

# Strategisch Plan Verkeersveiligheid Drenthe 2022-2026



Toegankelijke en veilige  
bereikbaarheid





# **Strategisch Plan Verkeersveiligheid Drenthe 2022-2026**

*Gedeputeerde staten van Drenthe  
juli 2022*

**Colofon**

Dit is een uitgave van de provincie Drenthe

# Voorwoord

Iedereen die deelneemt aan het verkeer wil graag veilig op zijn of haar bestemming komen. Toch eist het verkeer in Drenthe elk jaar ruim twintig mensenlevens. Honderden verkeersdeelnemers raken (ernstig) gewond. Dat zijn er veel te veel.

Na een jarenlange daling, neemt het aantal verkeersslachtoffers de laatste tijd helaas weer toen. Dat moeten en willen we niet accepteren!

Het verkeer verandert: zo komen er nieuwe en grotere voertuigen; wordt het steeds drukker op het fietspad en in de stad; blijven senioren langer mobiel en hebben digitale media een steeds grotere invloed op ons dagelijks leven. Dit alles leidt tot nieuwe (verkeersveiligheids-)vraagstukken.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid Drenthe (SPVD) is een provinciaal plan opgesteld door de provincie in nauwe samenspraak met de Drentse verkeersveiligheidspartners. Het plan is een doorvertaling van het Rijks Strategisch Plan Verkeersveiligheid 'Veilig van deur tot deur'. In dit plan worden negen beleidsthema's beschreven die in directe relatie staan met verkeersveiligheid: veilige infrastructuur, heterogeniteit in het verkeer, technologische ontwikkelingen, kwetsbare verkeersdeelnemers, onervaren verkeersdeelnemers, rijden onder invloed, snelheid in het verkeer, afleiding in het verkeer en verkeersovertreders.

Uit de verkeersveiligheidsanalyse van Drenthe blijkt dat met name de thema's veilige infrastructuur, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid en afleiding in het verkeer knelpunt zijn. Op deze thema's zijn onze ambities en maatregelen gericht om de verkeersveiligheid in Drenthe te vergroten.

Samen met onze verkeersveiligheidspartners waaronder de 12 gemeenten, RWS, OM, politie, VRD, ANWB, VVN en de Fietsersbond hebben we dit plan opgesteld om de verkeersveiligheid in Drenthe te vergroten. Zo werken wij de komende jaren Samen richting nul verkeersslachtoffers.

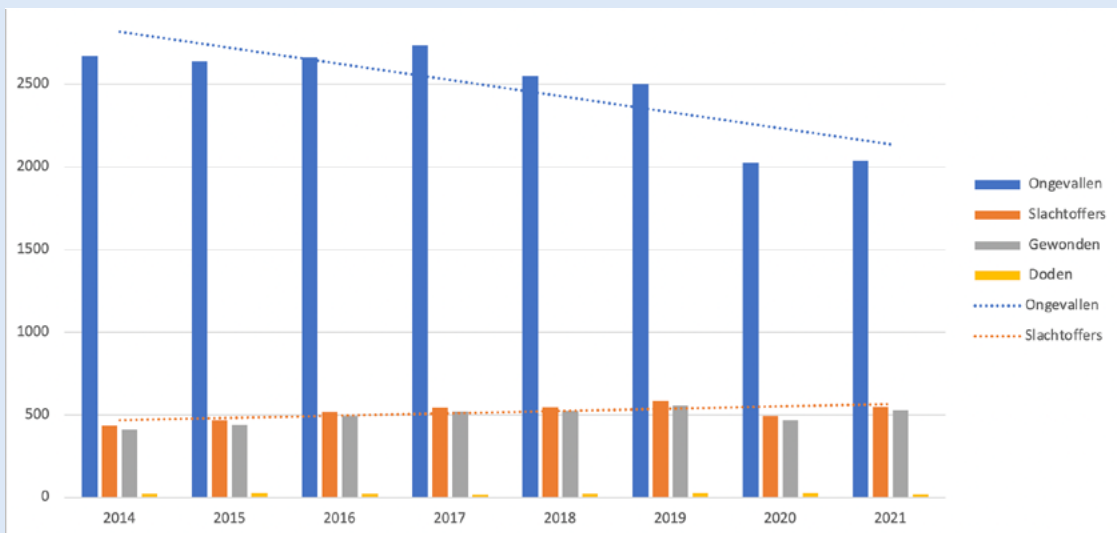
# Een verkeersveilig Drenthe!



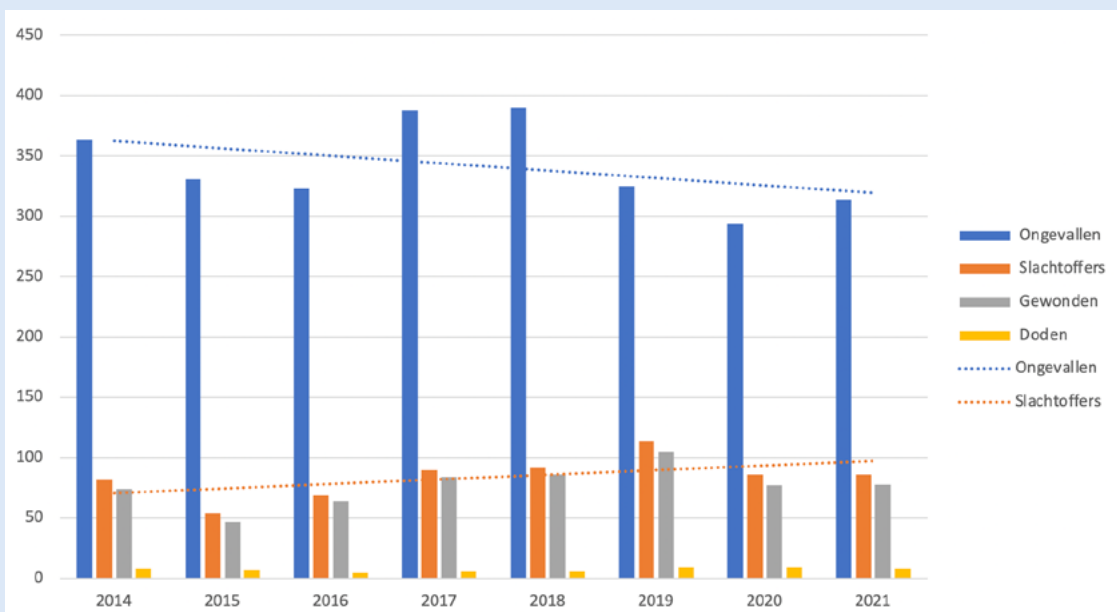
## De ultieme ambitie van de provincie is Samen richting Nul verkeersslachtoffers!

De huidige praktijk is helaas anders. Ieder jaar zien we nog steeds het aantal verkeersslachtoffers toenemen en daar moeten we mee aan de slag. Want elk slachtoffers is er een te veel.

