

Aan: Erik Verkerk & Hugo Marsman (gem. Wijdemereren)
Van: Marco van der Linde
Datum: 13 februari 2020
Kopie: Jelmer Droogsma & Peter Nijhout
Ons kenmerk: BG9689-104
Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: **Strategisch Plan Verkeersveiligheid Wijdemereren**

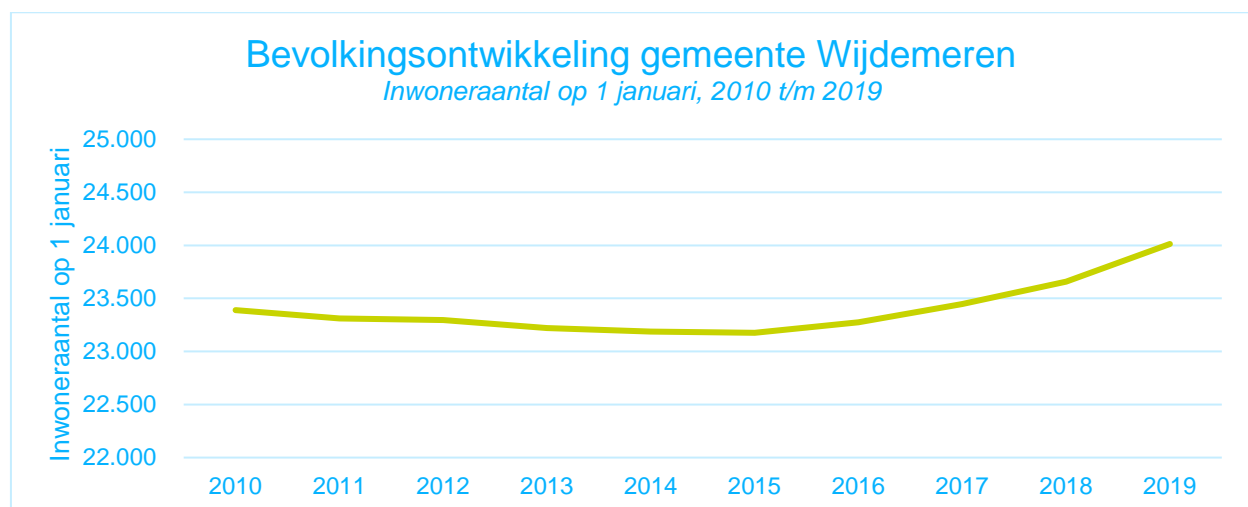
Introductie

Bij verkeersveiligheidsbeleid is een verschuiving zichtbaar van beleid op basis van ongevalscijfers naar een 'risicogestuurd' verkeersveiligheidsbeleid. Hiervoor dient elke gemeente een risicoanalyse maken van het gemeentelijke verkeerssysteem. Hiermee worden de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem in zes stappen in kaart gebracht. Deze aanpak maakt onderdeel uit van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030. In deze notitie is het resultaat beschreven van het SPV stappenplan voor de gemeente Wijdemereren.

