

35% van de slachtoffers bij een verkeersongeval een oudere verkeersdeelnemer (60 jaar of ouder) betrokken is. Specifieke locaties waar veelvuldig ongevallen vaak met letsel, plaatsvinden (zogenaamde VOC-locaties) heeft Steenwijkerland gelukkig niet meer. De ambitie, vastgelegd in de strategische mobiliteitsvisie is 25% minder slachtoffers in 5 jaar tijd.

Aanpak lokaal

Gelet op de uitkomst van deze analyse en de koers dat fietsen wordt gestimuleerd uit oogpunt van onder andere gezondheid, duurzaamheid, is het des te belangrijker het fietspadennet op orde te hebben. Hier wordt ook hard aan gewerkt door uitvoering te geven aan de aanpak van de 12 fietspaden uit het Bidbook Land van Weerribben en Wieden. Aan onder andere deze fietspaden wordt groot onderhoud gepleegd en waar mogelijk vindt verbreding plaats samen met vergevingsgezinde bermen. Een potentiële gevaarlijke locatie (VOC-locatie) is de kruising in buurtschap De Klosse. Na een dodelijk ongeval op de kruising heeft nader onderzoek plaatsgevonden. Uit dit onderzoek blijkt dat de kans op herhaling van een ernstig ongeval op deze kruising groot is en het noodzakelijk is deze kruising anders in te richten. Gelet op de hoge urgentie (kans op een nieuw ernstig ongeval), zijn in april van dit jaar extra tijdelijke maatregelen getroffen op deze kruising. Bij ongevallen op kruisingen met provinciale wegen, gaan we in overleg met de provincie (ongeval N333-Beulakkerweg) om te onderzoeken wat de oorzaak is al dan niet welke verbetering er mogelijk zijn. De gevaarlijke kruising rotonde Middenweg - Eesveenseweg is nader onderzocht en waar nodig is de bebording/belijning aangepast zodat de rotonde weer conform de richtlijnen is ingericht. Ernstige ongevallen hebben niet meer plaatsgevonden waardoor de status gevaarlijke locatie voor deze kruising niet meer van toepassing is.

Met alleen de infrastructuur op orde krijgen, zijn we er niet. Ook educatieve projecten en voorlichting is van belang richting verkeersdeelnemers. De groep oudere verkeersdeelnemers wordt daarbij nog steeds groter. Ook blijven ouderen steeds langer mobiel. Op de fiets zijn ouderen erg kwetsbaar vanwege de snelheidsverschillen en lichamelijke beperkingen zoals omkijken bij bv afslaan. Onderzocht wordt nog of nog meer educatie/voorlichting op maat (bv cursus omgaan met e-bike bij aanschaf fiets) kan worden gegeven in samenwerking met lokale partijen (o.a. VVN, fietsverkopers). Ook een aandachtspunt is afleiding in het verkeer door smartphonegebruik. Deze afleiding zorgt ervoor dat de bestuurder minder op de weg en de omgeving let waardoor de kans op een ongeval toeneemt. Met deze genoemde maatregelen is reeds gestart om de stijgende lijn van ongevallen weer te doen laten afbuigen.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Ook landelijke gezien gaat het niet goed gaat met de verkeersveiligheid. Daarom is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030) opgesteld waar proactief naar de risico's die verkeerssituaties kunnen bezitten, wordt gekeken. De provincie is trekker van dit plan en in nauw overleg met partijen wordt risico-gestuurd beleid ontwikkeld de komende tijd. Dit wil zeggen door beschikbare data over elkaar heen te leggen, wordt geprobeerd om risico-situaties in beeld te brengen en die niet op basis van deze rapportage in te schatten zijn. Bij risico gestuurd beleid wordt bv gekeken naar wegkenmerken, omstandigheden en gedragingen van weggebruikers die de kans op gevaarlijke verkeerssituaties vergroten. Op basis hiervan kunnen op deze locaties dan maatregelen (zogenaamde interventies) worden ondernomen om de risico's te verminderen.

Communicatie

Met behulp van lokale partijen (fietsersbond, VVN) en in overleg met wijkverenigingen, plaatselijk- / dorpsbelangen en lokale verkeerscommissies blijft verkeersveiligheid een thema waar we in gesprek over en moeten blijven. Punten die aangedragen zijn, worden altijd in de verkeerscommissie (overleg gemeente, politie en VVN) besproken, waaruit dan een advies volgt en de situatie mogelijk wordt aangepast.

Vervolg

Bij de begroting is een claim ingediend voor de aanpak van de kruising De Klosse. Dit budget dient als cofinanciering voor een provinciale subsidie (50%). Afhankelijk van de besluitvorming rondom de begroting en de toezegging van de subsidie van de provincie Overijssel, is de planning vooralsnog om in de 1e helft van 2021 de kruising verkeersveilig in te richten.

Besluit

Beslispunt 1

Het college besluit de informatienota verkeersveiligheidsanalyse Steenwijkerland vast te stellen.

Bijlagen

1. Verkeersveiligheidsanalyse SWL.pdf

RAPPORT

Verkeersveiligheidsanalyse Steenwijkerland

Periode 2014 tot en met 2019

Klant: Gemeente Steenwijkerland

Referentie: BG3967TPRP200320

Status: 1.0/Definitief

Datum: 8 oktober 2020



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Chopinlaan 12
9722 KE GRONINGEN
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 53 00 **T**
reception.grq-ch@nl.rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Verkeersveiligheidsanalyse Steenwijkerland

Ondertitel:
Referentie: BG3967TPRP200320
Status: 1.0/Definitief
Datum: 8 oktober 2020
Projectnaam: Verkeersveiligheidsanalyse Steenwijkerland
Projectnummer: BG3967-108-100
Auteur(s): Ymkje Veldman

Opgesteld door: Ymkje Veldman

Gecontroleerd door: Govert Nieuwhof

Datum:

Goedgekeurd door: Peter Traas

Datum:

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veeleenvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever. Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Achtergrondinformatie	1
1.3	Ongevallenregistratie	1
2	Werkwijze	3
2.1	Opbouw database	3
2.2	Leeswijzer	3
3	Trend	4
3.1	Inleiding	4
3.2	Gemiddelde trend	4
3.3	Trend in de afgelopen jaren	5
3.4	Taakstelling	6
3.5	Leeftijden (PVE)	6
4	Speerpunten	8
4.1	Inleiding	8
4.2	Fietsverkeer	9
4.3	Bromfietsverkeer	9
4.4	Zwaar verkeer	9
4.5	Alcohol	10
4.6	Jonge verkeersdeelnemers (0 – 11 jaar)	10
4.7	Oudere verkeersdeelnemers (60 jaar en ouder)	10
4.8	Landbouwverkeer	11
5	Verkeersonveilige locaties	12
5.1	Kruispuntongevallen	12
5.2	Wegvakongevallen	13
5.3	Locaties dodelijke ongevallen	13
5.4	Conclusie	14
6	Conclusies en aanbevelingen	15
6.1	Conclusies	15
6.2	Aanbevelingen	15

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Steenwijkerland heeft een nieuwe Mobiliteitsvisie opgesteld, waarin een aantal verkeersveiligheidsdoelstellingen zijn geformuleerd. Als vertrekpunt van het bereiken van deze doelstellingen is inzicht nodig in de staat van de verkeers(on)veiligheid in de gemeente Steenwijkerland. In dit kader is deze verkeersveiligheidsanalyse opgesteld op basis van verkeersongevalscijfers over de periode 2014 - 2019. Deze verkeersveiligheidsanalyse laat de staat zien van de verkeersveiligheid, en dient als vertrekpunt om gericht beleid te vormen om het verkeer in de gemeente Steenwijkerland veiliger te maken.

Naast deze verkeersveiligheidsanalyse wordt er in Nederland gewerkt aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, waaronder ook voor de gemeente Steenwijkerland. Dit is een plan van de Rijksoverheid om de verkeersveiligheid aan te pakken en het aantal verkeersdoden terug te brengen naar nul. Hierbij wordt proactief en risicogestuurd gewerkt aan deze ambitie, om structureel aandacht te schenken aan verkeersveiligheid. In deze rapportage wordt de verbinding gemaakt tussen de uitkomst van de verkeersveiligheidsanalyses en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 voor de gemeente Steenwijkerland.

Deze ongevalsrapportage is een weergave van feiten en cijfers. Op hoofdlijnen is de ongevallentrend van de afgelopen jaren (2014 – 2019) weergegeven, waarna voor een kortere periode de ongevalleengegevens in detail zijn geanalyseerd. In deze rapportage zijn alleen constatering en gedaan die aanleiding kunnen zijn voor nadere ongevalleanalyse.

1.2 Achtergrondinformatie

Nederland is één van de veiligste landen op het gebied van verkeer in Europa. Na een jarenlange dalende trend van verkeersdoden is echter sinds 2015 weer een stijgende trend in het aantal verkeersdoden te zien. Dit blijkt uit de Monitor Verkeersveiligheid van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), die jaarlijks onderzoek doet naar de recente ontwikkelingen in de verkeersveiligheid. De SWOV heeft geen verklaring voor de gevonden ontwikkeling in het toenemende aantal slachtoffers.

1.3 Ongevallenregistratie

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat rapporteert jaarlijks de cijfers over het aantal verkeersgewonden en -doden aan de Tweede Kamer. Basis voor deze rapportage is het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON), dat jaarlijks wordt samengesteld door Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat registreert alle verkeersongevallen die door de politie en weginspecteurs van Rijkswaterstaat zijn vastgelegd. Dit zijn alle ernstige ongevallen, echter zijn dit niet alle verkeersongevallen die plaatsvinden, aangezien de politie niet bij elk ongeval geroepen wordt. De minder ernstige ongevallen, zoals ongevallen met alleen blikschade, vallen dus buiten de ongevalscijfers die via de politie binnenkomen.

De SWOV, Stichting Processen Verbaal (SPV), Stichting Efficiënte Processen Schadeverzekeraars (SEPS) en VIA houden de ongevalscijfers van de minder ernstige ongevallen bij. Deze cijfers zijn op basis van schademeldingen die bij verzekeraars binnen komen. Deze ongevallen worden gemeld met het schadeformulier, maar kan sinds 2018 ook met de app MobielSchadeMelden. Deze gegevens zijn de basis van de STAR (Smart Traffic Accident Reporting)-database, die door VIA beheerd wordt.

Daarnaast publiceert het CBS op basis van ziekenhuisgegevens het aantal verkeersdoden per jaar. Dit zijn bijvoorbeeld slachtoffers van een ongeval die met letsel naar het ziekenhuis worden gebracht, maar daar alsnog overlijden. De politie registreert deze doden niet, omdat zij alleen bij de directe nasleep van een ongeval betrokken zijn. STAR vergelijkt dus elk jaar haar cijfers met die van het CBS en past de gegevens hierna aan in hun eigen database.

VIA en Rijkswaterstaat delen elk jaar de ongevalsgegevens met elkaar, zodat zij beiden hun ongevallendatabase kunnen verrijken met completere cijfers dan de deelregistraties. In deze rapportage maken wij gebruik van de cijfers van VIA, middels het pakket VIA.software. Hier zitten én de BRON- en STAR-database in.

Registratiewijze

Bij het registreren van een ernstig ongeval registreert de politie onder andere de toedracht van het ongeval, locatie, betrokken personen en voertuigen. Ook wordt er eventueel aangegeven of de bestuurder onder invloed van drugs of alcohol verkeerde. Bij een minder ernstig ongeval worden alleen locatie, betrokkenen en voertuigen, via het schadeformulier of de app MobielSchadeMelden.