Het aantal geregistreerde verkeersongevallen in Drenthe laat de afgelopen 5 jaar een geringe afname zien. Het aantal verkeersslachtoffers is daarentegen gestegen. Dat betekent dat de afloop van de ongevallen ernstiger wordt. Slachtoffers zijn het aantal verkeersgewonden en verkeersdoden opgeteld. In onderstaande grafieken is dit zichtbaar.



Slachtoffers in relatie met het totaal aantal ongevallen per jaar in Drenthe.



Slachtoffers in relatie met het totaal aantal ongevallen per jaar op provinciale wegen.

**Kortom, werk aan de winkel: we moeten aan de bak!**

Om de knelpunten te bepalen, zijn er risico- en ongevalanalyses uitgevoerd, zijn er gesprekken gevoerd met partners<sup>1</sup> en is er gekeken naar de huidige ontwikkelingen en trends<sup>2</sup>. Op deze wijze is bepaald waar we de komende jaren in Drenthe op moeten inzetten om de verkeersveiligheid te vergroten. Het accent ligt in Drenthe vooral op snelheid, afleiding, infrastructuur, kwetsbare verkeers-deelnemers en rijden onder invloed. Andere thema's zijn: onervaren verkeersdeelnemers, heterogeniteit in het verkeer, technologische ontwikkelingen en verkeersovertreders. Hiermee leggen we de koppeling met de negen thema's in het Rijks Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 'Veilig van deur tot deur'.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid Drenthe 2022-2026 (SPVD) beschrijft hoe we de verkeersveiligheid in Drenthe willen vergroten vanuit onze rol als regisseur verkeersveiligheid en als wegbeheerder van provinciale wegen en fietspaden.



Het SPVD is een onderdeel van het mobiliteitsprogramma 2021-2030, waarin de provincie haar ambitie en aanpak van de maatschappelijke mobiliteitsopgaven beschrijft. Het document beschrijft de ambities waar we in 2030 wat verkeersveiligheid in Drenthe betreft willen staan samen met het Uitvoeringsprogramma 2022-2026.

## Verkeersveiligheid: De Drentse Ambities

De ultieme ambitie is om Drenthe verkeersveiliger te maken en dus te gaan voor minder verkeers-slachtoffers: **Samen richting Nul!**

Per thema beschrijven we de ambities waar we in 2030 met verkeersveiligheid willen staan: Voor uitgebreide informatie per thema verwijzen we naar bijlage 1: *negentien thema's SPV Drenthe*.

### Snelheid in het verkeer:

- De V85<sup>3</sup> op PROVINCIALE 50, 60 en 80 en 100 km wegen ligt maximaal 5% boven de limiet.
- Ten minste 90% van de Drenten hebben het gevoel dat zij een boete riskeren bij te hard rijden.
- Alle nieuw aan te leggen en onderhoud behoevende wegen hebben een veilige en geloofwaardige<sup>4</sup> snelheidslimiet.
- Ten minste 90% van de Drentsen kent de snelheidslimieten.
- Er zijn maximaal 10% snelheidsovertreders.
- Het snelheidsverschil tussen gemotoriseerde weggebruikers is maximaal 20 km/u en de breedte van wegen is afgestemd op snelheid en gebruik.

1 VVN, ANWB, Fietsersbond, OM, politie, Drentse gemeenten, VRD, TLN, OV Bureau

2 Vergrijzing, drukte op het fietspad, nieuwe vervoerswijzen

3 V85 = De snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden.

4 Een geloofwaardige snelheidslimiet is een limiet die aansluit bij de verwachtingen die het wegbeeld oproept, zodat automobilisten meer geneigd zijn zich aan de limiet te houden. Met andere woorden, geloofwaardige limieten worden als logisch ervaren.

### Afleiding in het verkeer:

- Ten minste 90% van de Drenten vindt het de norm om niet met andere dingen bezig te zijn in het verkeer.
- Ten minste 90% van de Drenten kent de campagne MONO en weet waar deze voor staat.
- Wij voldoen langs de provinciale wegen aan de CROW norm m.b.t. bebording en bewegwijzering langs wegen en geven wij de gemeenten het advies alle gemeentelijke hoofdwegen aan dezelfde normen te laten voldoen.

### Veilige infrastructuur:

- Alle provinciale nieuw aan te leggen en onderhoud behoevende fietspaden op het hoofdnet hebben een lichte gekleurde verharding en wij adviseren de gemeenten hetzelfde te doen.
- Ten minste 80% van de provinciale mogelijk te verbreden risicovolle fietspaden is verbreed, obstakelvrij en zijn de bermen vergevingsgezind<sup>5</sup>. We adviseren de gemeenten hetzelfde te doen.
- Alle provinciale fietsoversteekplaatsen zijn veilig.
- Ten minste 50% van de provinciale mogelijk te verbreden risicovolle wegen zijn verbreed en bermen zijn vergevingsgezind.
- Ten minste 50% van de provinciale wegen zijn zodanig ingericht waarbij functie en gebruik met elkaar in overeenstemming en is de snelheidslimiet geloofwaardig en veilig.

### Kwetsbare verkeersdeelnemers:

- Ten minste 90% van de doelgroep kent de verkeersregels en is zich bewust van onveilig gedrag.
- Ten minste 50% van de senioren is bijgeschoold over de nieuwe verkeersregels.

### Heterogeniteit in het verkeer:

- De provincie stimuleert de gemeenten om de 50 en 60 km wegen met gemengd gebruik aan te passen waar de maximum snelheid in combinatie met gebruikers en weginrichting niet overeenkomt.
- Alle Drentse wegbeheerders hebben een categoriseringsplan van wegen en fietspaden.
- Het Drentse verkeerssysteem is zo ingericht dat het veilig gedrag en veilige interacties tussen verschillende modaliteiten stimuleert.

### Rijden onder invloed:

- Bij ten minste 90% van de Drenten is het niet onder invloed rijden in het verkeer de sociale norm.
- Er wordt gebruik gemaakt van slimme en nieuwe handhavingstechnieken m.b.t. bestaande en nieuwe drugs zoals lachgas.

### Verkeersovertreders:

- Er wordt 20% meer gehandhaafd op VARAS<sup>6</sup>, o.a. door inzet van slimme en nieuwe handhavingstechnieken.
- Ten minste 90% van de Drenten heeft het gevoel dat zij bij overtreding van verkeersregels een boete riskeren.

---

5 Vergevingsgezind = als je naast de weg terecht komt de berm het je vergeeft doordat je nog veilig op de weg/fietspad terug kunt komen.

6 VARAS: de te handhaven overtredingen: verkeersveelplegers, rijden onder invloed van alcohol en drugs, roodlichtnegatie, afleiding en snelheidsovertredingen.



### Technologische ontwikkelingen:

- De privacy kaders m.b.t. technologische apparaten zoals het alcoholslot zijn onderzocht en waar mogelijk aangepast zodat deze apparaten kunnen en worden ingezet.
- Ten minste 20% meer gebruik van technologisch apparatuur ter bevordering van de verkeersveiligheid zoals ISA en alcoholslot.
- Ten minste 50% meer automatische handhavingssystemen.
- Men weet bij aanschaf van een nieuw technologisch vervoersmiddel wat de risico's en mogelijkheden zijn zodat er veilig gebruik van wordt gemaakt. Hieronder valt ook het juiste en optimale gebruik van ADAS<sup>7</sup> in de voertuigen.