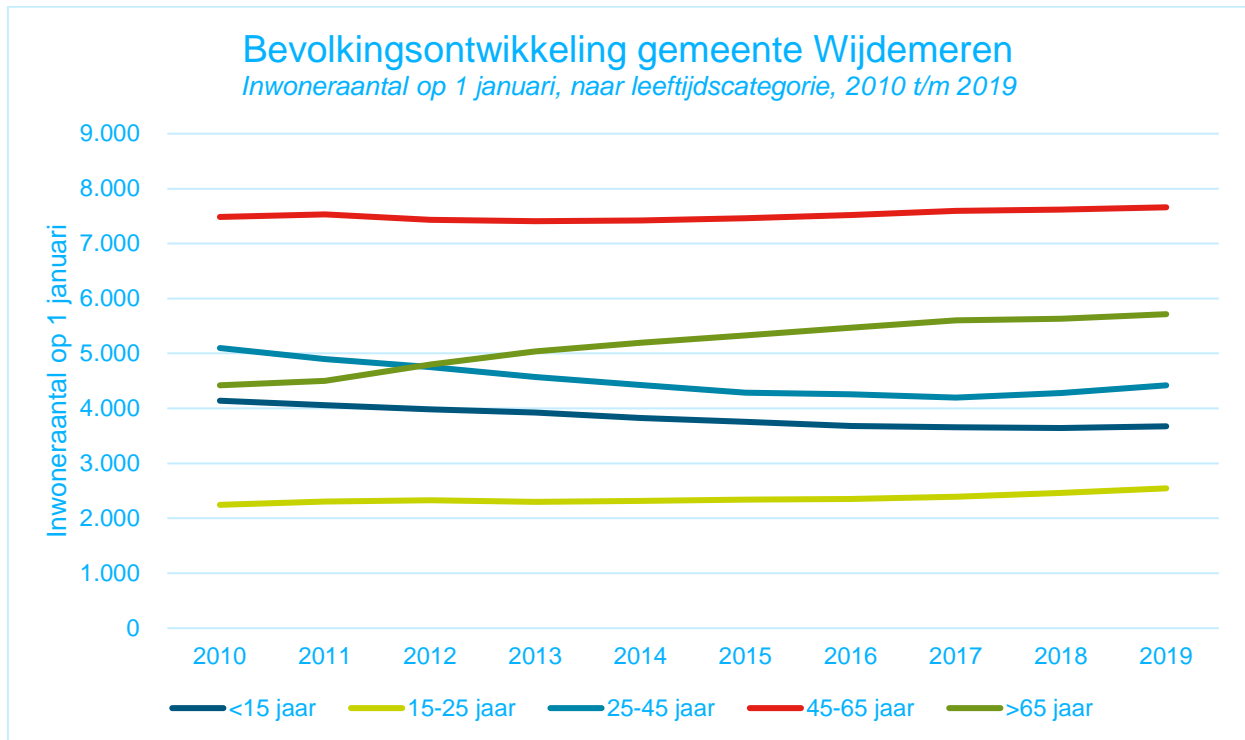
Stap 1: Hoe is de bevolking samengesteld?

De gemeente Wijdemereren is na een voorzichtige daling tussen 2010-2015 weer gaan groeien qua inwoneraantal sinds 2016 (figuur 1). Op 1 januari 2019 meldt het CBS een aantal van 24.013 inwoners in de gemeente. De gemeente is echter wel aan het vergrijzen (figuur 2). Het aantal kinderen (<15jr) daalt al 10 jaar op rij. Dat geldt ook voor het aantal jongvolwassenen (25-45jr). De oudere inwoners (>65jr) groeien al 10 jaar op rij in aantallen. De leeftijden 15-25jr en 45-65jr zijn redelijk stabiel gebleven.

Voor de langere termijn betekent deze ontwikkeling dat de gemeente nog verder zal blijven vergrijzen, aangezien de aanwas vanuit jongere generaties daalt. De oudere inwoners kunnen voor de gemeente daarom een belangrijke doelgroep zijn.



Figuur 1: Inwoneraantal op 1 januari, 2010-2019.



Figuur 2: Inwoneraantal naar leeftijd, op 1 januari, 2010-2019.

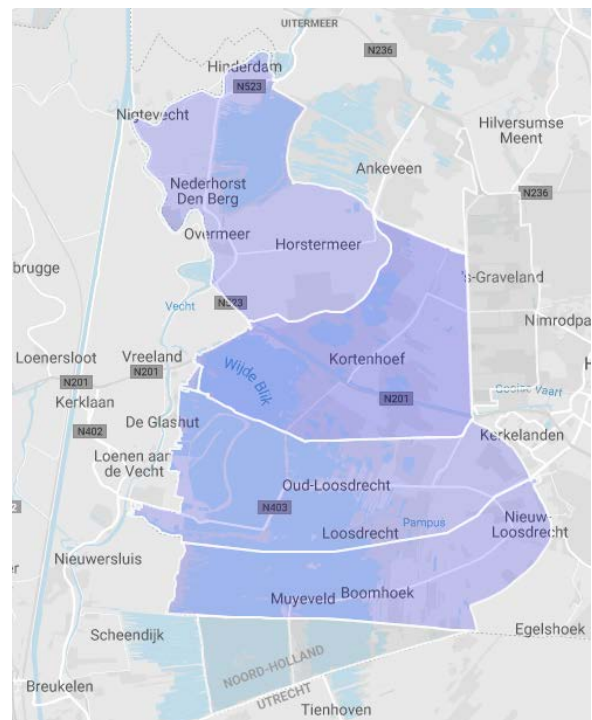
Stap 2: Hoe ziet de infrastructuur van fietspaden en wegen eruit?