De afloop van een ongeval wordt in drie categorieën geregistreerd:

- 1 Uitsluitend materiële schade (UMS)
- 2 Letsel
- 3 Dodelijk



Figuur 1: Infographic ongevallenregistratie

2 Werkwijze

2.1 Opbouw database

De verkeersongevallen zijn in het format 'STAR' ingelezen vanuit het analyseprogramma VIA (via.software). In deze rapportage is de periode van 2014 – 2019 beschouwd. Dit zijn de jaren waarvan een definitieve rapportage van verkeersongevallen beschikbaar is. Dit maakt het onder andere mogelijk om over een periode van meerdere jaren de ontwikkeling te beschouwen.

Opbouw analyse

In de analyses wordt de volgende verdeling gemaakt:

1. **Trend:** de eerste stap is dat de stand van zaken omtrent verkeersonveiligheid op alle wegen in de gemeente inzichtelijk is gemaakt. Op basis hiervan kunnen uitspraken worden gedaan ten aanzien van de landelijke, provinciaal en gemeentelijk niveau geformuleerde taakstellingen.
2. **Speerpunten:** van de volgende speerpunten is een specifieke analyse opgesteld:
 - a. Verkeersongevallen met fietsers.
 - b. Verkeersongevallen met bromfietsers.
 - c. Verkeersongevallen met vrachtverkeer.
 - d. Verkeersongevallen met alcohol (art. 8 Wegenverkeerswet).
 - e. Verkeersongevallen met jonge verkeersdeelnemers (12 jaar en jonger).
 - f. Verkeersongevallen met oudere verkeersdeelnemers (65 jaar en ouder).
 - g. Verkeersongevallen met landbouwverkeer
3. **Verkeersonveilige locaties:** aan de hand van de volgende stappen zijn de locaties in kaart gebracht:
 - Een locatieoverzicht van de verkeersonveilige locaties geordend naar het aantal geregistreerde ongevallen
 - Locaties in de vier aaneengesloten jaren waar dodelijke- en letselongevallen hebben plaatsgevonden:
 - Locaties met minimaal drie gewogen ongevallen in een periode van drie aaneengesloten jaren worden gekenmerkt als VOC-locaties. Hierbij geldt dat een ongeval met dodelijke afloop of met letsel als 1 en een ongeval met uitsluitend materiele schade als 0,1 wordt beschouwd.
 - De verkeersonveilige locaties zijn onderverdeeld in wegvakken en kruispunten per wegbeheerder

2.2 Leeswijzer

De tabellen met ongevalgegevens per speerpunt zijn opgenomen in de bijlage 1. In de volgende hoofdstukken is kort ingegaan op de belangrijkste constatering uit de ongevalgegevens.

3 Trend

3.1 Inleiding

Bij de trend is ingegaan op het in hoofdlijnen inzichtelijk maken wat de huidige stand van zaken met betrekking tot de verkeersveiligheid in de gemeente Steenwijkerland is. Het betreft het totaal van alle wegen in de gemeente Steenwijkerland waar de gemeente beheerder van is.

Daarnaast is een beschrijving van de taakstellingen van de verkeersveiligheid opgesteld. Hierbij is een doorvertaling gemaakt naar de taakstellingen voor de gemeente Steenwijkerland en hoe de huidige stand van zaken zich verhoudt ten opzichte van de landelijke taakstellingen.

3.2 Gemiddelde trend

Verkeersongevallen

Het aantal verkeersongevallen bedroeg in de periode 2014 – 2019 gemiddeld 252 per jaar op de wegen binnen de gemeente. Bij deze ongevallen vielen gemiddeld 37,8 slachtoffers (letsel en doden) per jaar. Het aantal verkeersongevallen fluctueert met minimaal 205 ongevallen in 2018 tot maximaal 278 ongevallen in 2016.

Bij gemiddeld 165 ongevallen per jaar op het wegennet in beheer van de gemeente was de verdeling in de afloop van de ongevallen als volgt:

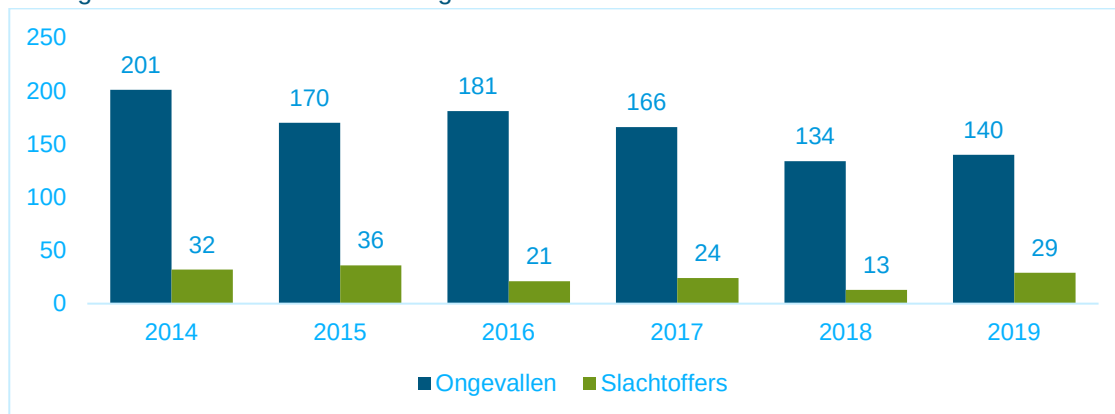
- Gemiddeld 0,8 dodelijk(e) ongeval(len) per jaar
- Gemiddeld 26 letselongevallen (ongevallen met 1 of meerdere ernstige-, ziekenhuis- en verkeersslachtoffers) per jaar
- 141 ongevallen met uitsluitend materiele schade (UMS-ongevallen)

Verkeersslachtoffers

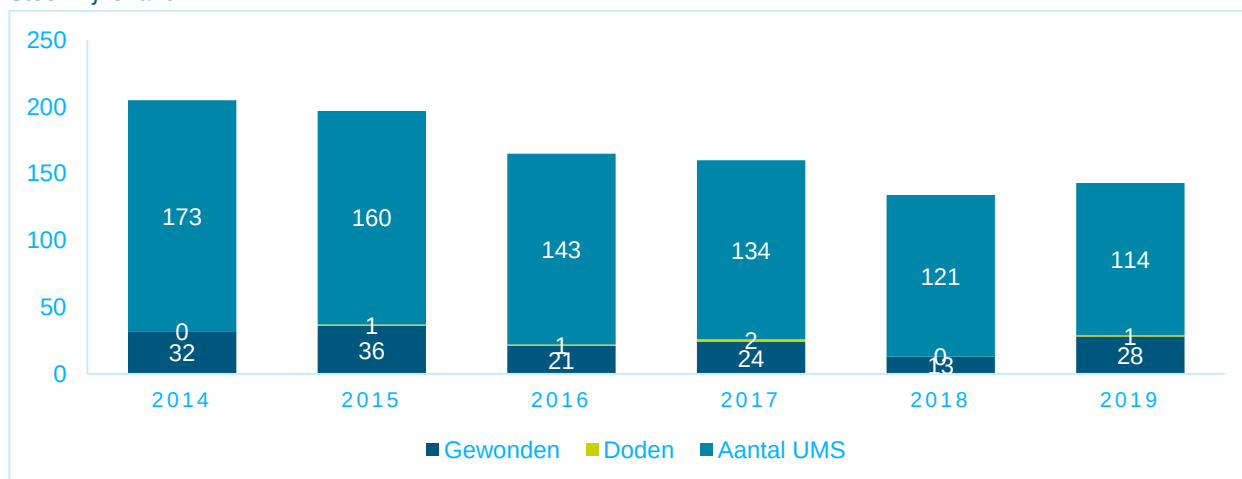
In de periode 2014 tot 2019 zijn in totaal 155 verkeersslachtoffers geregistreerd op het wegennet in beheer van de gemeente. In 2018 vielen er 13 verkeersslachtoffers en in 2015 was dit zelfs nog 36 verkeersslachtoffers. Helaas is in 2019 het aantal slachtoffers meer dan verdubbeld ten opzichte van 2018. De uitsplitsing naar de verschillende type verkeersslachtoffers is in de onderstaande figuur 3-1 opgenomen.

3.3 Trend in de afgelopen jaren

De trend van de afgelopen jaren op het wegennet in beheer van de gemeente Steenwijkerland, is ondergebracht in de onderstaande figuren 3-1 en 3-2.



Figuur 3-1: Aantal ongevallen slachtoffers per jaar op grondgebied van de gemeente en wegbeheerder Steenwijkerland



Figuur 3-2: afloop bij de slachtofferongevallen per jaar op grondgebied en wegbeheerder van de gemeente Steenwijkerland.

Conclusie

De bovenstaande grafiek 3-1 laat zien dat het aantal ongevallen in de periode 2014-2018 met ca 30% is gedaald. Helaas zet de daling niet door in 2019. In 2019 is sprake van een stijging in ongevallen.

Ook in aantal slachtoffers is een dalende lijn zichtbaar in de periode 2014-2018 waarbij in 2018 duidelijk minder slachtoffers zijn gevallen als in de jaren daarvoor namelijk van 32 slachtoffers in 2014 tot 13 in 2018. In 2019 is ineens sprake van een forse stijging naar 29 slachtoffers. Het verschil tussen 2014 en 2019 is maar 3 slachtoffers. Het aantal verkeersdoden is 0 in 2014 en 2018. In 2017 zijn er in de gemeente Steenwijkerland twee doden in het verkeer gevallen.

Bekend is dat in 2019 drie verkeersongevallen met dodelijke afloop hebben plaatsgevonden. Op het gemeentelijk wegennet was dit bij De Klosse. De andere dodelijke ongevallen vonden plaats op N331 en N762, die in beheer zijn van de provincie Overijssel en daarom zijn deze niet in de figuren opgenomen. Dit bevestigt wel dat dat ook qua dodelijke ongevallen geen sprake meer is van een dalende lijn.

3.4 Taakstelling

In deze paragraaf is ingegaan op de gevolgen van de nationale taakstellingen voor de gemeente Steenwijkerland. De taakstelling van het SPV 2030 is als volgt:

- 0 verkeersdoden in 2030.

Verkeersdoden in Steenwijkerland

Op het wegennet in beheer van de gemeente zijn de in de periode 2014 – 2019 vijf slachtoffers overleden naar aanleiding van drie ongevallen:

2014: geen verkeersdoden

2015: 1 verkeersdode

- Een 84-jarige mannelijke fietser welke op een kruispunt in de flank in botsing is gekomen met een personenauto (bestuurder mannelijk, 23 jaar)

2016: 1 verkeersdode

- Een 71-jarige fietsster is overleden nadat zij van haar fiets is gevallen

2017: 2 verkeersdoden

- Een 24-jarige mannelijke bestuurder van een auto en zijn mannelijk 44-jarige passagier zijn overleden nadat de auto tijdens een eenzijdig ongeval en harde windstoten te water kwam.

2018: geen verkeersdoden

2019: 1 verkeersdode

- Een vrouwelijke E-bike bestuurster van 79 jaar is overleden nadat zij is aangereden door een personenauto die geen voorrang verleende aan de fietser.

Conclusie

In 2014 en 2018 zijn er geen doden als gevolg van een verkeersongeval te betreuren. In 2015, 2016 en 2019 is ieder jaar één verkeersdode gevallen. Uitschieter is het ongeval in 2017 waarbij twee mannen om het leven kwamen. Om de taakstelling ten opzichte van het aantal doden te behalen is blijvende aandacht voor de verkeersonveiligheid noodzakelijk.

3.5 Leeftijden (PVE)

Gedurende hun hele 'verkeersleven' is het belangrijk om verkeersdeelnemers de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer. Dit wordt ook wel Permanente Verkeerseducatie (PVE) genoemd.

Onder het permanente karakter valt het anticiperen op de ontoereikende gedragsvoorwaarde en het steeds voortbouwen op de eerdere- en fundamentele leggen voor de latere verkeerseducatie.