### Onervaren verkeersdeelnemers:

- Ten minste 90% van de nieuwe bestuurders in aanraking geweest met verkeersveiligheidscampagnes of educatie.
- Scholieren, met name fietsers tussen 10-14 jaar, gaan goed geïnformeerd en geïnstrueerd over de risico's op weg naar school.

## Uitvoeringsprogramma

De beschreven ambities hebben tot doel de verkeersveiligheid in Drenthe te vergroten: **Samen richting Nul verkeersslachtoffers**. Om die verschillende ambities te bereiken zijn verschillende maatregelen nodig. Maatregelen niet alleen op het gebied van de infrastructuur, maar ook vanuit educatie en handhaving: een aanpak vanuit de drie E's (Education, Engineering, Enforcement). Tezamen met innovatie zorgt dit voor de meest effectieve inzet om de verkeersveiligheid in Drenthe te vergroten.

1. **Educatie** is een manier om het gedrag van de weggebruiker te beïnvloeden. Door gerichte verkeerseducatieprojecten en campagnes leer je van jong tot oud hoe je je moet gedragen in het verkeer en wat voor gevolgen bepaald gedrag heeft. In Drenthe faciliteren de provincie en de gemeente gezamenlijk een programma dat bestaat uit vele verkeerseducatie-projecten. Al jaren is afgesproken dat elke gemeente per inwoner één euro investeert in dit programma en de provincie draagt eenzelfde bedrag bij. In totaal circa één miljoen per jaar. De verdeling van het bedrag binnen het programma gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid Drenthe doen we op basis van de prioritaire beleidsthema's in Drenthe. Die projecten richten zich op voorlichting en training voor Particulieren, Scholieren en Bedrijven. Het aanbod varieert van het Praktisch Verkeersexamen tot aan de Scootmobielcursus: alle leeftijdsgroepen en relevante thema's krijgen aandacht. Dit verkeerseducatie-programma wordt vanuit drie regio's (Noord-, Zuidoost-, Zuidwest Drenthe) gerealiseerd met behulp van twee regiocoördinatoren. Naast de verkeerseducatie-projecten wordt er campagne gevoerd op verschillende thema's die van belang zijn in Drenthe. De campagnes die deze thema's ondersteunen zijn: Bob, fietsverlichting, motor, snelheid, MONO, zomer, winter en Doortrappen. De inrichting (infrastructuur) van een weg bepaalt voor een groot deel hoe de weggebruiker zich op die weg gedraagt. De ideale weg is zo ingericht dat het voor de weggebruiker duidelijk is wat er verwacht wordt. De geloofwaardigheid van snelheidslimieten is daar een onderdeel van.
2. De **infrastructurele maatregelen** zijn gebaseerd op de verkeersveiligheidsrisico's. Deze analyses zijn bovendien primair bepalend voor de prioritering van de maatregelen. Daarnaast is zoveel mogelijk rekening gehouden met gepland groot onderhoud.

Inhoudelijk zijn de maatregelen gebaseerd op de uitgangspunten van een Duurzaam Veilige (DV) weginrichting met als belangrijke thema's: veilige weg- en fietspadbermen, veilige fietsoversteekplaatsen en geloofwaardige snelheidslimieten. Hierop zijn ook de ambities gericht. De maatregelen zijn te verdelen in 2 groepen:

- aanpassingen van de weg en fietspad (breedte weg/fietspad en kwaliteit berm)
- reconstructies van bestaande situaties en nieuwe aanleg.

Vooraf de aanpassingen van de breedte van de weg en kwaliteit van de wegberm knelt op veel situaties met de beschikbare ruimte en/of aanwezigheid van bomen indien de landelijke richtlijn strikt wordt gevolgd. Ook een minimale toepassing van deze richtlijn betekent in veel situaties een grootschalige kap van bomen. Ondanks dat deze maatregel vanuit de risicogestuurde benadering van verkeersveiligheid is gewenst, is het een weinig realistisch scenario. Ook is niet uit te sluiten dat de kap van bomen nieuwe risico's introduceert (of vergroot) zoals een hogere rijnsnelheid. Ook ervaren fietsers de bomen tussen de weg en het fietspad als een veilige afscherming.

Daarom is gekozen voor een basis scenario waarin de maatregelen primair zijn gericht op het voorkomen van bermongevallen waarbij men van weg of fietspad raakt vanwege de te smalle weg/fietspad en of door een slechte berm (groot hoogteverschil tussen weg/fietspad berm en spoorvorming/kulen in de berm) in problemen komt. Snelheid speelt hierbij ook een rol.

3. **Handhaving** is primair een taak van de politie en het Openbaar Ministerie (OM). Desondanks ondersteunen we als provincie, als wegbeheerder, de politie en het OM bij informatiegestuurde verkeershandhaving. Dat doen wij door het delen van ongevallen-en risicoanalyses, ondersteunen van communicatie, maken van (kleine) aanpassingen in de infrastructuur voor de handhaving en door samenwerking in pilots met innovatieve handhavingstechnieken. Door regelmatig met elkaar te overleggen, verbinden we educatie, infrastructuur, handhaving en innovatie.
4. **Innovatie** betekent actief inzetten op innovatieve projecten van partners en onszelf om de verkeersveiligheid te verbeteren. Denk hierbij aan nieuwe vormen van risicoanalyses, educatie, infrastructuur, verkeershandhaving waarbij gebruik wordt gemaakt van technologische ontwikkelingen.

Van het voor Educatie benodigde jaarbedrag is reeds € 1 mln. in de meerjaren begroting opgenomen.

## Monitoring

Waar we staan met de ambities monitoren we jaarlijks, waarbij we 2021 als referentie-jaar hanteren. Deze monitor voeren we uit door middel van enquêtes, marktonderzoek, ongevalsanalyse, risicoanalyse, snelheidsdata, gesprekken met partners en natuurlijk input vanuit de Drentse inwoner<sup>8</sup>. Zo onderzoeken we de bekendheid van de Drentse verkeersveiligheidscampagnes via enquêtes, nemen we deel aan het project WEVER waarin het effect van de verkeerseducatie op basisscholen op het feitelijk verkeersgedrag wordt onderzocht en verzamelen/analyseren we ongevallen-en snelheidsdata.

Iedere 2 jaar rapporteren we over de voortgang. Op basis van deze rapportage bepalen we of we onze inzet op bepaalde thema's moeten aanpassen. Het kan ook betekenen dat we binnen de thema's accenten moeten verleggen. Daarnaast spelen we in op ontwikkelingen en trends in Drenthe.