Risicocijfers

Met behulp van het Risicokompas Noord-Holland zijn de risicocijfers per wijk en per snelheidsregime weergegeven. Deze risicocijfers zijn een afgeleide van het aantal ongevallen en het aantal afgelegde kilometers per wijk en per snelheidsregime.

Uit de cijfers blijkt dat er relatief weinig slachtofferongevallen plaatsvinden in de gemeente Wijdmeren. In de meeste gevallen gaat het om minder dan 1 slachtofferongeval per jaar (over de periode 2014-2018).

Doordat er weinig ongevallen zijn, is het niet mogelijk om voor elk snelheidsregime een risicocijfer te berekenen. Waar in tabel 1 wél risicocijfers worden getoond gaat het dus om wegen waarop “genoeg” ongevallen gebeuren om de risicocijfers te kunnen berekenen.



Figuur 3: Wijkindeling gemeente Wijdmeren.

Als dat risicocijfer voor een bepaald snelheidsregime in een wijk niet beschikbaar is, wordt er opgeschaald naar een hoger niveau, namelijk het risicocijfer op gemeentelijk of provinciaal niveau. De blauw gearceerde risicocijfers geven het meest gedetailleerde risicocijfer weer dat beschikbaar is voor dat snelheidsregime. Deze gegevens zijn weergegeven in tabel 1.

Wat direct opvalt is dat er op wijkniveau voornamelijk risicocijfers beschikbaar zijn voor de 50 km/u wegen. In de desbetreffende wijk zijn er dus “genoeg” ongevallen geweest op 50 km/u wegen om dit cijfer te kunnen berekenen. Het geeft dus aan dat het risico op 50 km/u wegen het hoogst is.

Een nadere inspectie van tabel 1 laat zien dat het risicocijfer op provinciaal niveau stevast hoger is dan dat op wijk- en/of gemeentelijk niveau. Met andere woorden: de gemeente Wijdmeren kent lagere risicocijfers in vergelijking met de Provincie Noord-Holland. Daarnaast valt ook op dat er bij enkele wijken risicocijfers worden gegeven voor 80 km/u wegen. De gemeente heeft geen wegen in haar beheer met dat snelheidsregime. Deze risicocijfers worden toch weergegeven, omdat deze zijn gebaseerd op alle wegen in het grondgebied van de gemeente, los van de vraag wie er wegbeheerder van is.

Tabel 1: Risicocijfers gemeente Wijdmeren, per wijk per snelheidsregime.

Gemeente Wijdmeren			Risicocijfer		
Wijk	Snelheidsregime	let&dod ong / jr	Wijkniveau	Gemeentelijk niveau	Provinciaal niveau
Wijk 00 's-Graveland	onbekend	0.2	*	*	*
Wijk 00 's-Graveland	30	0.2	*	0.229	0.638
Wijk 00 's-Graveland	50	0.8	*	0.128	0.280
Wijk 00 's-Graveland	60	0.4	*	*	0.145
Wijk 00 's-Graveland	80	0.2	*	0.022	0.033
Wijk 01 Kortenhoef	onbekend	0.6	*	*	*
Wijk 01 Kortenhoef	30	0.4	*	0.229	0.638
Wijk 01 Kortenhoef	50	1.8	0.215	0.128	0.280
Wijk 01 Kortenhoef	80	1.6	0.017	0.022	0.033
Wijk 02 Ankeveen	30	0.2	*	0.229	0.638
Wijk 03 Loosdrecht	onbekend	0.4	*	*	*
Wijk 03 Loosdrecht	30	0.6	*	0.229	0.638
Wijk 03 Loosdrecht	50	2.2	0.120	0.128	0.280
Wijk 03 Loosdrecht	60	0.2	*	*	0.145
Wijk 03 Loosdrecht	80	0.2	*	0.022	0.033
Wijk 04 Nieuw-Loosdrecht	onbekend	0.6	*	*	*
Wijk 04 Nieuw-Loosdrecht	30	0.8	*	0.229	0.638
Wijk 04 Nieuw-Loosdrecht	50	2.2	0.128	0.128	0.280
Wijk 05 Breukeleveen	50	0.2	*	0.128	0.280
Wijk 06 Nederhorst den Berg	onbekend	0.2	*	*	*
Wijk 06 Nederhorst den Berg	30	0.2	*	0.229	0.638
Wijk 06 Nederhorst den Berg	50	1.2	0.107	0.128	0.280
Wijk 06 Nederhorst den Berg	60	0.2	*	*	0.145