De leeftijden voor de PVE zijn onderscheiden in zes groepen. Deze indeling is gebaseerd op de combinatie van leeftijd en verkeersmodaliteit. In deze paragraaf wordt op alle leeftijdsgroepen ingegaan.

In de volgende grafiek en tabel zijn de aantallen van de verschillende leeftijdsgroepen die betrokken zijn bij een ongeval op het wegennet in beheer van de gemeente Steenwijkerland uitgesplitst. Dit betreft de periode 2014 tot en met 2019. In de onderstaande tabel zijn de absolute aantallen per leeftijdscategorie opgenomen.

Leeftijdsklasse	Ongevallen	UMS		Letsel		Dodelijk	
		Abs	Perc	Abs	Perc	Abs	Perc
0 - 3 jaar	0	0		0		0	
4 - 11 jaar	6	4	67%	2	33%	0	0%
12 - 15 jaar	15	5	33%	10	67%	0	0%
16 - 17 jaar	17	7	41%	10	59%	0	0%
18 - 24 jaar	175	139	79%	34	19%	2	1%
25 - 59 jaar	444	364	82%	78	18%	2	0%
60 jaar en ouder	242	180	74%	59	24%	3	1%

Figuur 3-3: Leeftijdscategorieën betrokken bij een ongeval op het wegennet in beheer van de gemeente Steenwijkerland.

De groep waarbij het vaakst UMS optrad, is tussen de 25 en 59 jaar. Daarnaast vallen in deze groep procentueel de minste letselongevallen. De ouderen (60 jaar en ouder) maken in tegenstelling tot de beginnend bestuurders (18 tot 24 jaar) minder UMS-ongevallen mee maar hebben vaker letsel dan de andere categorieën vanaf de (beginnend) bestuurders.

Conclusie

Wanneer de inwoners van de gemeente Steenwijkerland op de leeftijd zijn om een voertuig te mogen besturen, neemt het aantal UMS-ongevallen sterk toe ten opzichte van de leeftijd onder de 18 jaar.

4 Speerpunten

4.1 Inleiding

Voor de gemeente Steenwijkerland is een aantal specifieke groepen geformuleerd. Deze groepen ongevallen zijn opvallend qua aantal verkeersslachtoffers of omdat ze met gerichte maatregelen 'bereikbaar' zijn. Een groot deel van de lopende activiteiten van het landelijke en provinciale beleid is met name op deze groepen gericht.

In bijlage 1 is per speerpunt een overzicht gegeven van de ontwikkeling van de geregistreerde verkeersongevallen op het wegennet in beheer van de gemeente Steenwijkerland voor de periode 2014 – 2019 (behalve voor de verkeersongevallen per wegbeheerder). De in deze rapportage behandelde speerpunten zijn als volgt:

1. Fietsverkeer.
2. Bromfietsverkeer.
3. Vrachtverkeer.
4. Alcohol art. 8 WvW.
5. Jonge verkeersdeelnemers (12 jaar en jonger).
6. Oudere verkeersdeelnemers (65 jaar en ouder).
7. Landbouwvoertuigen

Het aantal ongevallen en slachtoffers per speerpunt zijn in de onderstaande tabel en bijlage 1 opgenomen:

Speerpunt	Aantal ongevallen	Slachtoffers (letsel/dodelijk)		
		Aantal	% mate van risico	% van totaal aantal slachtoffers
Totaal aantal ongevallen in de gemeente Steenwijkerland	992	155	16%	
Fietzers	107	76	71%	49%
Bromfietzers	38	16	42%	10%
Vrachtverkeer	35	2	6%	1%
Alcohol bestuurder (art. 8 WvW)	23	10	43%	6%
Jonge verkeersdeelnemers: 0-11 jaar	6	2	33%	1%
Oudere verkeersdeelnemers: 60 jaar en ouder	242	55	23%	35%
Landbouwvoertuigen	12	1	8%	1%

Tabel 4-1: Aantal ongevallen en slachtoffers per speerpunt op het wegennet in beheer van de gemeente Steenwijkerland.

Voor tabel 4-1 geldt dat de afzonderlijke aantallen verkeersongevallen en -slachtoffers per speerpunt niet bij elkaar opgeteld mogen worden. Anders zal er sprake zijn van een dubbeltelling. Bij een verkeersongeval met een bromfiets kan immers bijvoorbeeld ook zwaar verkeer betrokken zijn.

De bovenstaande tabel laat zien dat er uitzonderlijk veel fietsers zijn betrokken bij ongevallen in de gemeente Steenwijkerland. Bij alle ongevallen met letsel was in 49% een fietser betrokken. Daarnaast is het aandeel ouderen dat is betrokken bij een ongeval ook hoog. Bij 35% van alle ongevallen met letsel was een oudere verkeersdeelnemer betrokken.

4.2 Fietsverkeer

Fietsers zijn een kwetsbare groep verkeersdeelnemers. Veelal scholieren en ouderen maken gebruik van de fiets om zich te verplaatsen. De gemiddelde inwoner van Overijssel legt in 2017 zelfs de meeste fietskilometers (1.001 kilometer) per jaar af (Bron: CBS). De specifieke gegevens zijn toegevoegd in Bijlage 1 Speerpunten; fietsers. De opvallendste punten zijn hieronder samengevat:

- In de periode 2014 – 2019 hebben er 130 ongevallen plaatsgevonden waarbij een fietser betrokken was.
- De meeste fietsongevallen (107) vinden plaats op de fietspaden en/of wegen in beheer van de gemeente.
- Het meest voorkomende type ongeval (50 ongevallen met 33 slachtoffers) met slachtoffers zijn flankongevallen (43,4%).
- In 2015 en 2016 vond 1 dodelijk fietsongeval plaats.
- De meeste ongevallen vinden in het 2e (31) en 3e (34) kwartaal van het jaar plaats. Dit is vermoedelijk te verklaren doordat in deze kwartalen beter weer is om te fietsen en dat er meer recreatieve fietsers zijn.
- In de leeftijdscategorie ouder dan 60 jaar (39) vinden de meeste ongevallen plaats.

Helaas is geen goede verdeling te maken tussen het aantal ongevallen met e-bikes en normale fietsen, aangezien deze categorieën in de database pas laat toegevoegd zijn. Daarnaast worden ze ook niet altijd goed ingevuld.

4.3 Bromfietsverkeer

Brom- en snorfietsers lopen een relatief groot risico om slachtoffer te worden van een ongevallen. Er is dan een trend dat er minder doden onder de bromfietsers vallen, maar het risico om ernstig gewond te raken of te overlijden door een ongeval blijft groot in tegenstelling tot andere vervoerswijzen. Bij de registratie van ongevallen is geen onderscheid tussen brom- en snorfietsers. Hierdoor zijn de risico's van brom- en snorfietsen afzonderlijk niet te onderscheiden (Bron: SWOV). De specifieke gegevens zijn toegevoegd in Bijlage 1 Speerpunten; Bromfietsers. De opvallendste punten zijn hieronder samengevat:

- In totaal hebben 49 ongevallen plaatsgevonden waarbij bromfietsverkeer betrokken was in de periode 2014 – 2019.
- De meeste (38) ongevallen vinden plaats op het wegennet in beheer van de gemeente.
- Meest voorkomende aard van een ongeval is een flankongeval (22).
- De leeftijd van de meeste slachtoffers zijn tussen de 18 – 24 jaar oud (28,1%).
- Het grootste deel van de ongevallen (33) vonden plaats binnen de bebouwde kom.

4.4 Zwaar verkeer

In het geval dat bij een ongeval vrachtauto's betrokken zijn, hebben deze ongevallen vaak ernstige gevolgen. Vooral als de tegenpartij van een veel kleinere omvang (langzaam verkeer/personenauto) is, hebben deze veelal weinig kans tegen de grote massa van het zware verkeer (Bron: SWOV). De specifieke gegevens zijn toegevoegd in Bijlage 1 Speerpunten; Zwaar Verkeer. De opvallendste punten zijn hieronder samengevat:

- In totaal hebben 63 ongevallen plaatsgevonden waarbij zwaar verkeer betrokken was in de periode 2014 – 2019.
- De meeste ongevallen met zwaar verkeer (35 stuks) vonden plaats op de gemeentelijke wegen.

- In 2014 vonden maar liefst 10 ongevallen plaats en in 2018 nog maar 1 ongeval waarbij zwaar verkeer was betrokken.
- De meest voorkomende aard van het ongeval is onbekend (14) gevolgd door een flankongeval (9).
- 12 ongevallen vonden plaats buiten de bebouwde kom, 15 binnen de bebouwde kom en bij 8 ongevallen is dit niet geregistreerd.

4.5 Alcohol

Bestuurders die alcohol hebben genuttigd kunnen verkeerssituaties minder goed beoordelen en de gevaren minder tijdig herkennen. Gevolg hiervan is dat zij minder snel reageren en daardoor het voertuig minder goed besturen. Al deze factoren leiden tot een hoger ongevalsrisico (Bron: SWOV). De specifieke gegevens zijn toegevoegd in Bijlage 1 Speerpunten; Alcohol. De opvallendste punten zijn hieronder samengevat:

- In totaal hebben 33 ongevallen plaatsgevonden waarbij er alcohol in het spel was in de periode 2014 – 2019.
- De meeste ongevallen (23) vonden plaats op de gemeentelijke wegen.
- Circa een derde van deze ongevallen bestond uit dat de bestuurders (10) botste tegen een vast voorwerp.
- De meeste ongevallen vonden plaats op een weekenddag (12).
- Alcohol gerelateerde ongevallen vonden het meeste plaats in de avond (8) en nacht (8).
- De meest voorkomende leeftijdscategorie is 25 tot 59 jaar (14) die betrokken was bij een ongeval waarbij werd gereden onder invloed.

4.6 Jonge verkeersdeelnemers (0 – 11 jaar)

De belangrijkste vervoerswijzen waarbij kinderen het meest bij een ongeval zijn betrokken zijn lopen, fietsen en als passagier in een auto. Kinderen beschikken nog niet over de vaardigheid van het inschatten van gevaarlijke situaties in het verkeer (Bron: SWOV). De specifieke gegevens zijn toegevoegd in Bijlage 1 Speerpunten; Jonge Verkeersdeelnemers. De opvallendste punten zijn hieronder samengevat:

- In totaal zijn zeven jonge verkeersdeelnemers betrokken geraakt bij een ongeval.
- Hiervan vonden zes ongevallen plaats op het gemeentelijke netwerk.
- De ongevallen waar zij betrokken waren meestal flankongevallen (3).
- De ongevallen vonden meestal in de avondspits plaats (4).

4.7 Oudere verkeersdeelnemers (60 jaar en ouder)

Oudere verkeersdeelnemers hebben een verhoogd overlijdensrisico in het verkeer. Hiervan is de belangrijkste oorzaak dat zij een grotere fysieke kwetsbaarheid hebben. Ook spelen fysieke functies bij dat ouderen vaker bij een bepaald type ongeval betrokken zijn. Een voorbeeld is het links afslaan op een kruispunt (bron: SWOV). De specifieke gegevens zijn toegevoegd in Bijlage 1 Speerpunten; Oudere Verkeersdeelnemers. De opvallendste punten zijn hieronder samengevat:

- 242 van de 371 ongevallen vonden plaats op het gemeentelijk netwerk (65% van het totaal).
- De meeste ongevallen vonden in 2014 (48) en 2016 (44) plaats ten opzichte van 33 stuks in 2017 en ook 33 in 2018 (op gemeentelijke wegen). In 2019 steeg het aantal ongevallen weer naar 41.

- Bij de ongevallen op de gemeentelijke wegen zijn in totaal 55 gewonden gevallen, waarvan 31 op de fiets en 5 op de e-bike.
- De meeste ongevallen zijn flank (92) ongevallen, daarna volgen ongevallen met onbekende oorzaak (77).
- Bij 170 ongevallen was een personenauto betrokken.