---

8 Klachten en opmerkingen vanuit de bewoners op basis van enquêtes en gesprekken met bewoners.

# Bijlage 1

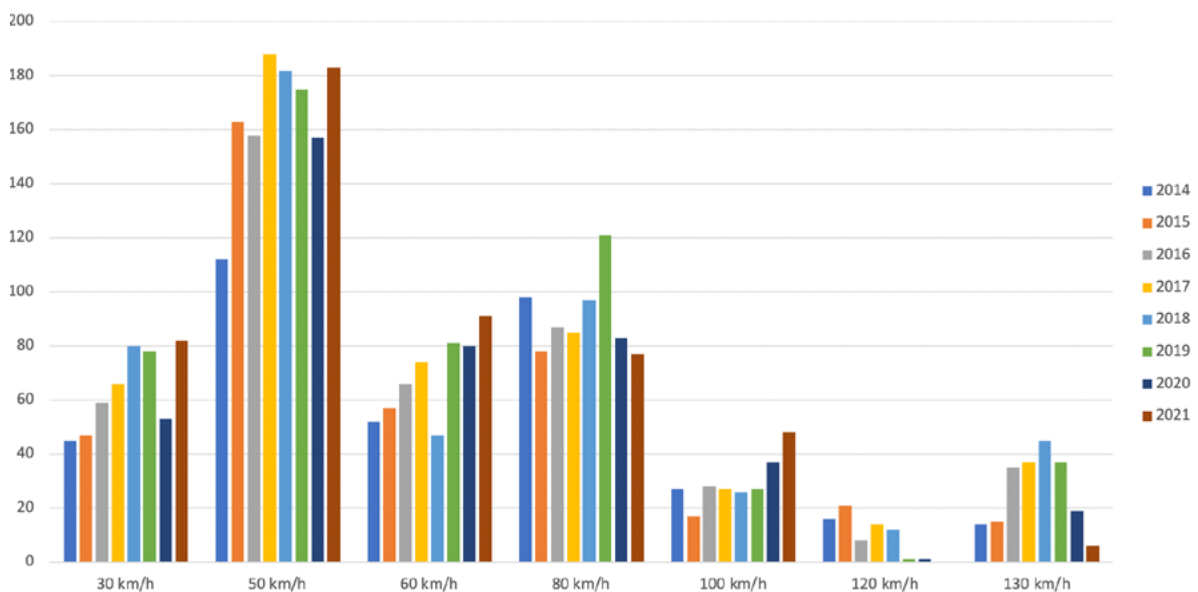
## Negen thema's SPV Drenthe

Zoals eerder aangegeven zijn dit de negen beleidsthema's gericht op verkeersveiligheid met de Drentse knelpunten, oorzaken en ambities voor 2030. Deze ambities en maatregelen zijn gericht op de provinciale inzet vanuit onze rol als regisseur verkeersveiligheid en als wegbeheerder van provinciale wegen en fietspaden om Drenthe verkeersveiliger te maken

### 1. Snelheid in het verkeer.

De SWOV (Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid) heeft geconstateerd dat de snelheid in Drenthe te hoog ligt, vooral op de 50 en 80 km wegen. Vanwege het provinciale plan ligt de focus op de 80 km wegen.

Het causale verband tussen snelheid en het risico op een ongeval of de ernst van de afloop daarvan is uitgebreid wetenschappelijk aangetoond. Een beleid gericht op het terugdringen van de overschrijding van de wettelijk toegestane snelheidslimieten leidt tot het afnemen van het aantal ongevallen en de ernst van de verkeersongevallen.

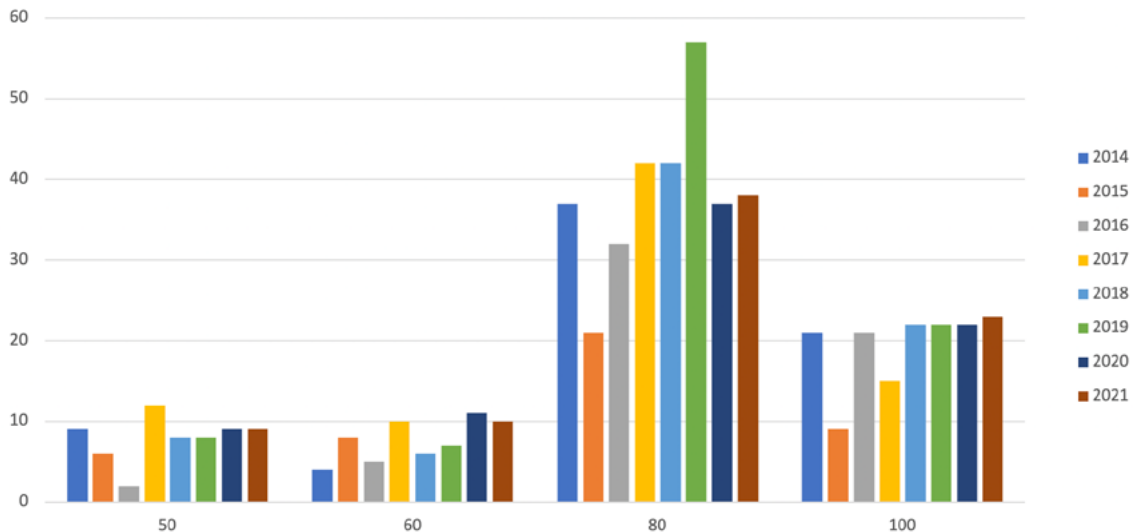


*Slachtoffers naar maximum snelheid per jaar in Drenthe.*

Te hard rijden heeft vaak te maken met de juiste balans tussen de weginrichting en een geloofwaardig snelheidslimiet. Daardoor zijn niet alle locaties zonder meer geschikt voor snelheidshandhaving. Dat betekent dat de wegbeheerder in eerste instantie aan zet is. In afstemming met het OM/politie is wellicht handhaving als sluitstuk mogelijk/gewenst. Ook toenemende snelheidsverschillen op autowegen en fietspaden spelen een rol in de verkeersonveiligheid. Daarover spreken we in het thema Heterogeniteit in het verkeer.

In Drenthe vinden de meeste ongevallen met verkeersslachtoffers plaats op wegen met een snelheidsmaximum van 50 kilometer per uur (gemeentelijke wegen). Van alle ongevallen die plaatsvonden op de 50-wegen was er in 33% van de gevallen sprake van één of meerdere slachtoffers. Ook op wegen met een maximum snelheid van 80 kilometer per uur vinden veel ongevallen plaats. Opvallend is dat hier relatief meer verkeersdoden vallen in

vergelijking met het aantal ongevallen. Dat valt te verklaren: hoe hoger de snelheid, hoe groter de kans op een ongeval en hoe hoger de ernst van de afloop van het ongeval.



Slachtoffers naar maximum snelheid per jaar op provinciale wegen in Drenthe.

In Drenthe zetten wij de komende jaren in op het terugdringen van de te hard rijdende verkeersdeelnemer met handhaving als sluitstuk. We richten ons op een weginrichting met veilig en bijbehorende geloofwaardig snelheidslimiet.

## 2. Afleiding in het verkeer

Jaarlijks vallen er honderden ziekenhuisslachtoffers door mobiel bellen, social-media gebruik of een andere vorm van afleiding in het verkeer. Tijdens het autorijden en fietsen is het sinds 1 juli 2010 niet langer toegestaan om een mobiele telefoon in je hand te houden. Terecht: lezen en schrijven van berichten op de smartphone vergroot het risico van een ongeval minstens 25 keer.

