



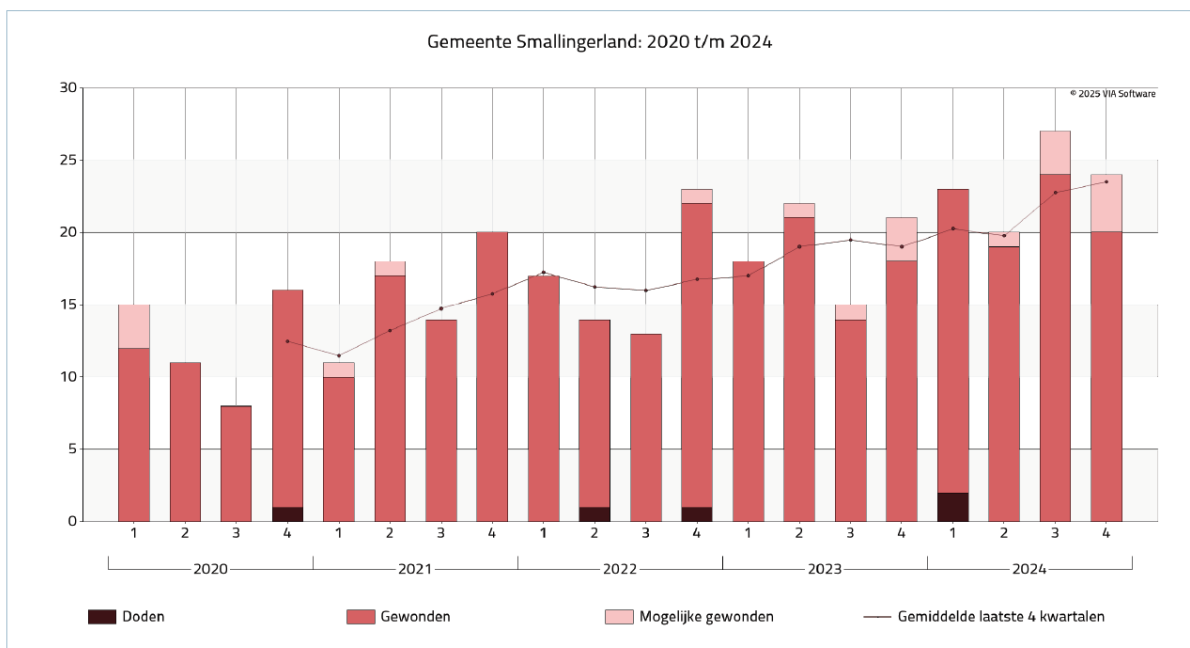
Uitvoeringsprogramma verkeersveilige infrastructuur 2026 - 2029

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Al sinds de jaren 70 wordt actief beleid gevoerd door het Rijk en de regionale en lokale overheden om de verkeersonveiligheid te beperken. Er is al veel bereikt, onder andere door de aanpak van verkeersongevallenconcentraties, de duurzaam veilige inrichting van het wegennet, gedragsbeïnvloeding en handhaving. Vanaf 2010 zien we na een periode van stabilisatie weer een lichte stijging van het aantal verkeersslachtoffers. Deze trend zien we zowel landelijk als lokaal. Deze stijging zit met name bij fietsers en ouderen. Een toename die te verklaren is omdat er meer en sneller wordt gefietst door de opkomst van de elektrische fiets. Hierdoor blijven ouderen ook tot op hogere leeftijd fietsen. Dit komt ten goede aan hun gezondheid.

In de onderstaande grafiek¹ staat het verloop van het aantal verkeersslachtoffers van de afgelopen vijf jaar.



Inzet op verkeersveiligheid blijft dan ook onverminderd nodig om de doelstelling (0 verkeersslachtoffers in 2050) waar te maken. Momenteel is het aantal verkeersslachtoffers (verkeersdoden en gewonden) in onze gemeente zo'n 80 per jaar. Dat is inclusief provinciale wegen en Rijkswegen.

¹ Bron: STAR (Smart Traffic Accident Reporting). STAR is een initiatief van de politie, Verbond van Verzekeraars en VIA.