Knelpunteninventarisatie

Inwoners van de gemeente Wijdmeren zijn gevraagd om hun bevindingen over verkeerssituaties met de gemeente te delen voor het nieuw op te stellen mobiliteitsplan. Dat heeft geleid tot ruim 1.100 reacties, welke zijn verzameld in een GIS-kaart. In figuur 4 zijn ongeveer 350 reacties uit de knelpuntinventarisatie te zien met betrekking tot verkeersveiligheid¹. In bijlage 2 zijn de opmerkingen meer in detail te zien per gemeentedeel. Een detailanalyse moet nog worden uitgevoerd. De kaarten vormen al wel een goed beeld van de inwonersbeleving. Zo valt bijvoorbeeld op dat het aantal meldingen zich vooral richten op situaties in de kernen. Ook zijn er een paar clusteringen van meldingen langs enkele doorgaande wegen.

Wegen die eruit springen qua aantal meldingen zijn:

1. Zuidereinde/ Noordereinde & Emmaweg/ Koninginneweg
2. Kortenhoefsedijk
3. Middenweg (bij Horstermeer)

Er worden overwegend meer 'knelpunten' gemeld dan 'wensen'. Situaties waarover men tevreden is worden nog minder gemeld. Waarschijnlijk is de bereidheid tot het plaatsen van een melding kleiner bij situaties die men toch al als 'goed' beleeft.

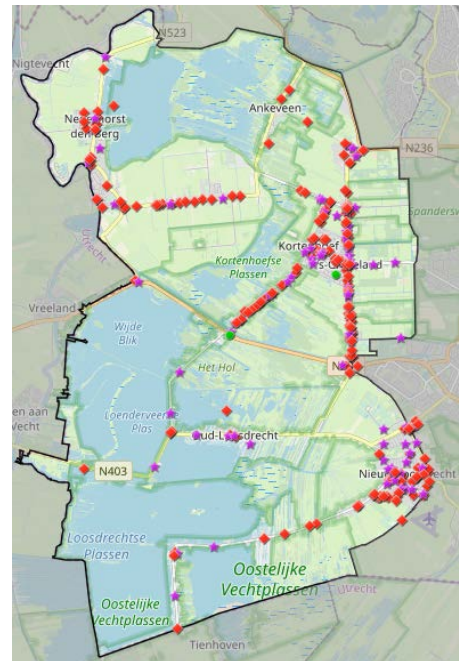
Binnen de kernen is goed te zien dat ook de doorgaande routes binnen de bebouwde kom de meeste meldingen krijgen. In Nieuw-Loosdrecht ligt de concentratie vooral op de weg Tjalk. In Kortenhoef zijn dit, naast Zuidereinde, vooral de Kerklaan en de Emmaweg/ Koninginneweg. Het betreffen met name wegen die een belangrijke verkeersfunctie vervullen in de nabije omgeving.

Straatbeelden

De hierna volgende foto's van wegen in het gebied zijn bedoeld om een beeld te schetsen van de inrichting van de infrastructuur. De foto's zijn op een rustig moment (buiten de spits) genomen en geven daarom ook geen correcte indruk van mogelijke verkeersdrukke op deze locaties.



Figuur 5: Kerklaan, Kortenhoef, weg binnen de bebouwde kom, max snelheid 50 km/u.