Als je rijdt, fiets of loopt moet dat je enige prioritaire taak zijn. Vaak wordt er bij afleiding in het verkeer alleen gedacht aan een automobilist die belt of appt maar niets is minder waar: zo zijn ook navigatie-systemen, eten, drinken, muziek luisteren, medepassagiers, andere verkeersdeelnemers en bebording langs wegen vormen van afleiding.

Door toename van smartphones en andere elektronica gebruik in het dagelijks leven, en daarbij ook in het verkeer, zal afleiding naar verwachting de komende jaren een steeds groter probleem worden. Daarom heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een campagne gelanceerd tegen afleiding in het verkeer onder de slogan 'MONO, ongestoord onderweg'. Met de ambitie om in 2027 100% MONO te rijden.

Naast individuele gedragsbeïnvloeding constateert SWOV dat bevordering van de verkeersveiligheidscultuur bij bedrijven bijdraagt aan het versterken van ieders verantwoordelijkheid en bewustzijn. Daarom omarmt Drenthe zowel de individuele als de zakelijke MONO campagne, die zich richt op bedrijven. De provincie Drenthe is ambassadeur van MONO rijden, roept actief organisaties in Drenthe op om ook ambassadeur te worden en helpt ze op maat.

Onder afleiding in het verkeer hebben we in Drenthe omgevingsafleiding ook als focuspunt. Met omgevingsafleiding doelen we hier voornamelijk op de bebording langs de wegen: soms zijn dat er te veel, zijn borden slecht leesbaar of staan borden op verkeerde plekken waardoor de focus op de weg in het geding komt. De provincie is kritisch op de plaatsing van dergelijke borden en op zoek naar nieuwe manieren van communicatie als alternatief voor de borden langs de weg.

# Bijlage 1 vervolg

## 3. Veilige infrastructuur

Een veilige inrichting van wegen en fietspaden is een voorwaarde voor een veilige afwikkeling van het verkeer. Een veilig ingerichte weg kan ongevallen voorkomen en de letselernst van eventuele ongevallen beperken. Functie en inrichting van de weg of het fietspad moet met elkaar in evenwicht zijn. Ook moet er sprake zijn van een veilige en geloofwaardige snelheidslimiet.

De verkeersveiligheidsvisie *Duurzaam Veilig* is gebaseerd op vijf principes. Deze vijf principes betreffen de functionaliteit van wegen, de geen grote verschillen in massa en/of snelheid en richting, fysieke en sociale vergevingsgezindheid, herkenbaarheid en voorspelbaarheid van wegen en gedrag, en taakbekwaamheid van de verkeersdeelnemer (weten wat je kunt).

In Drenthe zijn niet alle wegen Duurzaam Veilig ingericht. Daar zijn verschillende redenen voor. Bij de wegingdeling wegen we de verschillende aspecten af: het betreffende verkeersveiligheidsrisico, de beschikbare fysieke ruimte en de typerende landschappelijke beeldkwaliteit van Drenthe. Uiteraard ook de hiermee samenhangende verhouding tussen kosten en baten. Een voorbeeld is dat langzaam verkeer en snel (gemotoriseerd) verkeer gescheiden zouden moeten worden. Landbouwverkeer en (brom)fietsverkeer horen daarbij niet op de hoofdrijbaan.

In de richtlijn wordt daarom de aanleg van parallelwegen aanbevolen. In Drenthe is hier niet voor gekozen omdat er niet alleen de ruimte voor ontbreekt, maar ook het samenvoegen van (brom) fietsverkeer met landbouwverkeer niet veilig wordt geacht. En omdat landbouwverkeer op de hoofdrijbaan niet leidt tot een onaanvaardbaar risico, wordt dit verkeer in principe op de hoofdrijbaan toegestaan.

In het verlengde van de bovenstaande overwegingen en door gebrek aan ruimte in het dwarsprofiel, worden er op de gebiedsontsluitingswegen erfaansluitingen toegestaan, dit in tegenstelling tot de richtlijn.

Berminrichting op 60- en 80- km wegen is aan aandachtspunt. Hierbij speelt het vraagstuk hoe te voldoen aan de richtlijn met betrekking tot de vereiste obstakelvrije zone langs wegen. In een bosrijke provincie met veel karakteristieke bomenlanen is het kappen van bomen een lastige discussie. Veelal ontbreekt de ruimte om de obstakels af te schermen en is het verlagen van de snelheid niet altijd een reële optie. Ook hier de afweging tussen verkeersveiligheidsrisico, cultuurhistorische landschappelijk en natuurwaarden. Een onderwerp waar aandacht voor moet zijn, er overlijden namelijk ieder jaar tien weggebruikers door aanrijding met een boom en vallen er 30 gewonden.

Er zijn in Drenthe wegen en fietspaden waarbij gebruik, functie en inrichting van de weg niet met elkaar in evenwicht zijn. Dat levert risico's op voor de veiligheid met name door een (te) hoge snelheid. Met een goed ingerichte weg waarbij functie en gebruik met elkaar in overeenstemming zijn, is de snelheidslimiet geloofwaardig en veilig met als resultaat geen hoge snelheden en conflicten

Fietspaden moeten veilig ingericht zijn en veilige oversteekplaatsen hebben. Onveilige bermen naast fietspaden kunnen samen met obstakels als paaltjes zorgen voor eenzijdige ongevallen, dit zijn de twee meest voorkomende fietsongevallen.

## 4. Kwetsbare verkeersdeelnemers

Als een verkeersdeelnemer kwetsbaarder is dan anderen in het verkeer, brengt dit risico's met zich mee die effect hebben op de kans en op de ernst van de ongevallen. In Drenthe is het uitgangspunt om de kwetsbare verkeersdeelnemer zo goed mogelijk te beschermen. In de groep kwetsbare vervoerwijzen (fietsers, e-bike en bromfietsers) valt de afgelopen vier jaar ongeveer 42% van de verkeersslachtoffers. De laatste jaren valt op dat het aandeel van fietsers in verkeersdoden stijgt – terwijl deze van voetgangers daalt. Het aantal ongevallen met dodelijke afloop is bijna gelijk aan die met de auto.

Ook senioren, een groep waarbij reactiesnelheid en mobiliteit afneemt, zijn kwetsbaar. De Drentse bevolking bevat steeds minder jongeren (0-19 jaar) en steeds meer senioren (60+). Een toenemend aantal senioren zorgt ervoor dat

meer senioren actief blijven in het verkeer – een aandachtspunt is dat zij vatbaarder zijn en daarmee meer risico hebben tot een ongeval.

Senioren verplaatsen zich veel op elektrische fietsen. Elektrische fietsen kunnen helpen bij het mobiel houden van senioren, maar leveren ook risico's op vanwege de hogere snelheid en een verminderd reactievermogen. Daarnaast is voorlichting over medicijngebruik en deelname in het verkeer een terugkomend aandachtspunt. Voorgaande blijkt uit ongevallenanalyse en onderzoek van Instituut Verantwoord Medicijngebruik.