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is de landelijke strategie voor de aanpak van de verkeersveiligheid voor de komende jaren vastgelegd. Een meer risico-gestuurde aanpak is de kern van deze strategie. Het preventief aanpakken van situaties en locaties die een relatief groot verkeersveiligheidsrisico herbergen. Het Rijk heeft tot 2030 een half miljard euro beschikbaar gesteld om verkeersveiligheidsrisico's verder te beperken.

Ook wij hebben ons gecommitteerd aan de doelstelling voor de verkeersveiligheid. In het beleidskader mobiliteit (mei 2024) is hierover onder meer het volgende opgenomen: "Om de verkeersveiligheid te verbeteren werken we daarom proactief aan het verlagen van verkeersveiligheidsrisico's. We nemen verkeersmaatregelen daar waar de risico's het grootst zijn, én waar deze het meeste effect hebben. De aanpak in Smallingerland is er daarbij op gericht om verkeersongevallen te voorkomen. Daarvoor is het noodzakelijk dat het verkeerssysteem zo is ingericht dat het tot veilig gedrag en veilig samengaan van de verschillende soorten verkeer en vervoer leidt." Daarbij gaan we uit van het STOMP-principe. Dit betekent dat bij het ontwerpen van verkeersveilige infrastructuur de fietser en voetganger prioriteit krijgen. Zo willen we met een verkeerscirculatieplan het autoverkeer in het centrum en binnen woonwijken verminderen. Minder autoverkeer betekent een kleinere kans op een conflict met een kwetsbare verkeersdeelnemer (fietser / voetganger).

In Smallingerland is de afgelopen decennia veel bereikt op het gebied van verkeersveiligheid. Toch stagneert ook hier de daling van het aantal verkeersongevallen de laatste jaren. De gemeente Smallingerland werkt daarom ook actief aan het beperken van de risico's. Dit uitvoeringsprogramma waarin concrete projecten en prioriteiten worden benoemd draagt hieraan bij. Niet alleen om focus aan te brengen maar ook als onderlegger voor subsidieaanvragen.

Dit uitvoeringsprogramma is gericht op infrastructuur. Verkeersveiligheid is echter meer dan alleen dat. Ook educatie, voorlichting en handhaving dragen bij aan de betere verkeersveiligheid. Met andere gemeenten en de provincie investeren wij in goede educatie en voorlichting. Zo investeren wij momenteel extra in valpreventie en scootmobieltraining. Daarnaast vindt regelmatig afstemming plaats met de politie over inzet en handhaving.

1.2 Leeswijzer

In voorliggend uitvoeringsprogramma worden de verkeersveiligheidsmaatregelen en prioritering nader beschreven. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de risico-analyse, de verdiepingsslag voor infrastructurele maatregelen, de prioriteiten en het concrete uitvoeringsprogramma.

2. Risico-analyse en verdieping

2.1 Risicoanalyse 2021

In 2019 is het Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 ondertekend door onder andere het Rijk, IPO en VNG. Hierin is afgesproken dat alle regionale overheden tot een gedegen analyse van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's komen. Waarvoorheen verkeersveiligheidsmaatregelen werden bepaald op basis van reeds gebeurde ongevallen, gaat het SPV uit van het beheersen van factoren waarvan is bewezen dat ze leiden tot potentieel gevaarlijke situaties: een proactieve beheersing van verkeersveiligheidsrisico's.

In 2021 heeft Antea in opdracht van de gemeente Smallingerland daartoe een risico-analyse uitgevoerd. Deze analyse geeft een aantal handvatten met betrekking tot de aanpak van de verkeersonveiligheid in de gemeente Smallingerland. De risico's binnen de gemeente Smallingerland liggen met name op de 30 en 50 km/uur wegen binnen de bebouwde kom. Daarnaast is de (brom)fietser / fatbike specifiek aangeduid als een groep waarvoor een verhoogd risico geldt. Wat leeftijd betreft zijn de risico's bij jongeren en ouderen het grootste.

Generieke maatregelen gericht op de doelgroepen beginnende bestuurders en senioren vallen grotendeels in het educatieve spectrum en worden opgepakt in het kader van het jaarlijkse actieplan verkeerseducatie. Specifieke maatregelen om de risico's op 50 en 30 km/uur wegen en voor fietsers weg te nemen liggen meer op het infrastructurele vlak. Om meer grip te krijgen op de knelpunten en te hanteren prioriteiten is een aanvullende (risico)analyse gedaan van het netwerk.