Figuur 4: Reacties in knelpuntinventarisatie met betrekking tot verkeersveiligheid.

¹ De gebruikte filters om deze kaartweergave te maken zijn terug te vinden in bijlage 2.



Figuur 6: Zuidereinde, Kortenhoef, weg binnen de bebouwde kom, max snelheid 50 km/u.



Figuur 7: Noordereinde, Kortenhoef, weg binnen de bebouwde kom, max snelheid 50 km/u.



Figuur 8: Koninginneweg, Kortenhoef, weg binnen de bebouwde kom, max snelheid 30 km/u.



Figuur 9: Kortenhoefse dijk, Kortenhoef, weg binnen de bebouwde kom, max snelheid 50 km/u.



Figuur 10: Middenweg, Horstermeer, weg binnen de bebouwde kom, max snelheid 50 km/u.



Figuur 11: Tjalk, Nieuw-Loosdrecht, weg binnen de bebouwde kom, max snelheid 50 km/u.

De meest opvallende infrastructurele aspecten aan de trajecten die veel respons krijgen van inwoners zijn hieronder puntsgewijs samengevat:

- Binnen de bebouwde kom is er vaak sprake van een gemengde weg voor (brom)fietsers en gemotoriseerd verkeer.
- Buiten de kom en/of ter hoogte van lintbebouwing zijn relatief smalle fiets(suggestie)stroken of vrijliggende fietspaden.
- Het gebied kent vele lange rechtstanden, vaak met grote zichtafstanden en vrij weinig snelheidsremmende maatregelen.
- De hier afgebeelde locaties zijn wegen die er volgens de inwoners uitspringen en betreffen overwegend locaties met een relatief brede rijloper.

Op basis van de risicocijfers, de meldingen van inwoners en het wegbeeld op de meest genoemde wegen blijkt dat met name de 50 km/u wegen er op een minder positieve manier uitspringen. De combinatie van lange rechtstanden, goede zichtafstanden en (op sommige locaties) de wegbreedte maakt het gemakkelijker voor met name het gemotoriseerde verkeer om sneller te gaan rijden. Snelheidsremmende maatregelen zijn niet alleen in beperkte mate aanwezig, maar ook op een sobere wijze aangelegd. Er blijkt in de praktijk sprake te zijn van een lappendeken van verschillende vormen van wegcategorieën die de uniformiteit van de wegen niet ten goede komt.

Dit alles draagt eraan bij dat het wegbeeld een verkeersgedrag uitlokt dat niet goed overeenkomt met wat er van de verkeersdeelnemer verwacht wordt. Inmiddels wordt er in het kader van het nieuwe gemeentelijke Mobiliteitsplan aan een herziening gewerkt voor de wegategorisering.

Stap 3: Hoe snel rijden verkeersdeelnemers in Wijdemeren?

De gemeente Wijdemeren heeft Royal HaskoningDHV voorzien van gegevens uit de tellingen welke zijn uitgevoerd door NDC. Voor elk van deze telpunten is de gemiddelde snelheid per etmaal van een gemiddelde werkdag verzameld. Dit gemiddelde is vergeleken met de V85 snelheid uit dezelfde meting, maar ook met de S85² snelheid uit de online GIS kaart van de Provincie Noord-Holland. Deze drie snelheidsindicatoren zijn vervolgens afgezet tegen de lokaal geldende maximumsnelheid. De volledige tabel is te vinden in bijlage 1.

In de onderstaande tabel 2 staan de gemiddelde snelheden van alle telpunten per snelheidsregime samengevat weergegeven. Op basis van de beschikbare gegevens kan gesteld worden dat er op veel plekken te snel wordt gereden. Met name op de 30 km/u wegen ligt de snelheid relatief hoog. Uit het grote verschil tussen de limiet en de V85 kan worden afgeleid dat er een discrepantie bestaat tussen het snelheidsregime en de rijnsnelheid die het wegbeeld oproept bij de weggebruiker.