Naast senioren, voetgangers en fietsers vallen ook onervaren bestuurders in de categorie kwetsbare verkeersdeelnemers. Naar verhouding vinden er in Drenthe veel ongevallen plaats waarbij onervaren bestuurders een aandeel hebben. Door gebrek aan ervaring overschatten deze verkeersdeelnemers vaak hun eigen vaardigheden waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan.

Tot slot is de inrichting van de openbare ruimte een aandachtspunt. Deze ruimten moeten voor voetgangers en fietsers met onderlinge snelheidsverschillen toegankelijk zijn.

## 5. Heterogeniteit in het verkeer

De opkomst van nieuwe manieren waarop mensen zich verplaatsen creëert een nieuw straatbeeld waarbij verschillende soorten verkeer dezelfde infrastructuur gebruiken. Denk aan e-bikes, bakfietsen, speed-pedelecs en de frequentie waarmee steeds grotere groepen zich verplaatsen. Doordat er steeds meer verschillende soorten weggebruikers in het verkeer actief zijn kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan. Ook rijdt er in Drenthe in verhouding veel landbouw- en vrachtverkeer. Soms maken zij gebruik van dezelfde infrastructuur als kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers.

Verschillen in vervoerswijzen en daarmee verschillen in massa, snelheid, omvang en bescherming leiden zonder maatregelen tot een verhoogd ongevalsrisico voor verkeersdeelnemers. In Drenthe speelt dit met name op het ontbreken van fietsvoorzieningen op 50- en 60-km wegen waardoor verschillende weggebruikers gebruik maken van dezelfde weg. Dit speelt vooral op de gemeentelijke wegen. Door gebrek aan ruimte zal het echter niet altijd mogelijk zijn om alle verkeersstromen te scheiden en homogeniteit en snelheden te optimaliseren.

## 6. Rijden onder invloed

Rijden onder invloed van alcohol en drugs vergroot de kans op een ongeval aanzienlijk. Door alcohol of drugs vermindert de aandacht, het beoordelings- en het reactievermogen van een bestuurder. Een bestuurder is daarnaast sneller vermoeid en zal zich overmoedig en roekeloos gedragen.

In Drenthe zien we alcohol en drugsgebruik in het verkeer als groot risico. We kennen het aantal alcohol overtredingen maar gaan ervanuit dat dit om een topje van de ijsberg gaat. Alcohol en drugsgebruik blijft de komende jaren een terugkomend aandachtspunt zodat het aantal mensen dat deelneemt aan het verkeer onder invloed van alcohol en drugs ieder jaar afneemt.

### *Drugs en medicijngebruik*

Landelijk blijkt dat het aantal mensen dat deelneemt aan het verkeer onder invloed van drugs (met als nieuwkomer lachgas) is gestegen. Dit komt mede door de beschikbaarheid van testen die het meten van drugsgebruik makkelijker maken.

Naast alcohol en drugsgebruik is ook medicijngebruik een aandachtspunt. 1 op de 6 Nederlanders gebruikt geneesmiddelen die de rijvaardigheid beïnvloeden. In Drenthe zijn hier geen specifieke cijfers over beschikbaar.

# Bijlage 1 vervolg

## 7. Verkeersovertreders

Overtreding van de verkeersregels verhoogt de kans op een ongeval. Een deel van de verkeersdeelnemers begaat (systematisch) verkeersovertredingen. Vaak redeneren zij, al dan niet bewust, vanuit de eigen situatie en veiligheidsperceptie zonder oog te hebben voor medeverkeersdeelnemers.

Verkeersovertredingen waarbij het risico op slachtoffers het grootst is worden VARAS overtreden genoemd. Onder VARAS vallen de te handhaven overtredingen: verkeersveelplegers, rijden onder invloed van alcohol en drugs, door lichtnegatie, afleiding en snelheidsovertredingen.

Het kennen van verkeersregels en het bewustzijn van risico's m.b.t. gevaarlijk gedrag blijven doorlopend aandachtspunten in het Drentse programma permanente verkeerseducatie. Daarnaast bieden technologische ontwikkelingen ons mogelijkheden om zo effectief mogelijk te handhaven en de pakkans van verkeersovertreders te vergroten.

## 8. Technologische ontwikkelingen

We leven in een tijd en maatschappij waarin technologische ontwikkelingen elkaar razendsnel opvolgen. Enerzijds zorgt dit voor positieve ontwikkelingen zoals een snelle kennisdeling, toegang tot data en plaats onafhankelijk werken. Het gevaar van technologische ontwikkelingen schuilt zich in de afhankelijkheid van mobiele apparaten en social media i.c.m. afleiding. De combinatie van kansen en gevaren zal de komende jaren een rol spelen in de verkeersveiligheid.

De wereld van de mobiliteit wordt steeds slimmer met voertuigen die de rijtaak van de bestuurder ondersteunen. De verwachting is dat technologie stap voor stap onderdelen van de rijtaak over zal nemen. Dit creëert zowel risico's als kansen m.b.t. de verkeersveiligheid.

Een van de kansen die technologische ontwikkelingen Drenthe biedt zijn slimme systemen voor handhaving. Hierbij valt te denken aan automatische handhaving en mobiele flitsers. De risico's van deze technologische ontwikkelingen liggen in de interactie tussen de bestuurder en de systemen. Zo kan de bestuurder minder oplettend zijn, niet precies weten wat er nog van hem verwacht wordt en kunnen systemen falen. Daarnaast kan de interactie tussen (semi) geautomatiseerde voertuigen en niet-geautomatiseerde vervoerswijzen zoals lopen en fiets kan tot meer risicovolle situaties leiden.

## 9. Onervaren verkeersdeelnemers

Jonge automobilisten zijn naar verhouding vaker betrokken bij een dodelijk ongeval dan oudere, meer ervaren, automobilisten. Naar verhouding vinden er ook in Drenthe veel ongevallen plaats waarbij jonge, onervaren bestuurders een aandeel hebben. Door gebrek aan ervaring overschatten deze verkeersdeelnemers vaak hun eigen vaardigheden waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan. Daarnaast is taakbekwaamheid ook een aandachtspunt: men moet risico's kunnen herkennen en bij onveilige situaties weten hoe men moet handelen.

Naast jonge automobilisten zijn ook brom en snorfietsers een aandachtspunt. Bij 16-17 jarigen zijn er bij 40% van de ongevallen bromfietsers betrokken. De leeftijdsgroep 18 t/m 39 jaar maakt in verhouding (aandeel bevolking in combinatie met aandeel verkeersslachtoffers) een groot deel uit van het aantal verkeersslachtoffers. Met name de groep 18 t/m 24 jaar scoort in verhouding slecht. Ondanks het feit dat deze groep slechts 7% van de Drentse bevolking vertegenwoordigd is deze groep goed voor 16% van de verkeersslachtoffers.



Ook jonge fietsers zijn onervaren verkeersdeelnemers. In Drenthe moet men veilig van en naar school kunnen fietsen. De komende jaren wordt het [WEVER](#) project uitgerold waardoor we op langer termijn inzicht hebben in de effectiviteit van educatieprogramma's.