2.2 Verdieping risicoanalyse 2023

In 2023 is een aanvullende analyse uitgevoerd op basis van beschikbare databronnen. Op basis van de belangrijke risico-indicatoren en geografische factoren is een risico-score bepaald voor de verschillende wegvakken en kruispunten in de gemeente. In bijlage 1 is de methodiek nader toegelicht en is het resultaat met scores weergegeven op kaart. Locaties en wegvakken die uit deze verdieping naar voren komen, zijn veelal de locaties waar hoofdwegen en hoofdfietsroutes samen komen en nog onvoldoende maatregelen zijn getroffen om de snelheid van het autoverkeer te beperken. Veelal hebben zich hier in het verleden ook al verkeersongevallen voorgedaan en zijn deze locaties gesitueerd in de buurt van plekken waar veel jongeren (school, sport) en/of ouderen (park, zorg) te voet of op de fiets naar toe gaan.

De verdieping van de risico-analyse omvat een theoretische benadering op basis van een beschikbare databronnen, en geeft daarmee locaties waar sprake is van een verhoogd risico met betrekking tot (ernstige) verkeersongevallen. In de overzichtskaart met risico-locaties (bijlage 1) is een ondergrens van een score van 2 aangehouden. Niet omdat locaties met een lagere score geen aandacht verdienen of omdat daar geen risico's aanwezig zijn,

maar omdat locaties met een hogere score in ieder geval nader beoordeeld moeten worden in dit kader. Deze resultaten zijn aan de hand van een expert-judgement nader beoordeeld. De risico-locaties die naar voren komen uit de verdieping, komen grotendeels overeen met de resultaten van deze expert-judgement. Het vormt daarmee een goed uitgangspunt en hulpmiddel bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma.

2.2 Continue monitoring

Het aanpassen van de infrastructuur voor de verkeersveiligheid vraagt veel tijd en geld. Daarmee duurt het ook even voordat projecten worden uitgevoerd en effect hebben. Er vindt continue monitoring plaats van verkeersveiligheidscijfers. Tegen het einde van het uitvoeringsprogramma stellen wij een nieuwe risicoanalyse op voor de periode na 2029.

3. Uitvoeringsprogramma 2025-2029

3.1 Programma, prioritering en keuzes

Op basis van de risico-analyses is een uitvoeringsprogramma opgesteld, waarin een prioritering is opgenomen van locaties waar in de komende jaren verkeerveiligheidsmaatregelen noodzakelijk worden geacht. Het betreffen in beginsel een aantal concrete kruispunten en wegvakken, welke hoog scoren in de analyse en/of al worden aangepakt in het kader van lopende verkeersveiligheidsprojecten. Veelal zijn dit locaties en wegvakken die onderdeel uitmaken van de verkeerskundige hoofdstructuur binnen de gemeente. Hier zijn de verkeersveiligheidsrisico's het grootst. Daarnaast is ook de aanpak van verkeersonveiligheid binnen de verblijfsgebieden (30 en 60 km/uur wegen) in het algemeen benoemd. Overal waar onderhoud wordt gepleegd, wordt afgewogen of aanvullende maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid mogelijk c.q. wenselijk zijn. Locaties en wegvakken die wel hoog scoren (o.b.v. historische data) maar recentelijk zijn aangepakt en/of waar al voldoende maatregelen zijn getroffen, zijn logischerwijs niet opgenomen in het programma. Dit betreffen onder andere de Torenstraat, de Burgemeester Wuiteweg en het kruispunt De Kaden – Noorderdwarsvaart.

3.2 Financiën

Kosten

Een aantal projecten moet nog worden opgestart en op kosten gezet. Op basis van de aanvraag van de rijkssubsidie is wel een inschatting gemaakt in de kosten. Naar verwachting gaat het om een totale investering van tussen de € 3 en 4 miljoen euro.

Dekking

De financiële dekking van infrastructurele maatregelen uit het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid bestaat uit verschillende bronnen.

A. Projecten verkeersveiligheid

Voor kleinschalige maatregelen (< €10.000) en verkeersonderzoek is € 100.000 per jaar beschikbaar.

B. Budget stimuleren fietsverkeer

Er is bij voor deze collegeperiode € 800.000 beschikbaar gesteld. Een groot deel van deze middelen (€650.000) is nog beschikbaar omdat projecten nog niet in uitvoering zijn.