Daarnaast verschilt de S85 ook van de V_{GEM} en V85 uit de tellingen. De S85 wordt zo te zien met name op 30 km/u wegen te hoog ingeschat, maar ook op 50 en 60 km/u wegen ligt de S85 hoger dan de V85. Op basis van deze (vluchtige) analyse lijkt de S85 niet overal en altijd een accuraat alternatief voor de V85.

Tabel 2: Verschillende snelheidsindicatoren per snelheidsregime.

Vmax	Aantal tellingen	Vgem	Vgem – Vmax	V85	V85 – Vmax	Vgem vs. V85 (factor)
30 km/u	10	36,8	6,8	43,8	13,8	1,195
50 km/u	22	49,9	-0,1	56,6	6,6	1,133
60 km/u	2	54,6	-5,4	62,2	2,2	1,138
80 km/u	0					

Stap 4: Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol of drugs?

Cijfers over het alcohol- en drugsgebruik in het verkeer, uitgesplitst naar gemeente, bestaan er nog niet. Wel zijn er cijfers beschikbaar vanuit het CJIB, waaruit valt af te leiden hoeveel bekeuringen er zijn uitgeschreven. Zo toont tabel 3 de HHELMGRASP-overtredingen in de gemeente Wijdemeren. Dit is echter geen accurate risico-indicator, aangezien het aantal bekeuringen sterk afhankelijk is van het aantal

² S85 is de geschatte V85, op basis van Floating Car Data van de NDW.

controles dat de politie uitvoert. Indien de gemeente cijfers kan achterhalen over het aantal politiecontroles en het aandeel geconstateerde overtredingen (per categorie) daarbij dan geeft dat een nauwkeuriger beeld. De gemeente kan hiervoor een [monitoringsprogramma](#) (laten) opzetten.

Tabel 3: HHELMGRASP-overtredingen in de gemeente Wijdmeren, 2014-2018, uit de CJIB-gegevens.

Overtreding	2014	2015	2016	2017	2018	Gem.	St.dev.	
HHELMGRASP	Handheld bellen	44	10	22	11	29	23,2	12,58
	Helmdracht	10	7	3	10	7	7,4	2,58
	Gordeldracht	80	14	11	6	18	25,8	27,38
	Roodlicht negatie	16	5	10	5	8	8,8	4,07
	Alcoholgebruik Bromvoertuig/fiets	2	0	0	0	1	0,6	0,8
	Alcoholgebruik Motorvoertuig	11	4	5	5	3	5,6	2,8
	Snelheidsovertreding Binnen de kom*	2.442	52.479	39.063	40.895	47.728	36.521,4	17.704,39
	Snelheidsovertreding Buiten de kom	4.720	584	12	422	38	1.155,2	1.795,92
	Parkeren/stilstaan	59	47	37	53	88	56,8	17,21

* Is in 2015 een flitspaal binnen de bebouwde kom geplaatst?

Landelijke cijfers uit onderzoek van SWOV in 2017 toont aan dat het alcoholgebruik in weekendnachten bij 1,4% van de automobilisten is vastgesteld. Het bloedalcoholgehalte (BAG) is daarbij 0,5‰ of hoger. In de periode 2002-2017 is het aantal overtreders gedaald van 4,1% naar 1,4%. Het aandeel zware overtreders (BAG >1,3‰) is gedaald van 0,3% in 2015 naar 0,1% in 2017. (bron: [SWOV, 2018](#))

Ten aanzien van drugs- en/of medicijngebruik in het autoverkeer meldt de SWOV dat dit gaat om 3,4% van de automobilisten in Nederland. Daarvan zijn bij 2,8% van de autobestuurders sporen van drugs gevonden en bij 0,6% sporen van geneesmiddelen. Partydrug GHB, lachgas en antidepressiva zijn hierbij niet meegerekend. De SWOV schat dat 1,2% van alle autobestuurders met rijgevaarlijke geneesmiddelen in het lichaam rondrijdt. (bron: [SWOV, 2015](#))

Omdat deze cijfers op zichzelf niet zo veelzeggend zijn, moet er met een zeer globale blik naar worden gekeken. Zo valt bijvoorbeeld te concluderen dat het aantal bekeuringen voor snelheid binnen de bebouwde kom vrij hoog is en van jaar tot jaar ook sterk fluctueert. In combinatie met de wetenschap dat snelheid een sterke invloed heeft op de mate van (on)veiligheid, zou hieruit de conclusie getrokken kunnen worden dat het reduceren van snelheidsovertredingen een hoge prioriteit zou moeten krijgen.