## Bijlage 2

# Van Ambitie naar maatregel / uitvoeringsprogramma SPVD

### Thema Snelheid in het verkeer

Ambitie	Education	Engineering	Enforcement	Innovation
De V85* op PROVINCIALE 50, 60 en 80 en 100 km wegen maximaal 5% boven het limiet liggen.	Snelheidscampagne (rijvaardigheids)trainingen Communicatie rondom snelheidscontroles Ondersteuning snelheidsacties VVN Inzet snelheidsdisplays Remwegdemonstraties	Inzet op geloofwaardige snelheidslimieten.	Snelheidscontroles, communicatie rondom snelheidscontroles	ISA
Ten minste 90% van de Drenten het gevoel dat zij een boete riskeren bij te hard rijden.	Snelheidscampagne Inzet snelheidsdisplays		Snelheidscontroles, communicatie rondom snelheidscontroles	
Ten minste 90% van de Drenten kent de snelheidslimieten.	Snelheidscampagne Tracks, VROJ, KNMV Risico Herkennen, Oppoetsen en Bijtanken, trainingsdagen landbouw en bestelverkeer, Opfriscursus. Ondersteuning snelheidsacties VVN Inzet snelheidsdisplays	Inzet op geloofwaardige snelheidslimieten.	Communicatie rondom snelheidscontroles	
Alle nieuw aan te leggen en onderhoud behoevende wegen hebben een veilige en geloofwaardige snelheidslimiet.		Inrichten volgens DV*/EHK* Toets aan kenmerken VSGS* en pas de weg hier zo nodig op aan		
De snelheidsverschillen tussen gemotoriseerde weggebruikers zijn maximaal 20 km/u en is de breedte van wegen afgestemd op snelheid en gebruik.	Snelheidscampagne Communicatie rondom snelheidscontroles	Inzet op geloofwaardige snelheidslimieten.	Snelheidscontroles, communicatie rondom snelheidscontroles	

\*V85: 85% van de weggebruikers overschrijdt deze snelheid niet

\*DV: Duurzaam Veilig

\*EHK: Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken

\*VSGS: veilige snelheid geloofwaardige snelheid

## Bijlage 2 vervolg

### Thema Afleiding in het verkeer

Ambitie	Education	Engeneering	Enforcement	Innovation
Ten minste 90% van de Drenten vindt het de norm om niet met andere dingen bezig te zijn in het verkeer.	MONO campagne MONO zakelijk Fiets Veilig!, Ik zie ik zie wat jij niet zag, mobiel in de hand fiets aan de kant, 3D afleiding bike klassikaal, Fiets4save, Kruispunt, Missie 3014, PATSI!BOEM!, Studio Flits, Verkeerscarrousel, Verkeersmarkt, Tracks, VROJ, Zeven Sloten, KNMV Risico Herkennen, Oppoetsen en Bijtanken, trainingdagen landbouw- en bestelverkeer, opfriscursus.		Controles telefoon-gebruik in het verkeer, inzet MONOcam	Software ter ondersteuning focus op het verkeer. Gadgets ter ondersteuning focus op het verkeer, MONOcam op alle (provinciale) wegen in Drenthe.
Ten minste 90% van de Drenten kent de campagne MONO en weet waar deze voor staat.	MONO campagne MONO zakelijk Fiets Veilig!, Ik zie ik zie wat jij niet zag, mobiel in de hand fiets aan de kant, 3D afleiding bike klassikaal, Fiets4save, Kruispunt, Missie 3014, PATSI!BOEM!, Studio Flits, Verkeerscarrousel, Verkeersmarkt, Tracks, VROJ, Zeven Sloten, KNMV Risico Herkennen, Oppoetsen en Bijtanken, trainingdagen landbouw- en bestelverkeer, opfriscursus. Communicatie rondom controles afleiding.		Communicatie rondom controles afleiding	
Wij voldoen langs de provinciale wegen aan de CROW norm m.b.t bebording en bewegwijzering langs wegen en geven wij de gemeenten het advies alle gemeentelijke hoofdwegen aan dezelfde normen te laten voldoen.	Advies richting gemeenten rondom CROW norm mbt bebording/bewegwijzering langs wegen			

## Thema Veilige infrastructuur

Ambitie	Education	Engeneering	Enforcement	Innovation
Alle provinciale nieuw aan te leggen en onderhoud behoevende fietspaden op het hoofdnet hebben een lichte gekleurde verharding en adviseren wij de gemeenten hetzelfde te doen.		Toets provinciale fietspaden op kleur verharding en duidelijke asmarkering en pas zo nodig hier op aan		
Ten minste 80% van de provinciale mogelijk te verbreden risicovolle fietspaden is verbreed, obstakelvrij en zijn de bermen vergevingsgezind* en adviseren wij de gemeenten hetzelfde te doen.		Ten minste 80% van de provinciale mogelijk te verbreden risicovolle fietspaden is verbreed, obstakelvrij en zijn de bermen vergevingsgezind* en adviseren wij de gemeenten hetzelfde te doen.		
Ten minste 50% van de provinciale mogelijk te verbreden risicovolle wegen zijn verbreed en de bermen zijn vergevingsgezind.	Advies richting gemeenten rondom het verbreden van en het vergevingsgezind maken van wegen en bermen	Toets provinciale wegen en bermen op risico en breedte en pas zo nodig hier op aan Seniorproof wegontwerp		
Ten minste 50% van de provinciale wegen zijn zodanig ingericht waarbij functie en gebruik met elkaar in overeenstemming en is de snelheidslimiet geloofwaardig en veilig.		Toets provinciale wegen op functie en gebruik en geloofwaardigheid snelheidslimiet en pas zo nodig hier op aan		Markerings-detectiesysteem op fiets
Alle provinciale fietsoversteekplaatsen zijn veilig.		Toets provinciale fietsoversteekplaatsen op een veilige inrichting en pas aan volgens handboek wegontwerp, seniorproof wegontwerp		Markerings-detectiesysteem op fiets

\* vergevingsgezind = als je naast de weg of het fietspad terecht komt, de berm het je vergeeft doordat je nog veilig op de weg/het fietspad terug kunt komen.