C. Combinatie met onderhoud

In veel gevallen wordt een koppeling gemaakt met onderhoud / wijkgerichte aanpak.

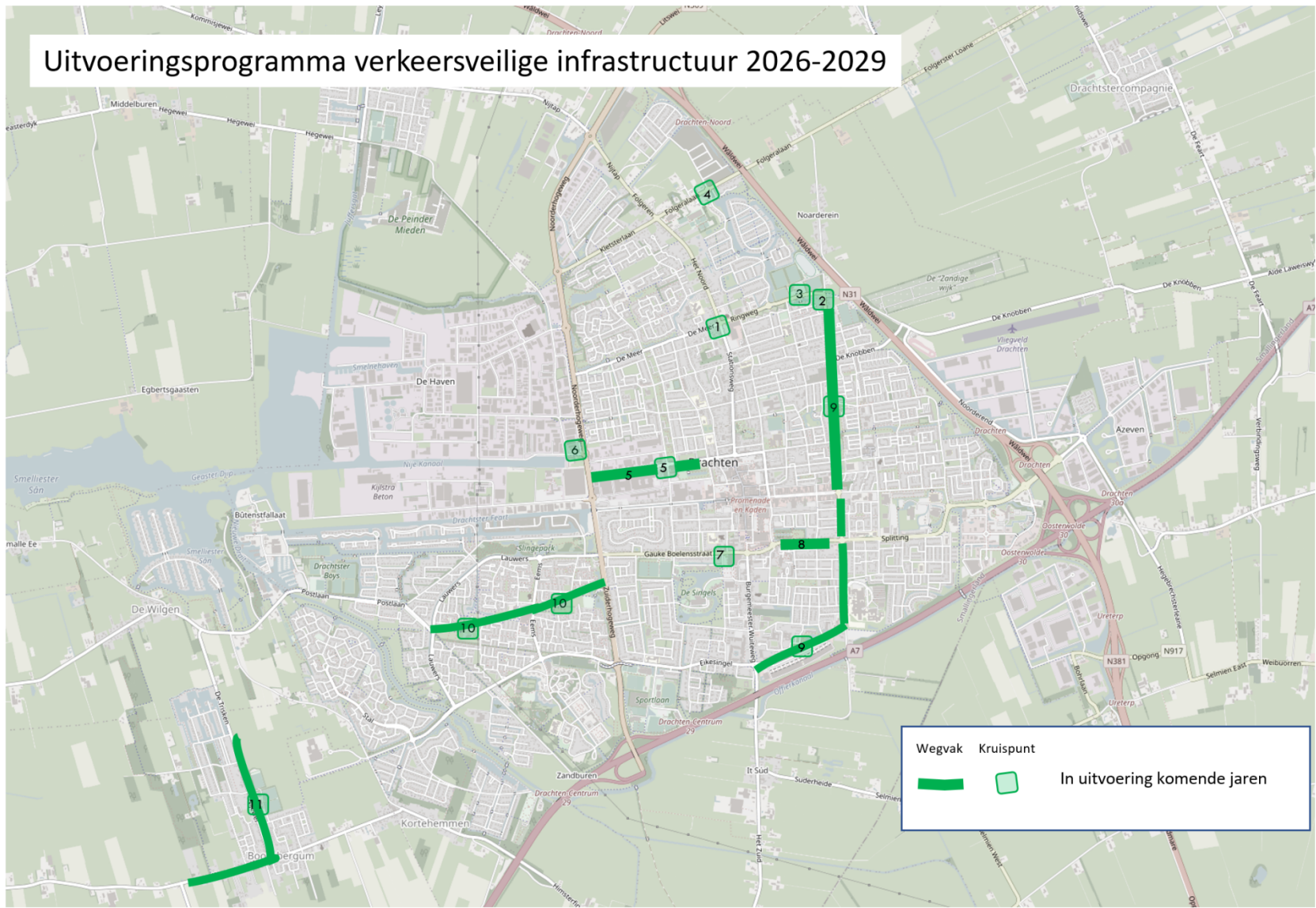
D. Projectbudget; doorfietsroute Drachten - Heerenveen, centrumaanpak

E. Subsidie (SPV II of SPVIII)

Voor de komende jaren willen we een aanvraag doen voor SPV III subsidie. Voor onze gemeente gaat het om een bedrag van € 627.933 voor de periode tot 2029.