Stap 5: Hoeveel (slachtoffer)ongevallen zijn er geregistreerd in de gemeente?

Gebaseerd op de database van ViaStat hebben er in de periode 2014-2018 in de gehele gemeente Wijdmeren 294 ongevallen plaatsgevonden. In deze vier jaar waren er:

- 1 dodelijk ongeval³ (0,003%; 0,25/jaar)
- 70 letselongevallen (23,8%; 17,5/jaar)
- 223 ongevallen met Uitsluitend Materiële Schade (UMS)(75,8%; 55,75/jaar)

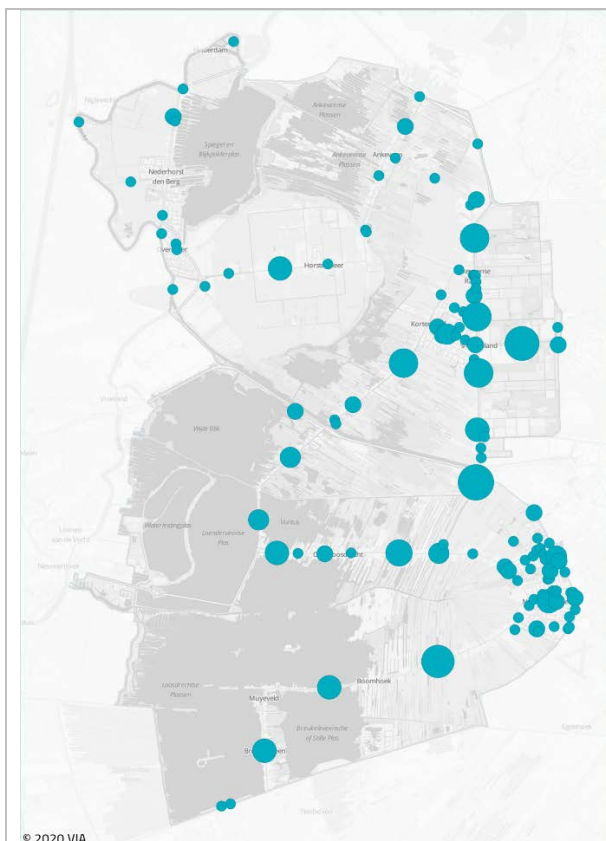
Hierbij dient wel rekening gehouden te worden met de onderregistratie van ongevallen. Niet elk ongeval wordt op een correcte manier gedocumenteerd en er zijn vele ongevallen welke nooit gemeld worden.

Figuur 12 toont waar alle ongevallen hebben plaatsgevonden, de grootte van de cirkels geeft het aantal ongevallen weer. Figuur 13 toont dezelfde informatie, maar dan alleen de ongevallen waarbij er sprake

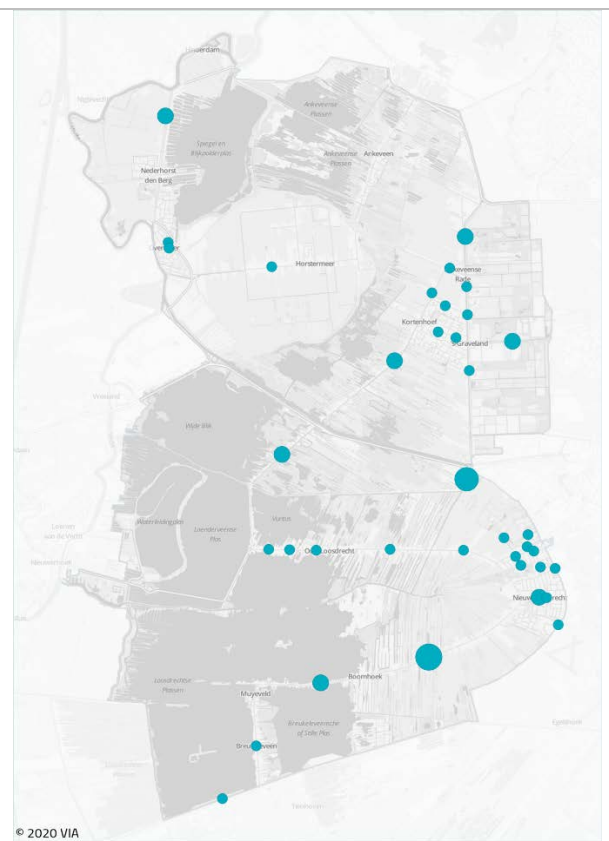
³ Eén 19-jarige, 1^e kwartaal 2016.