## Bijlage 2 vervolg

### Thema Kwetsbare verkeersdeelnemers

Ambitie	Education	Engeneering	Enforcement	Innovation
Ten minste 90% van de doelgroep kent de verkeersregels en is zich bewust van onveilig gedrag.	Campagnes: MONO, Snelheidheid, Fietsverlichting, BOB, Motor, Dode hoek Doortrappen Leer in het Verkeer. Blindspot, Bokabox, Dode Hoek project, Fiets Veilig!, Fietscontrole, Fietsshesjes, Fietsparcourstas, Ik zie ik zie wat jij niet zag, Leer in het Verkeer, Mobiel in de hand, fiets aan de kant, Paolo de Zebrattemmer, Theoretisch en praktisch verkeerseexamen, Stop!Licht, Streetwise, Verkeersplaneet, Verkeersschoolpleinen, VOMOL (Veilig Op Weg Met Opvallend Landbouwverkeer), VVN verkeerspakketten, Wegenset. 3D afleiding bike klassikaal, Dode Hoek, Fiets4Safe, Ik zie ik zie wat jij niet zag VO, Kruispunt, Missie 3014, PATS!BOEM!, Studio Flits, Veilig Uitgaan = Veilig Thuiskomen, Verkeerscarrousel, Verkeersmarkt. 3D tripping car klassikaal, alcohol en drugs in het verkeer, Tracks, VROJ, Zeven Sloten. KNMV Risico Herkennen. Veilig blijven fietsen test, driewiel fiets ontdekdagen, voorlichting fietsspiegels, fietsclubs, e-bike trainingdagen, Het Nieuwe Fietsen, Zomerchallenge Drenthe, seniorenbeurs Mobiliteit & Veiligheid, Fietsvitaalkar, seniorenbuurttraject.			
Ten minste 50% van de senioren is bijgeschoold over de nieuwe verkeersregels.	Doortrappen Ondersteuning VVN/Unive fietsprojecten Veilig blijven fietsen test, driewiel fiets ontdekdagen, voorlichting fietsspiegels, fietsclubs, e-bike trainingdagen, Het Nieuwe Fietsen, Zomerchallenge Drenthe, seniorenbeurs Mobiliteit & Veiligheid, Fietsvitaalkar, seniorenbuurttraject.			

### Thema Hetrogeniteit in het verkeer

Ambitie	Education	Engeneering	Enforcement	Innovation
De provincie stimuleert de gemeenten om de wegen met gemengd gebruik aan te passen waar nodig. Met name de 50 en 60 km wegen. (nodig = wanneer de maximum snelheid in combinatie met gebruikers en weginrichting niet overeenkomt.)	Advies richting gemeenten rondom gemengd gebruik 50 en 60 km wegen.			Ongevalvoorspeller
Alle Drentse wegbeheerders hebben een categoriseringsplan van wegen en fietspaden.	Advies richting gemeenten rondom het afstemmen van de gemeentelijke categoriseringsplannen op de provinciale.	Vastgesteld categoriseringsplan van wegen en fietspaden		
Het Drentse verkeerssysteem is zo ingericht dat het veilig gedrag en veilige interacties tussen verschillende modaliteiten stimuleert.	Verkeersveiligheids-campagnes Regioprogramma Communicatie rondom ADAS	Inzet op geloofwaardige snelheidslimieten.		

## Thema Rijden onder invloed

Ambitie	Education	Engeneering	Enforcement	Innovation
Het niet onder invloed rijden in het verkeer is bij ten minste 90% van de Drenten de sociale norm.	BOB campagne, zomercampagne Ondersteuning VVN Bob teams Ontwikkeling/inzet campagne lachgas Communicatie rondom alcoholcontroles PATS!BOEM!, Veilig uitgaan = Veilig Thuiskomen, Verkeerscarroussel, Verkeersmarkt, 3D tripping car klassikaal, Alcohol en drugs in het verkeer		Controles rijden onder invloed, communicatie rondom controles rijden onder invloed	
Er wordt gebruik gemaakt van slimme en nieuwe handhavingstechnieken m.b.t. bestaande en nieuwe drugs zoals lachgas.			inzet nieuwe handhavingstechnieken	Stimuleren ontwikkeling nieuwe handhavingstechnieken

## Thema Verkeersovertreders

Ambitie	Education	Engeneering	Enforcement	Innovation
Er wordt 20% meer gehandhaafd op VARAS*, o.a. door inzet van nieuwe technologie			Inzet nieuwe handhavingstechnieken Werkgroep verkeershandhaving Verkeershandhaving agenda lokale driehoek DCV overleg	Stimuleren ontwikkeling nieuwe handhavingstechnieken
Ten minste 90% van de Drenten heeft het gevoel dat zij bij overtreding van verkeersregels een boete riskeren.	Campagnes: snelheid, MONO, fietsverlichting, BOB Communiceren over politiecontroles Inzet snelheidsdisplays		Controleacties politie, communicatie over politiecontroles	Gebruik maken van slimme technieken die veilig weggedrag stimuleren met name gericht op snelheid en afleiding

## Bijlage 2 vervolg

### Thema Technologische ontwikkelingen

Ambitie	Education	Engeneering	Enforcement	Innovation
De privacy kaders m.b.t. technologische apparaten zoals het alcoholslot zijn onderzocht en waar mogelijk aangepast zodat deze apparaten kunnen en worden ingezet.				Stimuleren onderzoek privacykaders inzet technologische apparatuur ter bevordering van de verkeersveiligheid
Ten minste 20% meer gebruik van technologisch apparatuur ter bevordering van de verkeersveiligheid zoals ISA en alcoholslot.	Communiceren over gebruik technologisch apparatuur ter bevordering van de verkeersveiligheid			Stimuleren gebruik technologische apparatuur ter bevordering van de verkeersveiligheid zowel voor auto als voor fiets (FIECONN, lanedeparture)
Ten minste 50% meer automatische handhavingssystemen.			Stimuleren inzet automatische handhavingssystemen. Communiceren gebruik automatische handhavingssystemen	Stimulering doorontwikkeling handhavingssystemen
Men weet bij aanschaf van een nieuw technologisch vervoersmiddel wat de risico's en mogelijkheden zijn zodat er veilig gebruik van wordt gemaakt.	Communiceren gebruik ADAS			Stimuleren doorontwikkeling ADAS

### Thema Onervaren verkeersdeelnemers

Ambitie	Education	Engeneering	Enforcement	Innovation
Ten minste 90% van de nieuwe bestuurders in aanraking geweest met verkeersveiligheidscampagnes of educatie.	Inzet verkeersveiligheidscampagnes Tracks, VROJ, VOMOL, KNMV Risico herkennen Ondersteuning VVN verkeersveiligheidsacties			
Scholieren, met name fietsers tussen 10-14 jaar, gaan goed geïnformeerd en geïnstrueerd over de risico's op weg naar school.	Fietsacties en verkeersveiligheidsacties			

Jaar	Totaal	Education/gedrag	Engeneering/infra	Enforcement/handhaving	Innovation/innovatie
<b>2022</b>	€ 4.350.000	€ 1.200.000	€ 3.000.000	€ 50.000	€ 100.000
<b>2023</b>	€ 7.250.000	€ 1.200.000	€ 5.900.000	€ 50.000	€ 100.000
<b>2024</b>	€ 9.650.000	€ 1.200.000	€ 8.300.000	€ 50.000	€ 100.000
<b>2025</b>	€ 8.450.000	€ 1.200.000	€ 7.100.000	€ 50.000	€ 100.000
<b>2026</b>	€ 7.450.000	€ 1.200.000	€ 6.100.000	€ 50.000	€ 100.000
<b>Totaal</b>	<b>€ 37.150.00</b>	<b>€ 6.000.000</b>	<b>€ 30.400.000</b>	<b>€ 250.000</b>	<b>€ 500.000</b>



