



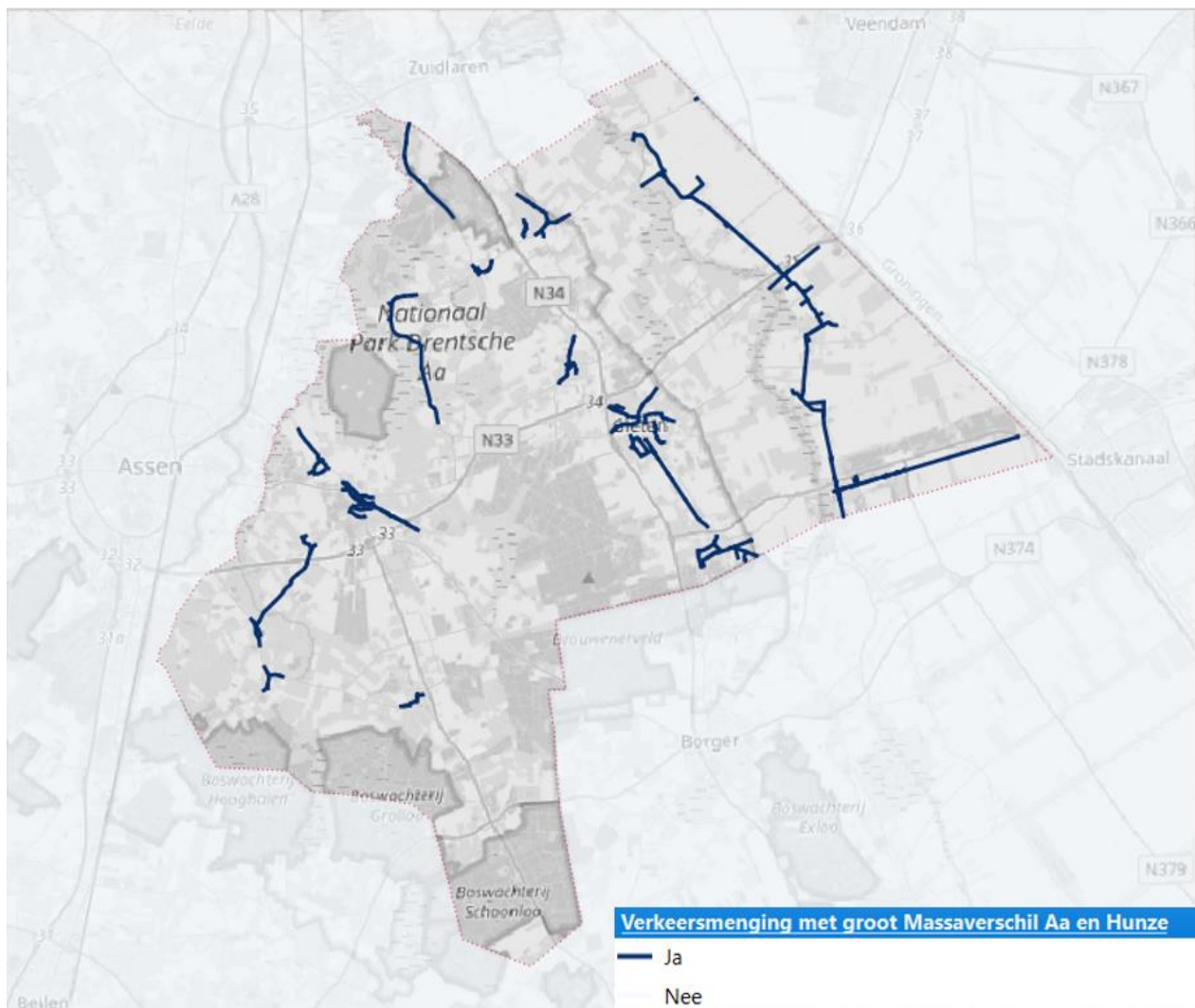
B.1.15 Doorgaande fietsroutes gemeente Aa en Hunze