4.8 Landbouwverkeer

Landbouwverkeer is traag maar heeft een grote massa wat kan zorgen voor ernstig letsel bij bestuurders van personenauto's en langzaam verkeer. Voertuigen worden qua omvang ook steeds groter als gevolg van schaalvergroting. Daarnaast komt landbouwverkeer vaker op de weg doordat kavels verder uit elkaar liggen. De specifieke gegevens zijn toegevoegd in Bijlage 1 Speerpunten; Landbouwverkeer. De opvallendste punten zijn hieronder samengevat:

- In de gemeente Steenwijkerland zijn 18 ongevallen bekend waarbij landbouwverkeer betrokken is geweest:
- 12 ongevallen vonden plaats op het gemeentelijk wegennet, 6 ongevallen vond plaats op het provinciaal wegennet.
- In 2017 hebben geen ongevallen plaatsgevonden waarbij een landbouwvoertuig bij was betrokken.

5 Verkeersonveilige locaties

De verkeersonveilige locaties in de gemeente Steenwijkerland zijn voortgekomen uit de geregistreerde verkeersongevallen in de periode 2014 – 2019. De wegvakken en kruispunten zijn in één kaart opgenomen en voorzien van een tabel met de specificatie van de ongevallen.

In dit hoofdstuk hanteren wij de volgende definitie voor een verkeersongevalconcentratielocatie (VOC-locaties):

- Locaties met minimaal drie gewogen ongevallen in een periode van de laatste drie aaneengesloten jaren worden gekenmerkt als verkeersongevalconcentratielocatie (VOC-locaties). Hierbij geldt dat een ongeval met dodelijke afloop of met letsel als 1 en een ongeval met uitsluitend materiele schade als 0,1 wordt beschouwd. Een locatie wordt als VOC-locatie aangemerkt als de score hoger dan een 3 is over de laatste drie jaar. Dit is een definitie die de provincie Overijssel hanteert om VOC-locaties te achterhalen.
- De verkeersonveilige locaties zijn onderverdeeld in wegvakken en kruispunten per wegbeheerder.

5.1 Kruispuntongevallen

Tabel 5-1 laat de vijf meest onveilige kruispunten in de gemeente Steenwijkerland zien. De locaties van deze kruispunten zijn opgenomen in onderstaande tabel. De volgorde van de tabel is bepaald aan de hand van de hoeveelheid ongevallen op de kruispunten in de jaren 2014 - 2019.

Nr.	Kruispunt	Dodelijk	Letsel	UMS	Totaal	VOC-locatie 2017-2019	Beheerder
1	Rotonde Eesveenseweg – Middenweg	0	7	1	8	Nee, ongevallen alleen in 2015 – 2017	Gemeente
2	De Bramen, Gasthuisdijk, Klosseweg	1	1	5	6	Nee, ongevallen alleen in 2017 - 2019	Gemeente
3	Koningin Wilhelminalaan, Paasloregel, Steenwijkerweg	0	1	5	6	Nee, ongevallen alleen in 2016 en 2018 + 2019	Gemeente
4	Cornelisgracht, N334	0	2	3	5	Nee, ongevallen alleen in 2015, 2017 – 2018	Gemeente/ provincie
5	Rotonde Gagelsweg, Meppelerweg	0	2	2	4	Nee, ongevallen alleen in 2014 – 2016 + 2018	Gemeente

Tabel 5-1: Locaties meest onveilige kruispunten in de gemeente Steenwijkerland.

Er zijn geen kruispunten als VOC-locatie aangemerkt. De rotonde Eesveenseweg – Middenweg heeft bijvoorbeeld wel een hoog aantal letselongevallen, echter heeft er in 2019 geen ongeval plaatsgevonden waardoor het geen VOC-locatie (meer) is.

De locaties waar ongevallen op kruispunten plaatsvonden, zijn opgenomen in de kaart in bijlage 2.

5.2 Wegvakongevallen

Tabel 5-2 laat de acht wegvakken met de meeste letsel ongevallen in de gemeente Steenwijkerland zien, over de periode 2014 – 2019. De locaties van deze wegvakken zijn opgenomen in onderstaande tabel. De volgorde van de tabel is bepaald aan de hand van de hoeveelheid letsel- en dodelijke ongevallen op de wegvakken.

Nr.	Wegvak	Dodelijk	Letsel	UMS	Totaal	VOC-locatie 2017-2019	Beheerder
1	Blokszijlerdijk, Blankenham	0	4	1	4	Nee, ongevallen in 2014 – 2017	Gemeente
3	Dwarssloot-Oost	0	2	0	2	Nee, ongeval in 2014	Gemeente
4	Burg. Kuiperslaan, Oldemarkt	0	2	0	2	Nee, ongeval in 2014	Gemeente
5	Beulakerweg, parallelweg oostzijde	0	2	0	2	Nee, ongeval alleen in 2014	Gemeente
6	Beulakerweg, parallelweg westzijde	0	2	0	2	Nee, ongeval alleen in 2017	Gemeente
7	Hammerdijk, Blankenham	0	2	0	2	Nee, ongevallen alleen in 2016 – 2017	Gemeente
8	Steenwijkerdiep-Noord	0	2	0	2	Nee, ongevallen alleen in 2017	Gemeente
9	Burg. Slompweg,	0	2	1	3	Nee, ongevallen in 2017 en 2018	Gemeente

Tabel 5-2: Locaties meest onveilige wegvakken in de gemeente Steenwijkerland.

Er zijn geen wegvakken aangemerkt als VOC-locatie. Op de Blokszijlerdijk hebben bijvoorbeeld wel veel letselongevallen plaatsgevonden, echter in de laatste twee jaar van deze rapportage niet. Hierdoor is er geen sprake van een VOC-locatie. De locaties waar ongevallen op wegvakken plaatsvonden, zijn opgenomen in de kaart in bijlage 3.

5.3 Locaties dodelijke ongevallen

In deze paragraaf zijn de locaties van de dodelijke ongevallen op de gemeentelijke wegen in de periode 2014 – 2019 opgenomen. De nummers van de locaties komen overeen met de specificatie van de ongevallen. De locaties op de kaart zijn in bijlage 4 opgenomen.

Nr.	Locatie	Dodelijk	Letsel	UMS	Totaal	Beheerder
1	Wegvak Vosjacht, Giethoorn	1	0	0	1	Gemeente
2	Wegvak Thijssengracht, Giethoorn	2	0	0	1	Gemeente
3	Kruispunt Ossenzijlerweg – Weerdijk, Oldemarkt	1	0	0	1	Gemeente
4	Kruispunt De Bramen, Gasthuisdijk, Klosseweg	1	1	0	1	Gemeente

Tabel 5-3: Locaties van dodelijke ongevallen in de gemeente Steenwijkerland.

Specificatie ongevalslocaties

1. Locatie: Vosjacht in Giethoorn, 8 september 2016
 Wegbeheerder: Gemeente Steenwijkerland
 Oorzaak: Eenzijdig, namelijk van de fiets gevallen
 Betrokkenen: 71-jarige fietsster
 Afloop: vrouw overleden naar aanleiding van het ongeval
2. Locatie: Thijssengracht in Giethoorn, 13 september 2017
 Wegbeheerder: Gemeente Steenwijkerland
 Oorzaak: Eenzijdig, namelijk auto te water
 Betrokkenen: Personenauto bestuurder mannelijk 24 jaar en passagier mannelijk 44 jaar
 Afloop: Beide inzittenden overleden
 Overig: het is onbekend wanneer het ongeval plaatsvond. De auto in de vaart is opgemerkt door een automobilist. Ter plaatse van het voertuig waren geen inzittenden aanwezig. De overleden personen zijn enkele dagen na het ongeval in het water gevonden.
3. Locatie: kruispunt Ossenzijlerweg – Weerdijk in Oldemarkt, 3 juli 2015
 Wegbeheerder: Gemeente Steenwijkerland
 Oorzaak: Flankongeval
 Betrokkenen: Personenauto bestuurder mannelijk, 23 jaar en mannelijke bestuurder fietser, 84 jaar
 Afloop: Fietser 84 jaar in het ziekenhuis overleden
 Overig: de 23-jarige automobilist reed op de Ossenzijlerweg toen de 84-jarige fietser ter hoogte van de Weerdijk plotseling de weg overstak. De automobilist probeerde nog uit te wijken, maar kon een botsing niet voorkomen. In de auto zaten overigens nog vier personen.
4. Locatie: Kruispunt De Bramen – Gasthuisdijk – Klosseweg, 18 mei 2019
 Wegbeheerder: Gemeente
 Oorzaak: Flankongeval, waarbij een personenauto met 51-jarige bestuurster geen voorrang verleende aan twee E-bike bestuursters van 79 en 65 jaar.
 Betrokkenen: Personenauto bestuurder vrouwelijk 51 jaar en E-bikebestuursters van 79 en 65 jaar.
 Afloop: E-bike bestuursters in eerste instantie gewond geraakt, later overleed de zwaargewonde 79-jarige mevrouw alsnog in het ziekenhuis.

5.4 Conclusie

Er zijn op de kruispunten en wegvakken in de gemeente Steenwijkerland geen VOC-locaties aanwezig over de laatste drie jaar (2017 – 2019) van deze rapportage.

Het aantal ongevalslocaties op wegvakken is bijna 1200 ten opzichte van ca. 400 ongevalslocaties op kruispunten. Het hoge aantal ongevalslocaties op wegvakken heeft als oorzaak dat een wegvak lang kan zijn waardoor meerdere locaties op één punt zijn vastgezet zoals tussen twee kruispunten.

Uit de resultaten van de locaties van dodelijke ongevallen is het opvallend dat de meeste ongevallen plaatsvonden op het gemeentelijk wegennet. Een verklaring hiervoor is dat in de gemeente Steenwijkerland verhoudingsgewijs veel gemeentelijke wegen zijn, in tegenstelling tot wegen waar Rijkswaterstaat of de Provincie Overijssel wegbeheerder is.

6 Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies

In deze rapportage is ingegaan op de ongevallen tussen 2014 en 2019 in de gemeente Steenwijkerland. De belangrijkste conclusies zijn:

- Tot 2018 is er een dalende lijn zichtbaar in het totaal aantal ongevallen en slachtoffers op het wegennet van de gemeente Steenwijkerland. In 2019 is er een voorzichtige stijging in het aantal ongevallen te zien, en een forse stijging in het aantal slachtoffers.
- In 2014 en 2018 is geen verkeersdode binnen de gemeente Steenwijkerland gevallen. In de andere jaren zijn er wel verkeersdoden gevallen, maar hier is geen sprake van een trend.
- Het aantal UMS-ongevallen toeneemt op het moment dat mensen de leeftijd bereiken om een voertuig te mogen besturen.
- Dat bij 49% van de slachtoffers bij een verkeersongeval in Steenwijkerland een fietser betrokken is geweest en dat bij 35% van de slachtoffers bij een verkeersongeval in Steenwijkerland een oudere verkeersdeelnemer (60 jaar en ouder) is.
- Er is geen sprake meer van een VOC-locatie, een locatie waar in de laatste drie jaar de nodige ongevallen hebben plaatsgevonden. De rotonde Middenweg – Eesveenseweg was tot 2018 een VOC-locatie. In 2019 heeft geen ongeval plaatsgevonden waardoor “deze titel” is komen te vervallen voor deze kruising.