Aan de hand van dit uitvoeringsprogramma wordt cofinanciering door het Rijk aangevraagd in het kader van SPVIII. Het verkrijgen van subsidie voor de voorgestelde locaties/projecten wordt als uitgangspunt gehanteerd binnen dit uitvoeringsprogramma. Het wel of niet toegekend krijgen van subsidie kan het tempo en de uiteindelijk uit te voeren verkeersveiligheidsmaatregelen beïnvloeden. Daar waar binnen het uitvoeringsprogramma nog aanvullende dekking nodig is, wordt een afweging gemaakt bij het vaststellen van de kadernota en/ of bestuursrapportage.

Uitvoeringsprogramma verkeersveilige infrastructuur 2026-2029



Afbeelding: Uitvoeringsprogramma verkeersveilige infrastructuur 2026 - 2029

Lijst met projecten

	Locatie	Beoogde maatregel	2026	2027	2028	2029 en verder
1.	Ringweg weggedeelte rotonde – kruising Ratelwacht	Verbeteren positie fiets				
2.	Kruispunt Ringweg - Noorderdwarsvaart	Verbeteren positie fiets op oversteek				
3.	Fietsoversteek Ringweg - sportpark	Veilige fietsoversteek				
4.	Rotonde Folgeralaan - Waterlelie	Optimalisatie fietsoversteken (in de voorrang)				
5.	Wegvak Lange West (inclusief rotonde met Oliemolenstraat)	GOW30, verbeteren positie fiets				
6.	Kruispunt De Hemmen - Loswal - Noorderhogeweg	Verbeteren positie fiets op oversteek				
7.	Kruispunt Gauke Boelensstraat - KO Plein	Verbeteren positie fiets en voetganger op oversteek				
8.	Wegvak Berglaan	GOW30				
9.	Wegvak Noorderdwarsvaart – Zuiderdwarsvaart – MLK singel	GOW30				
10.	Doorfietsroute Drachten – Heerenveen	Verbreden huidige fietspad				
11.	Boornbergum	Verbeteren positie fiets / voetganger				
12.	Schoolzones	Veilige schoolomgeving (minder autoverkeer direct bij de school)				
13.	Fietspaaltjes	Saneren of goed vormgeven				
14.	Aanpak verblijfsgebieden	Combinatie met onderhoud				

Bijlage 1: Verdieping risicoanalyse 2023

Methodiek toekennen risico-score

Op basis van de volgende belangrijkste risico-indicatoren is een score van 1 punt toegekend aan de verschillende kruispunten en wegvakken:

1. Limietoverschrijding (bron Viastat): Als de maximumsnelheid gemiddeld door 85% van de voertuigen met meer dan 10 km/uur wordt overschreden dan scoort de locatie 1 punt;
2. Als het wegvak of kruispunt onderdeel uitmaakt van het netwerk van hoofdfietsroutes (bron beleidskader mobiliteit) dan scoort deze locatie 1 punt;
3. Als het wegvak of kruispunt onderdeel uitmaakt van de hoofdwegenstructuur (bron beleidskader mobiliteit), dan scoort deze locatie 1 punt;
4. Als op het wegvak of kruispunt in de periode van 2018-2022 2 of meer letselongevallen hebben plaatsgevonden, dan scoort de locatie 1 punt.

Op basis van omgevingsfactoren is een score van 0,2 punt toegekend aan de verschillende wegvakken en kruispunten:

5. Als het wegval of kruispunt onderdeel uitmaakt van de belangrijkste routes voor landbouwverkeer (kwaliteitsnetwerk 2012), dan scoort de locatie 0,2 punt;
6. Bevindt het wegvak of het kruispunt zich binnen een straal van 100 meter rondom een OV-hubs(busstation), school, zorginstelling, sportverenigingen, winkelgebied of recreatiegebied/park dan scoort de locatie 0,2 punt (per functie).

De maximale score op basis van voornoemde methodiek is 5 punten.

Resultaat

Op de kaart op de volgende pagina zijn de wegvakken en kruispunten met een score van minimaal 2 weergegeven. De maximale score is 3.4. Op de kaarten daarna zijn de afzonderlijke lagen met de risico-indicatoren weergegeven.