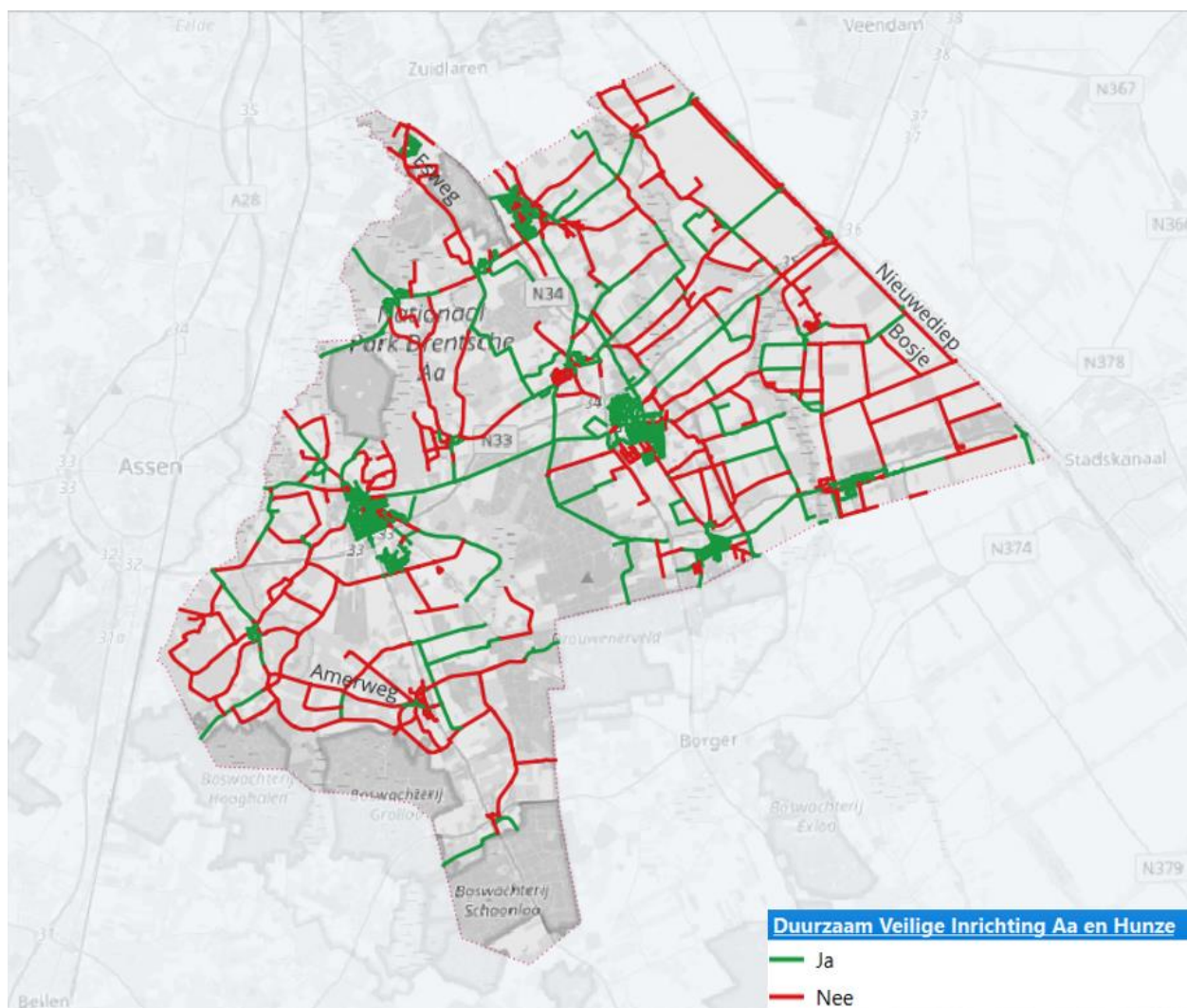
B.1.16 Hoofdroutes kwetsbare verkeersdeelnemers gemeente Aa en Hunze