6.2 Aanbevelingen

Aanbevelingen Steenwijkerland

Op basis van de conclusies hoe het met de verkeersveiligheid in de gemeente Steenwijkerland is gesteld, zijn twee specifieke aanbevelingen te noemen:

1. Ouderen

Cijfers van het CBS laten zien dat de groep oudere verkeersdeelnemers steeds groter wordt. Een trend die hier gaat ontstaan is dat de ouderen langer mobiel willen blijven. Dit gegeven speelt ook in een gemeente zoals de Steenwijkerland. Ouderen verplaatsen zich grotendeels met de auto of de fiets. Op de fiets zijn ouderen erg kwetsbaar vanwege snelheidsverschillen, meer vetergang hebben en lichamelijke beperkingen zoals omkijken bij afslaan. Om ongevallen te voorkomen en letsel te verkleinen zijn infrastructurele- en verkeerseducatieve maatregelen nodig.

2. Fietzers

Ook fietsers zijn een kwetsbare groep verkeersdeelnemers. Ook in Steenwijkerland gebeuren veel ongevallen met fietsers. De grootste groepen fietsers zijn ouderen en scholieren. Om ongevallen te voorkomen en het letsel te verkleinen, is het noodzakelijk dat maatregelen worden getroffen. Maatregelen zijn bijvoorbeeld het inrichten van vergevingsgezinde fietspaden (fietspaden met kantmarkering en een verharde berm bijvoorbeeld) en educatie op maat.

Algemeen

Na een jarenlange trend van een toenemende verkeersveiligheid, is de afname van het aantal ongevallen in Nederland gestagneerd. Daarbij staat de ontwikkelingen van nieuwe voertuigen en technologie ook niet stil. Deze ontwikkelingen spelen ook een rol in de gemeente Steenwijkerland. Twee trends zijn hieronder uit- en toegelicht:

1. De E-bike

Door de ontwikkeling zoals de E-bike maakt mobiliteit voor veel groepen, zoals ouderen, mogelijk. E-bikes worden vaker voor langere afstanden tot 15 kilometer ingezet ten opzichte van een fiets zonder ondersteuning. Deze laatste wordt voornamelijk voor ritten tot ca. 7,5km gebruikt. Om het toenemend aantal ongevallen met fietsers te verminderen zijn infrastructurele- en verkeerseducatieve maatregelen nodig.

2. Smartphonegebruik

Naast de grote risicofactoren van ongewenst gedrag zoals alcohol achter het stuur, snelheid en door rood rijden, zien we een nieuw probleem ontstaan in de vorm van afleiding in het verkeer. Het gebruik van de smartphones (Whatsappen, Social Media bekijken) tijdens het rijden neemt toe en is een serieus probleem. De afleiding zorgt ervoor dat de bestuurder niet meer op de weg en omgeving let en hierdoor neemt de ongevalskans tijdens het 'appen' tot zes keer zoveel toe (Bron: SWOV).

Lokale ontwikkelingen

De gemeente Steenwijkerland besteedt veel aandacht aan verkeerseducatie en levert voorlichting aan alle doelgroepen. Echter gezien de uitkomst van deze verkeersveiligheidsanalyse is het wenselijk nog gerichter maatwerk te leveren.

Wat betreft de locatie specifieke onveiligheid, zoals de rotonde Middenweg – Eesveenseweg, is gericht onderzoek uitgevoerd in 2019. De bevindingen hier waren dat enkele incidentele ongevallen hebben geleid tot een hoge score op het zijn van een VOC-locatie. Gelet op de uitkomst van het onderzoek en dat in 2019 geen zwaar ongeval op de rotonde Middenweg - Eesveenseweg heeft plaatsgevonden, is deze rotonde/kruising geen VOC-locatie meer en ontbreekt de aanleiding om de kruising aan te passen. Uit een vergelijkbaar onderzoek naar de kruising De Bramen – Gasthuisdijk – Klosseweg blijkt dat geadviseerd wordt, deze kruising wel aan te pakken. De kans op een nieuwe ernstig ongeval is aanwezig. De verdere uitwerking van deze kruising wordt op dit moment nader onderzocht. De kruising Koningin Wilhelminalaan – Paasloregel – Steenwijkerweg is in de eerste helft van 2020 aangepast als onderdeel van de reconstructie van de Steenwijkerweg.

De gemeente Steenwijkerland pakt verder verscheidene fietspaden aan door middel van groot onderhoud. Hierbij wordt de asfaltverharding vervangen door betonverharding en (waar mogelijk) worden de fietspaden verbreed samen met aandacht voor vergevingsgezind inrichten van bermen.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030

Deze rapportage is een weergave van de verkeersveiligheid over de periode 2014 – 2019. Dit is een periode die in het verleden ligt, waardoor het beleid hierop altijd reactief is. In het SPV 2030 kijkt men proactief naar de risico's die verkeerssituaties kunnen bezitten. Belangrijke graadmeters hierin zijn het aantal conflicten tussen langzaam en snel verkeer en de massa's van voertuigen. Deze rapportage laat zien dat het met de verkeersveiligheid gebaseerd op objectieve cijfers redelijk goed gesteld is. Dit is een goed vertrekpunt als "basis op orde".

Met het SPV kunnen andere gevaarlijke verkeerssituaties naar voren komen, die op basis van deze rapportage niet in te schatten zijn. Zo is bekend dat er situaties in de gemeente Steenwijkerland zijn waar meldingen komen over gevaarlijke situaties. Echter hoeven deze situaties niet naar voren te komen uit de

objectieve verkeerscijfers uit deze verkeersveiligheidsanalyse. Omdat er nog geen ongeval heeft plaatsgevonden, hoeft echter niet te betekenen dat dit verkeersveilige locaties zijn.

Het doel van SPV is om met risicogestuurd beleid de verkeersveiligheid te verbeteren. Bij risicogestuurd beleid wordt gekeken naar specifieke risicofactoren, zoals wegkenmerken, omstandigheden of gedragingen van weggebruikers, die de kans op gevaarlijke verkeerssituaties vergroten. Op basis daarvan kunnen maatregelen worden genomen om deze risico's te verminderen. Om een stap richting de doelstelling van het SPV, nul verkeersdoden in 2030, te nemen, is aanvullend onderzoek nodig waar in de gemeente Steenwijkerland deze risico's het grootst zijn en welke maatregelen hierop te nemen zijn.

Bijlage 1 Speerpunten

Fietzers

Tabel B1.1: Fiets- en E-bike verkeersongevallen en -slachtoffers naar jaar; wegen in beheer van gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Jaar	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevalle		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Dod		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
2014	20	10,0%	22	8,2%	21	10,1%	13	40,6%	13	40,6%	0	0,0%	7	4,0%
2015	22	10,9%	27	10,1%	27	13,0%	21	65,6%	20	62,5%	1	0,0%	1	0,6%
2016	16	8,0%	18	6,7%	17	8,2%	13	40,6%	12	37,5%	1	0,0%	2	1,4%
2017	15	7,5%	18	6,7%	17	8,2%	9	28,1%	9	28,1%	0	0,0%	5	3,7%
2018	12	6,0%	14	5,2%	14	6,8%	6	18,8%	6	18,8%	0	0,0%	6	5,0%
2019	22	10,9%	26	9,7%	24	11,6%	14	43,8%	13	40,6%	1	0,0%	8	6,6%
Totaal	107	10,8%	125	9,0%	120	11,0%	76	49,0%	73	47,4%	3	60,0%	29	3,4%

* percentage is uitgezet naar totaal aantal ongevallen, slachtofferongevallen e.d. per periode

Tabel B1.2: Fiets- en E-bike verkeersongevallen en -slachtoffers naar wegbeheerder; wegen in gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Wegbeheerder	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevalle		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Dod		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
Gemeente	107	82,3%	125	81,7%	120	82,2%	76	80,9%	73	80,2%	3	100,0%	29	82,9%
Provincie	23	17,7%	28	18,3%	26	17,8%	18	19,1%	18	19,8%	0	0,0%	6	17,1%
Locatie onbekend	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Totaal	130	100,0%	153	100,0%	146	100,0%	94	100,0%	91	100,0%	3	100,0%	35	100,0%

Tabel B1.3: Fiets- en E-bike verkeersongevallen en -slachtoffers naar type ongeval; wegen in beheer van gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Type ongeval	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevalle		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Dod		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
Eenzijdig	12	11,2%	12	9,6%	11	9,2%	11	14,5%	10	13,7%	1	33,3%	0	0,0%
Flank	50	46,7%	58	46,4%	56	46,7%	33	43,4%	31	42,5%	2	66,7%	17	58,6%
Frontaal	7	6,5%	7	5,6%	7	5,8%	5	6,6%	5	6,8%	0	0,0%	2	6,9%
Geparkeerd voertuig	2	1,9%	2	1,6%	2	1,7%	2	2,6%	2	2,7%	0	0,0%	0	0,0%
Kop/staart	5	4,7%	8	6,4%	8	6,7%	4	5,3%	4	5,5%	0	0,0%	1	3,4%
Los voorwerp	4	3,7%	5	4,0%	5	4,2%	3	3,9%	3	4,1%	0	0,0%	1	3,4%
Onbekend	24	22,4%	30	24,0%	28	23,3%	17	22,4%	17	23,3%	0	0,0%	7	24,1%
Vast voorwerp	1	0,9%	1	0,8%	1	0,8%	1	1,3%	1	1,4%	0	0,0%	0	0,0%
Voetganger	2	1,9%	2	1,6%	2	1,7%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1	3,4%
Totaal	107	100,0%	125	100,0%	120	100,0%	76	100,0%	73	100,0%	3	100,0%	29	100,0%

Tabel B1.4: Fiets- en E-bike verkeersongevallen en -slachtoffers naar maand; wegen in beheer van gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Maand	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevalle		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Dod		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
1e kwartaal	15	14,0%	16	12,8%	15	12,5%	11	14,5%	11	15,1%	0	0,0%	3	11,1%
2e kwartaal	33	30,8%	41	32,8%	38	31,7%	23	30,3%	22	30,1%	1	33,3%	7	25,9%
3e kwartaal	36	33,6%	45	36,0%	44	36,7%	25	32,9%	23	31,5%	2	66,7%	12	44,4%
4e kwartaal	23	21,5%	23	18,4%	23	19,2%	17	22,4%	17	23,3%	0	0,0%	5	18,5%
Totaal	107	100,0%	125	100,0%	120	100,0%	76	100,0%	73	100,0%	3	100,0%	27	100,0%

Tabel B1.5: Fiets- en E-bike slachtoffers naar leeftijd; wegen in beheer van gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Leeftijd slachtoffer	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevalle		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Dod		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
4 - 11 jaar	5	4,7%	5	4,0%	5	4,2%	1	1,3%	1	1,4%	0	0,0%	4	13,8%
12 - 15 jaar	10	9,3%	11	8,8%	11	9,2%	4	5,3%	4	5,5%	0	0,0%	5	17,2%
16 - 17 jaar	5	4,7%	5	4,0%	5	4,2%	2	2,6%	2	2,7%	0	0,0%	3	10,3%
18 - 24 jaar	10	9,3%	10	8,0%	10	8,3%	7	9,2%	7	9,6%	0	0,0%	2	6,9%
25 - 59 jaar	33	30,8%	37	29,6%	37	30,8%	23	30,3%	23	31,5%	0	0,0%	8	27,6%
> 60 jaar	39	36,4%	52	41,6%	52	43,3%	39	51,3%	36	49,3%	3	100,0%	8	27,6%
niet ingevuld	5	4,7%	5	4,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1	3,4%
Totaal	107	100,0%	125	100,0%	120	100,0%	76	100,0%	73	100,0%	3	100,0%	31	106,9%

Bromfietzers

Tabel B1.6: Bromfiets verkeersongevallen en -slachtoffers naar jaar; wegen in beheer van gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2018

Jaar	ONGEVALLLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Doden		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
2014	8	4,0%	18	6,7%	16	7,7%	6	18,8%	6	18,8%	0	0,0%	3	1,7%
2015	9	4,5%	16	6,0%	12	5,8%	3	9,4%	3	9,4%	0	0,0%	6	3,8%
2016	3	1,5%	6	2,2%	6	2,9%	1	3,1%	1	3,1%	0	0,0%	2	1,4%
2017	6	3,0%	10	3,7%	7	3,4%	3	9,4%	3	9,4%	0	0,0%	3	2,2%
2018	6	3,0%	11	4,1%	10	4,8%	1	3,1%	1	3,1%	0	0,0%	5	4,1%
2019	6	3,0%	10	3,7%	8	3,9%	2	6,3%	2	6,3%	0	0,0%	4	
Totaal	38	3,8%	71	5,1%	59	5,4%	16	10,3%	16	10,4%	0	0,0%	23	2,7%

* percentage is uitgezet naar totaal aantal ongevallen, slachtofferongevallen e.d. per periode

Tabel B1.7: Bromfiets verkeersongevallen en -slachtoffers naar wegbeheerder; wegen in gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Wegbeheerder	ONGEVALLLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Doden		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
Gemeente	38	77,6%	71	76,3%	59	74,7%	16	76,2%	16	76,2%	0	#DIV/0!	23	79,3%
Provincie	11	22,4%	22	23,7%	20	25,3%	5	23,8%	5	23,8%	0	#DIV/0!	6	20,7%
Rijk	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	0	0,0%
Totaal	49	100,0%	93	100,0%	79	100,0%	21	100,0%	21	100,0%	0	#DIV/0!	29	100,0%

Tabel B1.8: Bromfiets verkeersongevallen en -slachtoffers naar type ongeval; wegen in beheer van gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Type ongeval	ONGEVALLLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Doden		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
Eenzijdig	3	7,9%	3	4,2%	2	3,4%	1	6,3%	1	6,3%	0	#DIV/0!	2	8,7%
Flank	22	57,9%	48	67,6%	40	67,8%	12	75,0%	12	75,0%	0	#DIV/0!	11	47,8%
Frontaal	1	2,6%	2	2,8%	2	3,4%	1	6,3%	1	6,3%	0	#DIV/0!	0	0,0%
Kop - staart ongeval	1	2,6%	2	2,8%	2	3,4%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	1	4,3%
Los voorwerp	1	2,6%	2	2,8%	1	1,7%	1	6,3%	1	6,3%	0	#DIV/0!	0	0,0%
Onbekend	8	21,1%	10	14,1%	9	15,3%	1	6,3%	1	6,3%	0	#DIV/0!	7	30,4%
Vast voorwerp	1	2,6%	2	2,8%	1	1,7%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	1	4,3%
Voetganger	1	2,6%	2	2,8%	2	3,4%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	1	4,3%
Totaal	38	100,0%	71	100,0%	59	100,0%	16	100,0%	16	100,0%	0	#DIV/0!	23	100,0%

Tabel B1.9: Bromfiets verkeersongevallen en -slachtoffers naar bebouwde kom; wegen in beheer van gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Bebouwde kom	ONGEVALLLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Doden		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
Binnen bebouwde kom	33	86,8%	64	90,1%	52	88,1%	16	100,0%	16	100,0%	0	#DIV/0!	18	90,0%
Buiten bebouwde kom	2	5,3%	3	4,2%	3	5,1%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	2	10,0%
niet ingevuld	3	7,9%	4	5,6%	4	6,8%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	3	15,0%
Totaal	38	100,0%	71	100,0%	59	100,0%	16	100,0%	16	100,0%	0	#DIV/0!	20	115,0%

Tabel B1.10: Bromfiets verkeersongevallen en -slachtoffers naar maand; wegen in beheer van gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Maand	ONGEVALLLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Doden		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
1e kwartaal	7	18,4%	10	14,9%	9	16,1%	3	18,8%	3	18,8%	0	#DIV/0!	3	13,0%
2e kwartaal	16	42,1%	32	47,8%	25	44,6%	7	43,8%	7	43,8%	0	#DIV/0!	9	39,1%
3e kwartaal	6	15,8%	12	17,9%	12	21,4%	3	18,8%	3	18,8%	0	#DIV/0!	4	17,4%
4e kwartaal	9	23,7%	13	19,4%	10	17,9%	3	18,8%	3	18,8%	0	#DIV/0!	7	30,4%
Totaal	38	100,0%	67	100,0%	56	100,0%	16	100,0%	16	100,0%	0	#DIV/0!	23	100,0%

Tabel B1.11: Bromfiets slachtoffers naar leeftijd; wegen in beheer van gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Leeftijd slachtoffer	ONGEVALLLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Doden		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
4 - 11 jaar	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	0	0,0%
12 - 15 jaar	1	3,1%	3	4,2%	3	5,1%	1	6,3%	1	6,3%	0	#DIV/0!	0	0,0%
16 - 17 jaar	5	15,6%	6	8,5%	6	10,2%	4	25,0%	4	25,0%	0	#DIV/0!	2	8,7%
18 - 24 jaar	9	28,1%	18	25,4%	18	30,5%	5	31,3%	5	31,3%	0	#DIV/0!	6	26,1%
25 - 59 jaar	8	25,0%	18	25,4%	18	30,5%	3	18,8%	3	18,8%	0	#DIV/0!	6	26,1%
> 60 jaar	5	15,6%	14	19,7%	14	23,7%	3	18,8%	3	18,8%	0	#DIV/0!	5	21,7%
niet ingevuld	4	12,5%	12	16,9%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	4	17,4%
Totaal	32	100,0%	71	100,0%	59	100,0%	16	100,0%	16	100,0%	0	#DIV/0!	23	100,0%

Zwaar verkeer

Tabel B1.12: Verkeersongevallen en -slachtoffers zwaar verkeer naar jaar; wegen in beheer gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2018

Jaar	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Dodan		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
2014	10	5,0%	10	3,7%	3	1,4%	0	0,0%	1	3,1%	0	0,0%	9	5,2%
2015	5	2,5%	5	1,9%	2	1,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	5	3,1%
2016	7	3,5%	8	3,0%	5	2,4%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	7	4,9%
2017	7	3,5%	7	2,6%	6	2,9%	0	0,0%	1	3,1%	0	0,0%	6	4,5%
2018	2	1,0%	2	0,7%	2	1,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	2	1,7%
2019	4	2,0%	4	1,5%	3	1,4%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	4	
Totaal	35	3,5%	36	2,6%	21	1,9%	0	0,0%	2	1,3%	0	0,0%	33	3,9%

* percentage is uitgezet naar totaal aantal ongevallen, slachtofferongevallen e.d. per periode

Tabel B1.13: Verkeersongevallen en -slachtoffers zwaar verkeer naar wegbeheerder; wegen in gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Wegbeheerde	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Dodan		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
Gemeente	35	55,6%	36	56,3%	21	48,8%	0	#DIV/0!	2	100,0%	0	#DIV/0!	33	56,9%
Provincie	13	20,6%	13	20,3%	11	25,6%	0	#DIV/0!	0	0,0%	0	#DIV/0!	11	19,0%
Rijk	13	20,6%	13	20,3%	10	23,3%	0	#DIV/0!	0	0,0%	0	#DIV/0!	12	20,7%
Locatie onbekend	2	3,2%	2	3,1%	1	2,3%	0	#DIV/0!	0	0,0%	0	#DIV/0!	2	3,4%
Totaal	63	96,8%	64	100,0%	43	100,0%	0	#DIV/0!	2	100,0%	0	#DIV/0!	58	100,0%

Tabel B1.14: Verkeersongevallen en -slachtoffers zwaar verkeer naar type ongeval; wegen in beheer gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Type ongeval	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Dodan		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
Eenzijdig	1	2,9%	1	2,8%	1	4,8%	0	#DIV/0!	0	0,0%	0	#DIV/0!	1	3,0%
Flank	9	25,7%	10	27,8%	7	33,3%	0	#DIV/0!	0	0,0%	0	#DIV/0!	9	27,3%
Frontaal	3	8,6%	3	8,3%	2	9,5%	0	#DIV/0!	2	100,0%	0	#DIV/0!	1	3,0%
Kop/staart	2	5,7%	2	5,6%	2	9,5%	0	#DIV/0!	0	0,0%	0	#DIV/0!	2	6,1%
Onbekend	14	40,0%	14	38,9%	5	23,8%	0	#DIV/0!	0	0,0%	0	#DIV/0!	14	42,4%
Vast voorwerp	6	17,1%	6	16,7%	4	19,0%	0	#DIV/0!	0	0,0%	0	#DIV/0!	6	18,2%
Totaal	35	100,0%	36	100,0%	21	100,0%	0	#DIV/0!	2	100,0%	0	#DIV/0!	33	100,0%

Tabel B1.15: Verkeersongevallen en -slachtoffers zwaar verkeer naar bebouwde kom; wegen in beheer gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Bebouwde Kom	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Dodan		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
Binnen bebouwde kom	15	42,9%	16	44,4%	11	52,4%	0	#DIV/0!	1	50,0%	0	#DIV/0!	14	42,4%
Buiten bebouwde kom	12	34,3%	12	33,3%	9	42,9%	0	#DIV/0!	1	50,0%	0	#DIV/0!	11	33,3%
Niet ingevuld	8	22,9%	8	22,2%	1	4,8%	0	#DIV/0!	0	0,0%	0	#DIV/0!	8	24,2%
Totaal	35	100,0%	36	77,8%	21	95,2%	0	#DIV/0!	2	100,0%	0	#DIV/0!	33	75,8%

Alcohol

Tabel B1.16: Verkeersongevallen en -slachtoffers met alcohol (artikel 8) naar jaar; wegen in beheer gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Jaar	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Doden		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
2014	8	4,0%	8	3,0%	8	3,9%	3	9,4%	3	9,4%	0	0,0%	5	2,9%
2015	1	0,5%	1	0,4%	1	0,5%	1	3,1%	1	3,1%	0	0,0%	0	0,0%
2016	2	1,0%	2	0,7%	2	1,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	2	1,4%
2017	4	2,0%	5	1,9%	5	2,4%	4	12,5%	4	12,5%	0	0,0%	1	0,7%
2018	3	1,5%	3	1,1%	3	1,4%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	3	2,5%
2019	5	2,5%	5	1,9%	5	2,4%	2	6,3%	2	6,3%	0	0,0%	2	
Totaal	23	2,3%	24	1,7%	24	2,2%	10	6,5%	10	6,5%	0	0,0%	13	1,5%

* percentage is uitgezet naar totaal aantal ongevallen, slachtofferongevallen e.d. per periode

Tabel B1.17: Verkeersongevallen en -slachtoffers met alcohol (artikel 8) naar wegbeheerder; wegen in gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Wegbeheerder	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Doden		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
Gemeente	23	69,7%	24	70,6%	24	70,6%	10	83,3%	10	83,3%	10	83,3%	13	61,9%
Provincie	7	21,2%	7	20,6%	7	20,6%	1	8,3%	1	8,3%	1	8,3%	6	28,6%
Rijk	3	9,1%	3	8,8%	3	8,8%	1	8,3%	1	8,3%	1	8,3%	2	9,5%
Onbekend	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Totaal	33	100,0%	34	100,0%	34	100,0%	12	100,0%	12	100,0%	12	100,0%	21	100,0%

Tabel B1.18: Verkeersongevallen en -slachtoffers met alcohol (artikel 8) naar type ongeval; wegen in beheer gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Type ongeval	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Doden		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
Eenzijdig	5	21,7%	6	25,0%	6	25,0%	4	40,0%	4	40,0%	0	#DIV/0!	2	15,4%
Flank	2	8,7%	2	8,3%	2	8,3%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	1	7,7%
Frontaal	2	8,7%	2	8,3%	2	8,3%	2	20,0%	2	20,0%	0	#DIV/0!	0	0,0%
Los voorwerp	1	4,3%	1	4,2%	1	4,2%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	1	7,7%
Onbekend	3	13,0%	3	12,5%	3	12,5%	1	10,0%	1	10,0%	0	#DIV/0!	2	15,4%
Vast voorwerp	10	43,5%	10	41,7%	10	41,7%	3	30,0%	3	30,0%	0	#DIV/0!	7	53,8%
Totaal	23	100,0%	24	100,0%	24	100,0%	10	100,0%	10	100,0%	0	#DIV/0!	13	100,0%