B.1.17 Verkeersmenging met groot massaverschil gemeente Aa en Hunze

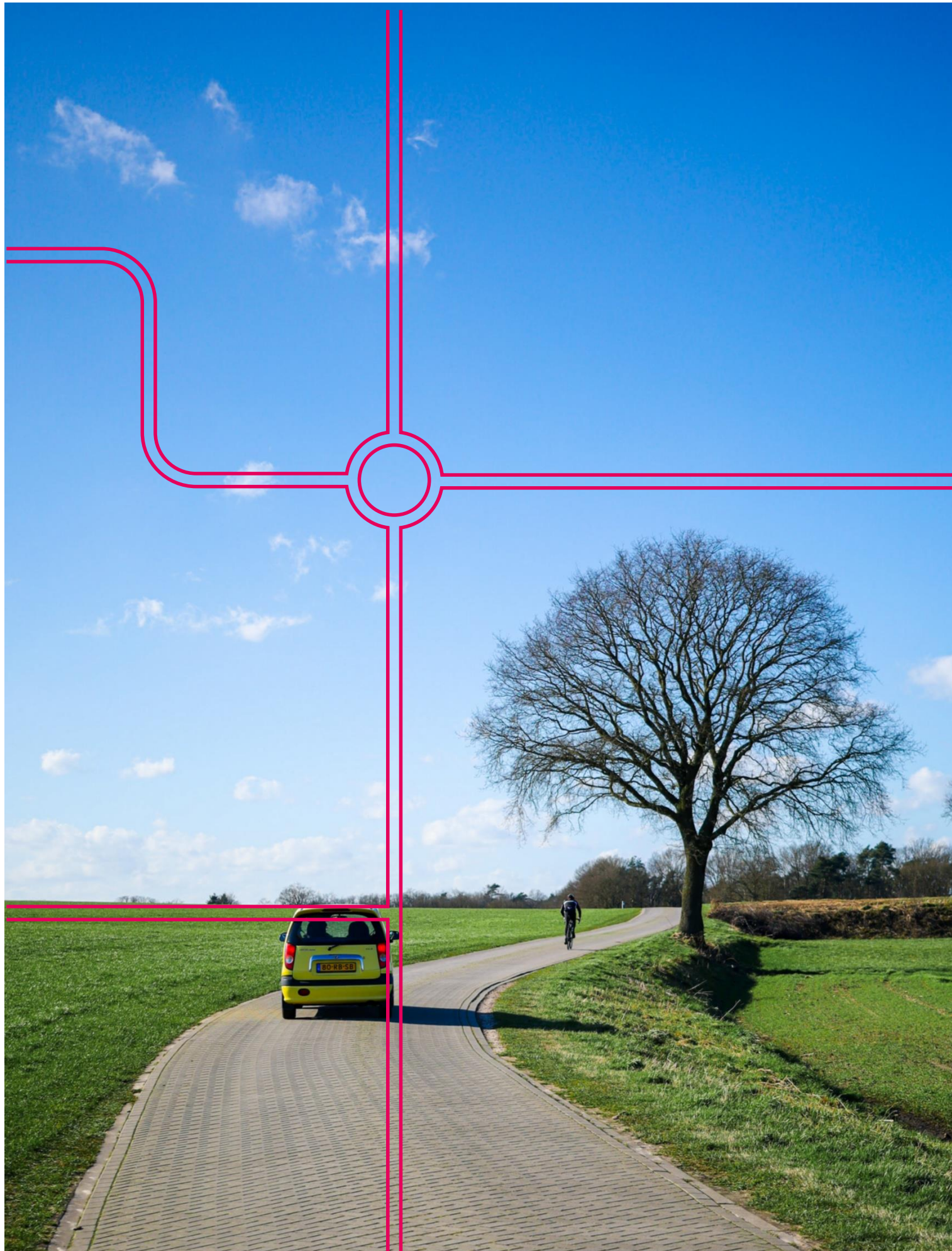


B.1.18 Duurzaam Veilige weginrichting gemeente Aa en Hunze



Bijlage 2 Woordenlijst

Afspraken en eisen:	regels en voorwaarden
CROW-Richtlijn:	richtlijnen voor het aanleggen van wegen die zijn opgesteld op basis van goed onderzoek.
Erftoegangsweg bubeko:	toegangsweg buiten de bebouwde kom
Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom:	toegangsweg binnen de bebouwde kom
Gebiedsontsluitingsweg bubeko:	verzamelweg buiten de bebouwde kom
Gebiedsontsluitingsweg bibeko:	verzamelweg binnen de bebouwde kom
Geleiderail:	vangrail
Intensiteiten:	hoeveelheid verkeer.
Obstakelvrije afstand:	ruimte zonder obstakels
Plateau:	verhoogd gedeelte van de weg bij kruispunten
Snelheidsremmers:	maatregelen die de snelheid verminderen
Snelheidsindicaties op basis van Floating Car Data:	data over snelheid van telefoons of navigatiesystemen
Verharding:	materiaal waaruit de weg bestaat
VRI:	verkeersregelinstallatie (verkeerslichten)
Vrijliggende fietspaden:	aparte paden voor fietsers
Wegdek:	oppervlak van de weg
Wegencategorisering:	wegenplan



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32