Tabel B1.19: Dagaanduiding naar afloop bij ongevallen met alcohol (artikel 8); wegen in beheer gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Dagaanduiding	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Doden		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
Werkdag	11	47,8%	11	45,8%	11	45,8%	3	30,0%	3	30,0%	0	#DIV/0!	7	53,8%
Weekend	12	52,2%	13	54,2%	13	54,2%	7	70,0%	7	70,0%	0	#DIV/0!	6	46,2%
Totaal	23	100,0%	24	100,0%	24	100,0%	10	100,0%	10	100,0%	0	#DIV/0!	13	100,0%

Tabel B1.20: Uuraanduiding naar afloop bij ongevallen met alcohol (artikel 8); wegen in beheer gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Dagdeel	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Doden		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
Nacht	8	34,8%	8	33,3%	8	33,3%	3	30,0%	3	30,0%	0	#DIV/0!	5	38,5%
Ochtendspits	1	4,3%	1	4,2%	1	4,2%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	1	7,7%
Middagspits	1	4,3%	1	4,2%	1	4,2%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	1	7,7%
Middag	3	13,0%	3	12,5%	3	12,5%	1	10,0%	1	10,0%	0	#DIV/0!	1	7,7%
Avondspits	2	8,7%	2	8,3%	2	8,3%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	2	15,4%
Avond	8	34,8%	9	37,5%	9	37,5%	6	60,0%	6	60,0%	0	#DIV/0!	3	23,1%
Totaal	23	100,0%	24	100,0%	24	100,0%	10	100,0%	10	100,0%	0	#DIV/0!	13	100,0%

Tabel B1.22: Leeftijd slachtoffers bij ongevallen met alcohol (artikel 8); wegen in beheer gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Leeftijd slachtoffer	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Doden		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
18 - 24 jaar	8	34,8%	8	33,3%	8	33,3%	2	20,0%	2	20,0%	0	#DIV/0!	5	38,5%
25 - 59 jaar	14	60,9%	15	62,5%	15	62,5%	8	80,0%	8	80,0%	0	#DIV/0!	7	53,8%
> 60 jaar	1	4,3%	1	4,2%	1	4,2%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	1	7,7%
Totaal	23	100,0%	24	100,0%	24	100,0%	10	100,0%	10	100,0%	0	#DIV/0!	13	100,0%

Tabel B1.22: Vervoerswijze naar afloop bij ongevallen met alcohol (artikel 8); wegen in beheer gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Vervoerswijze	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Doden		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
Bestelauto	2	8,3%	2	8,3%	2	8,3%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	2	15,4%
Bromfiets+	1	4,2%	1	4,2%	1	4,2%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	0	0,0%
Fiets	1	4,2%	1	4,2%	1	4,2%	1	10,0%	1	10,0%	0	#DIV/0!	0	0,0%
Overige	1	4,2%	1	4,2%	1	4,2%	1	10,0%	1	10,0%	0	#DIV/0!	0	0,0%
Personenauto	19	79,2%	19	79,2%	19	79,2%	8	80,0%	8	80,0%	0	#DIV/0!	11	84,6%
Totaal	24	100,0%	24	100,0%	24	100,0%	10	100,0%	10	100,0%	0	#DIV/0!	13	100,0%

Jonge verkeersdeelnemers

Tabel B1.23: Verkeersongevallen en -slachtoffers met jonge verkeersdeelnemers naar jaar; wegen in beheer gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Jaar	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Doden		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
2014	1	0,5%	1	0,4%	1	0,5%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1	0,6%
2015	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
2016	1	0,5%	1	0,4%	1	0,5%	1	3,1%	1	3,1%	0	0,0%	0	0,0%
2017	2	1,0%	2	0,7%	2	1,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	2	1,5%
2018	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
2019	2	1,0%	1	0,4%	2	1,0%	1	3,1%	1	3,1%	0	0,0%	1	
Totaal	6	0,6%	5	0,4%	6	0,5%	2	1,3%	2	1,3%	0	0,0%	4	0,5%

* percentage is uitgezet naar totaal aantal ongevallen, letselongevallen e.d. per periode

Tabel B1.24: Verkeersongevallen en -slachtoffers met jonge verkeersdeelnemers naar wegbeheerder; wegen in gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Wegbeheerder	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Doden		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
Gemeente	6	85,7%	5	83,3%	6	85,7%	2	100,0%	2	100,0%	0	#DIV/0!	4	80,0%
Provincie	1	14,3%	1	16,7%	1	14,3%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	1	20,0%
Rijk	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	0	0,0%
Totaal	7	100,0%	6	100,0%	7	100,0%	2	100,0%	2	100,0%	0	#DIV/0!	5	100,0%

Tabel B1.25: Verkeersongevallen en -slachtoffers met jonge verkeersdeelnemers naar aard ongeval; wegen in beheer gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Type ongeval	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Doden		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
Eenzijdig	1	16,7%	0	0,0%	1	16,7%	1	50,0%	1	50,0%	0	#DIV/0!	0	0,0%
Flank	3	50,0%	3	60,0%	3	50,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	3	75,0%
Kop - staart ongeval	1	16,7%	1	20,0%	1	16,7%	1	50,0%	1	50,0%	0	#DIV/0!	0	0,0%
onbekend	1	16,7%	1	20,0%	1	16,7%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	1	25,0%
Totaal	6	100,0%	5	100,0%	6	100,0%	2	100,0%	2	100,0%	0	#DIV/0!	4	100,0%

Tabel B1.26: Verkeersongevallen en -slachtoffers met jonge verkeersdeelnemers naar dagdeel; wegen in beheer gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Dagdeel	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Doden		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
Ochtend	1	16,7%	1	20,0%	1	16,7%	1	50,0%	1	50,0%	0	#DIV/0!	0	0,0%
Middagspits	1	16,7%	1	20,0%	1	16,7%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	1	25,0%
Avondspits	4	66,7%	3	60,0%	4	66,7%	1	50,0%	1	50,0%	0	#DIV/0!	3	75,0%
Aantal	6	100,0%	5	100,0%	6	100,0%	2	100,0%	2	100,0%	0	#DIV/0!	4	100,0%

Oudere verkeersdeelnemers

Tabel B1.27: Verkeersongevallen en -slachtoffers met oudere verkeersdeelnemers naar jaar; wegen in beheer van gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Jaar	ONGEVALLLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Dodan		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
2014	48	23,9%	58	21,6%	58	28,0%	10	31,3%	10	31,3%	0	0,0%	37	21,4%
2015	43	21,4%	48	17,9%	48	23,2%	12	37,5%	11	34,4%	1	0,0%	30	18,8%
2016	44	21,9%	49	18,3%	49	23,7%	9	28,1%	8	25,0%	1	0,0%	34	23,8%
2017	33	16,4%	41	15,3%	41	19,8%	8	25,0%	8	25,0%	0	0,0%	24	17,9%
2018	33	16,4%	36	13,4%	36	17,4%	6	18,8%	6	18,8%	0	0,0%	27	22,3%
2019	41	20,4%	48	17,9%	48	23,2%	13	40,6%	12	37,5%	1	0,0%	28	23,1%
Totaal	242	24,4%	280	20,1%	280	25,6%	58	37,4%	55	35,7%	3	60,0%	180	21,3%

* percentage is uitgezet naar totaal aantal ongevallen, slachtofferongevallen e.d. per periode

Tabel B1.28: Verkeersongevallen en -slachtoffers met oudere verkeersdeelnemers naar wegbeheerder; wegen in gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Wegbeheerder	ONGEVALLLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Dodan		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
Gemeente	242	65,2%	280	66,5%	280	66,0%	58	68,2%	55	68,8%	3	60,0%	180	64,5%
Provincie	100	27,0%	111	26,4%	113	26,7%	23	27,1%	21	26,3%	2	40,0%	74	26,5%
Rijk	25	6,7%	26	6,2%	27	6,4%	3	3,5%	3	3,8%	0	0,0%	22	7,9%
Onbekend	4	1,1%	4	1,0%	4	0,9%	1	1,2%	1	1,3%	0	0,0%	3	1,1%
Totaal	371	98,9%	421	99,0%	424	99,1%	85	98,8%	80	98,8%	5	100,0%	279	98,9%

Tabel B1.29: Verkeersongevallen en -slachtoffers met oudere verkeersdeelnemers naar type ongeval; wegen in beheer gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Type ongeval	ONGEVALLLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Dodan		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
Eenzijdig	15	6,2%	15	5,4%	15	5,4%	9	16,4%	8	14,5%	1	33,3%	6	3,3%
Flank	92	38,0%	111	39,6%	111	39,6%	20	36,4%	18	32,7%	2	66,7%	70	38,9%
Frontaal	16	6,6%	20	7,1%	20	7,1%	2	3,6%	2	3,6%	0	0,0%	14	7,8%
Geparkeerd voertuig	1	0,4%	1	0,4%	1	0,4%	1	1,8%	1	1,8%	0	0,0%	0	0,0%
Kop - staart ongeval	17	7,0%	19	6,8%	19	6,8%	3	5,5%	3	5,5%	0	0,0%	14	7,8%
Los voorwerp	5	2,1%	6	2,1%	6	2,1%	2	3,6%	2	3,6%	0	0,0%	3	1,7%
Onbekend	77	31,8%	87	31,1%	87	31,1%	15	27,3%	15	27,3%	0	0,0%	61	33,9%
Vast voorwerp	13	5,4%	13	4,6%	13	4,6%	2	3,6%	5	9,1%	0	0,0%	8	4,4%
Voetganger	6	2,5%	8	2,9%	8	2,9%	1	1,8%	1	1,8%	0	0,0%	4	2,2%
Totaal	242	100,0%	280	100,0%	280	100,0%	55	100,0%	55	100,0%	3	100,0%	180	100,0%

Tabel B1.30: Vervoerswijze naar afloop bij ongevallen met oudere verkeersdeelnemers; wegen in beheer gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Vervoerswijze	ONGEVALLLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Dodan		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
Bestelauto	9	3,5%	9	3,2%	9	3,2%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	8	4,3%
Bromfiets+	10	3,9%	10	3,6%	10	3,6%	3	5,2%	3	5,5%	0	0,0%	7	3,7%
E-bike	6	2,4%	7	2,5%	7	2,5%	6	10,3%	5	9,1%	1	33,3%	1	0,5%
Fiets	39	15,4%	45	16,1%	45	16,1%	33	56,9%	31	56,4%	2	66,7%	7	3,7%
Motor	8	3,1%	8	2,9%	8	2,9%	3	5,2%	3	5,5%	0	0,0%	4	2,1%
Overige	7	2,8%	7	2,5%	7	2,5%	3	5,2%	3	5,5%	0	0,0%	4	2,1%
Personenauto	170	66,9%	189	67,5%	189	67,5%	9	15,5%	9	16,4%	0	0,0%	152	81,3%
Vast/Los object	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Voetganger	2	0,8%	2	0,7%	2	0,7%	1	1,7%	1	1,8%	0	0,0%	1	0,5%
Vrachtauto	3	1,2%	3	1,1%	3	1,1%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	3	1,6%
Totaal	254	100,0%	280	100,0%	280	100,0%	58	100,0%	55	100,0%	3	100,0%	187	100,0%

Landbouwverkeer

Tabel B1.35: Verkeersongevallen en -slachtoffers met landbouwverkeer naar jaar; wegen in beheer gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Jaar	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Dodën		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
2014	3	1,5%	3	1,1%	2	1,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	3	1,7%
2015	2	1,0%	2	0,7%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	2	1,2%
2016	1	0,5%	1	0,4%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1	0,6%
2017	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
2018	1	0,5%	1	0,4%	1	0,5%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
2019	5	2,5%	5	1,9%	6	2,9%	1	3,1%	1	3,1%	0	0,0%	2	1,2%
Totaal	12	1,2%	12	0,9%	9	0,8%	1	0,6%	1	0,6%	0	0,0%	8	0,9%

* percentage is uitgezet naar totaal aantal ongevallen, slachtofferongevallen e.d. per periode

Tabel B1.36: Verkeersongevallen en -slachtoffers met landbouwverkeer naar wegbeheerder; wegen in gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Wegbeheerder	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Dodën		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
Gemeente	12	66,7%	12	66,7%	16	15,2%	2	15,4%	1	100,0%	0	#DIV/0!	8	72,7%
Provincie	6	33,3%	6	33,3%	32	30,5%	4	30,8%	0	0,0%	0	#DIV/0!	3	27,3%
Rijk	0	0,0%	0	0,0%	57	54,3%	7	53,8%	0	0,0%	0	#DIV/0!	0	0,0%
Totaal	18	100,0%	18	100,0%	105	100,0%	13	100,0%	1	100,0%	0	#DIV/0!	11	100,0%

Tabel B1.37: Dagaanduiding naar afloop bij ongevallen met landbouwverkeer; wegen in beheer gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Dagaanduiding	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Dodën		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
Werkdag	11	91,7%	11	91,7%	8	88,9%	1	100,0%	1	100,0%	0	#DIV/0!	8	100,0%
Weekend	1	8,3%	1	8,3%	1	11,1%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	0	0,0%
Ongevallen	12	100,0%	12	100,0%	9	100,0%	1	100,0%	1	100,0%	0	#DIV/0!	8	100,0%

Tabel B1.38: Uuraanduiding naar afloop bij ongevallen met landbouwverkeer; wegen in beheer gemeente Steenwijkerland periode 2014 - 2019.

Dagdeel	ONGEVALLEN								AFLOOP IN DRIE CATEGORIEËN					
	Ongevallen		Partijen		Betrokkenen		Slachtoffers		Gewonden		Dodën		Aantal UMS	
	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage	absoluut	percentage*
Ochtendspits	1	8,3%	1	8,3%	1	11,1%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	1	12,5%
Ochtend	2	16,7%	2	16,7%	1	11,1%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	2	25,0%
Middagspits	1	8,3%	1	8,3%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	1	12,5%
Middag	1	8,3%	1	8,3%	1	11,1%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	1	12,5%
Avondspits	5	41,7%	5	41,7%	5	55,6%	0	0,0%	0	0,0%	0	#DIV/0!	2	25,0%
Avond	2	16,7%	2	16,7%	1	11,1%	1	100,0%	1	100,0%	0	#DIV/0!	1	12,5%
Ongevallen	12	100,0%	12	100,0%	9	100,0%	1	100,0%	1	100,0%	0	#DIV/0!	8	100,0%

Bijlage 2 Kruispuntongevallen Steenwijkerland

Kruispuntongevallen 2014 - 2019

Totaal

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 8

Wegen

Steenwijkerland

Wegbeheerder

- Rijk
- Provincie
- Gemeente
- Gemeenten
Masker
- Bebouwde
kommen

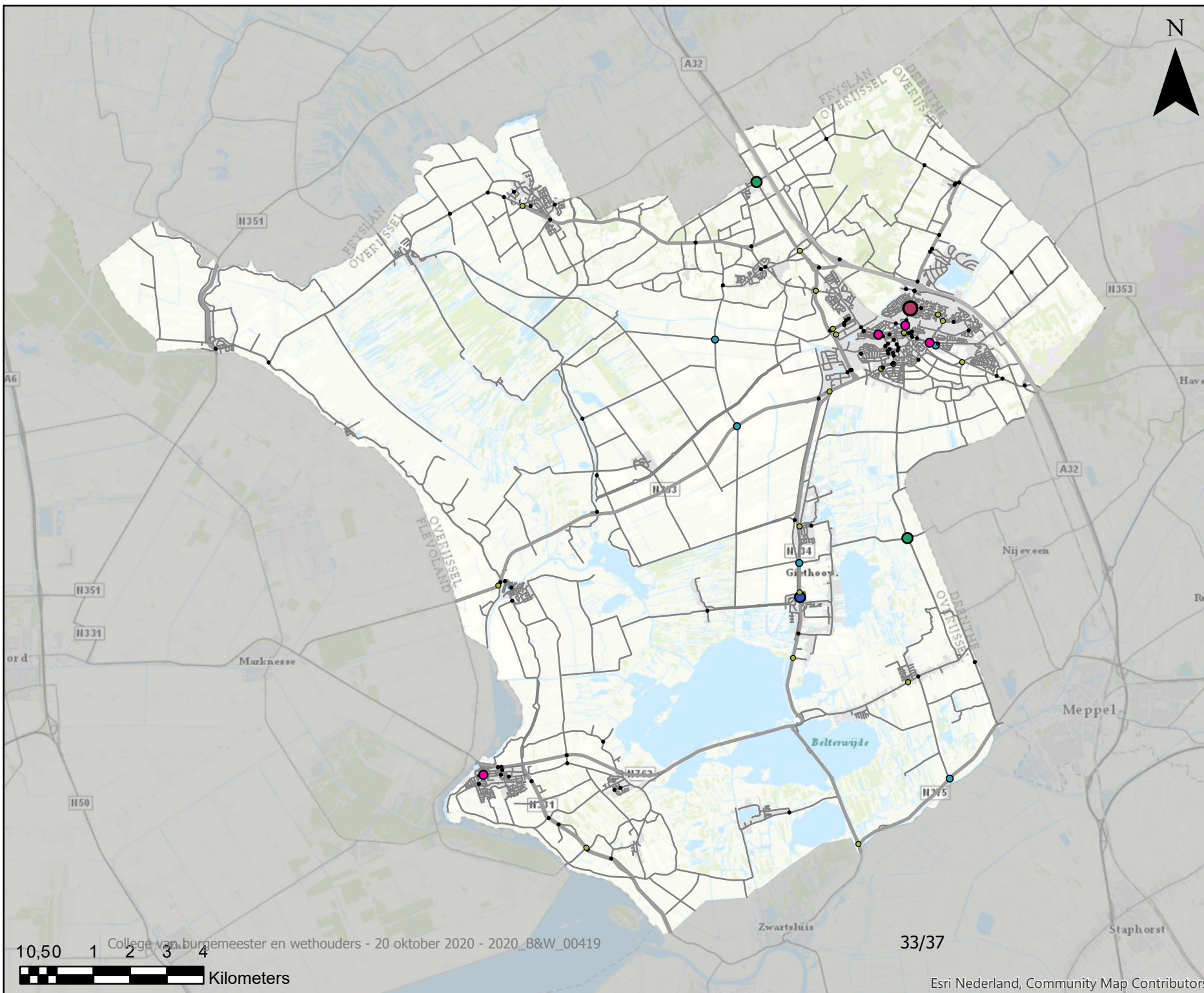
Titel
Kruispuntongevallen gemeente Steenwijkerland

Opdrachtgever
Gemeente Steenwijkerland

BG3967-108-100 VVA SWL

Datum
24-7-2020

Gecontroleerd door
Govert Nieuwhof



Bijlage 3 Wegvakongevallen Steenwijkerland

Wegvakongevallen 2014 - 2019

Totaal

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9

Wegen

Steenwijkerland

Wegbeheerder

- Rijk
- Provincie
- Gemeente
- Gemeenten Masker
- Bebouwde kommen

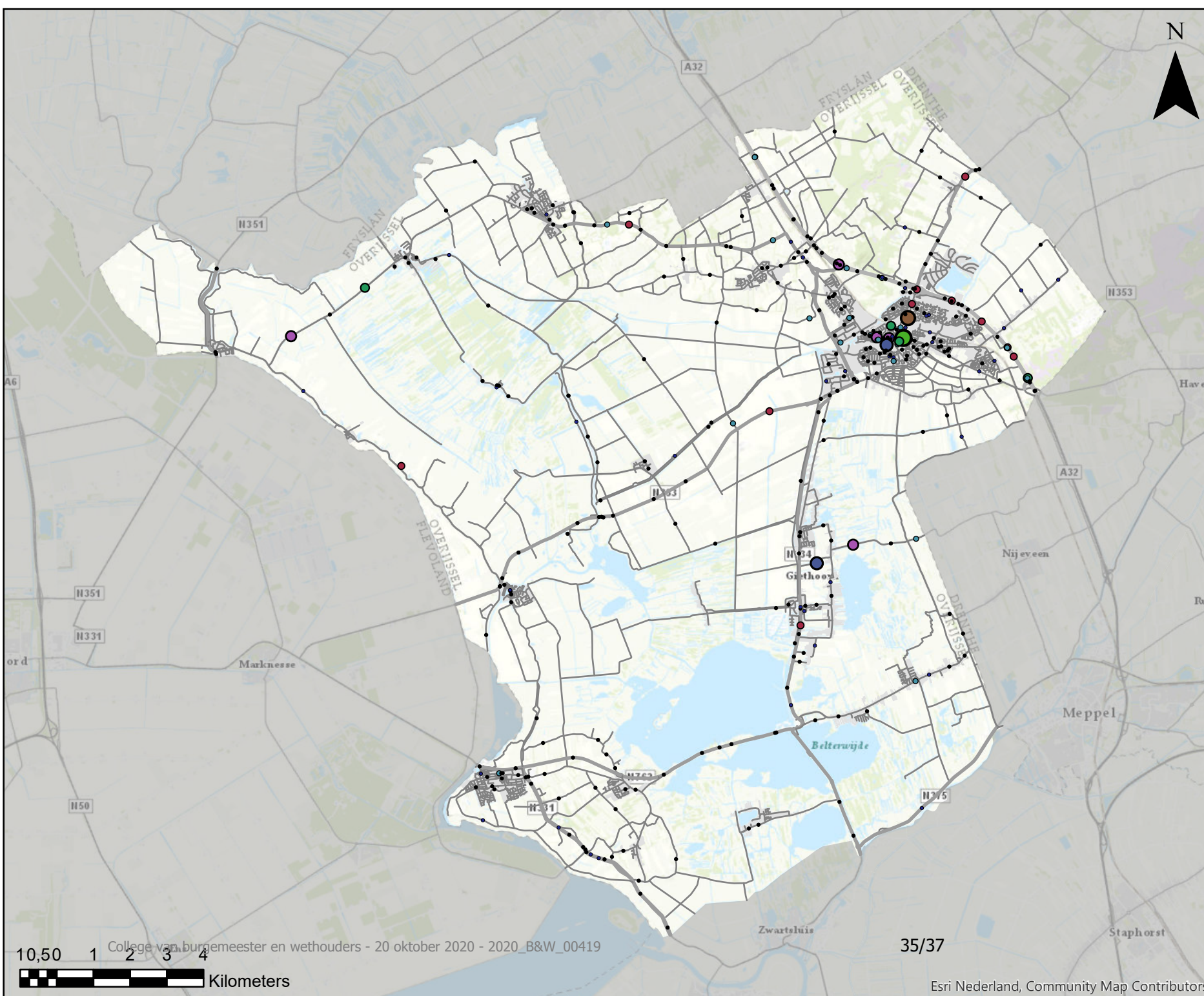
Titel
Wegvakongevallen gemeente Steenwijkerland

Opdrachtgever
Gemeente Steenwijkerland

BG3967-108-100 VVA SWL

Datum
24-7-2020

Gecontroleerd door
Govert Nieuwhof



Bijlage 4 Locaties dodelijke ongevallen Steenwijkerland