was van slachtoffers (dus zonder UMS-ongevallen). Op basis van deze kaarten is duidelijk af te leiden dat het merendeel van de ongevallen in de kernen en op doorgaande routes plaatsvinden. Met name de UMS-ongevallen vinden in kernen plaats, ongevallen met slachtoffers vinden vooral plaats langs doorgaande routes en kruispunten.

Figuur 14 toont het aantal verkeersslachtoffers uitgesplitst naar kwartalen. Hier valt niet direct een duidelijke trend uit op te maken, wel lijkt het erop dat de meeste slachtoffers in Q3 en Q4 van een gegeven jaar vallen. In figuur 15 staan de slachtoffers weergegeven, uitgesplitst naar leeftijd. Deze grafiek suggereert dat jongeren en senioren vaker in de statistieken voorkomen, maar de aantallen blijven relatief laag om daar al te harde uitspraken over te kunnen doen. Figuur 16 toont dat de gemeente Wijdereen er goed aan zou doen om zich met name te richten op de verkeersveiligheid van fietsers en bromfietzers, aangezien deze twee modi er uitspringen qua aandeel in de slachtofferaantallen. Wel zien we bij nadere analyse dat de jongeren met name op bromfietsen gewond raken en senioren (vanaf 50 jaar) met name op de (elektrische) fiets. Een overzicht met (brom)fietsongevallen is opgenomen in bijlage 3. Op de derde plaats komen automobilisten, een groep die ook voornamelijk uit 50-plussers bestaat. ViaStat toont ook het aantal slachtoffers naar weekday en uur, maar hier blijkt niet heel duidelijk uit dat ongevallen op een specifiek moment plaatsvinden. Het zwaartepunt lijkt met name tussen dinsdag t/m donderdag te liggen, met name overdag.

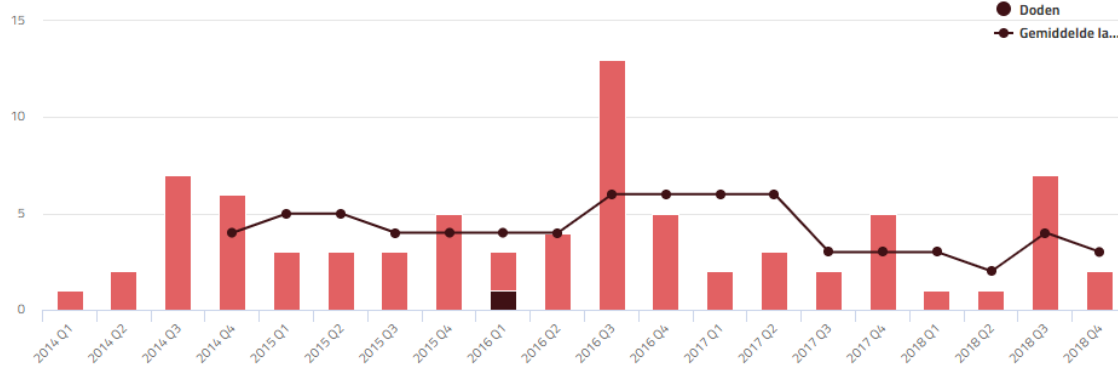


Figuur 12: Aantal & locatie van ongevallen.



Figuur 13: Aantal & locatie van ongevallen, excl. UMS ongevallen.

Ontwikkeling in aantal verkeersslachtoffers



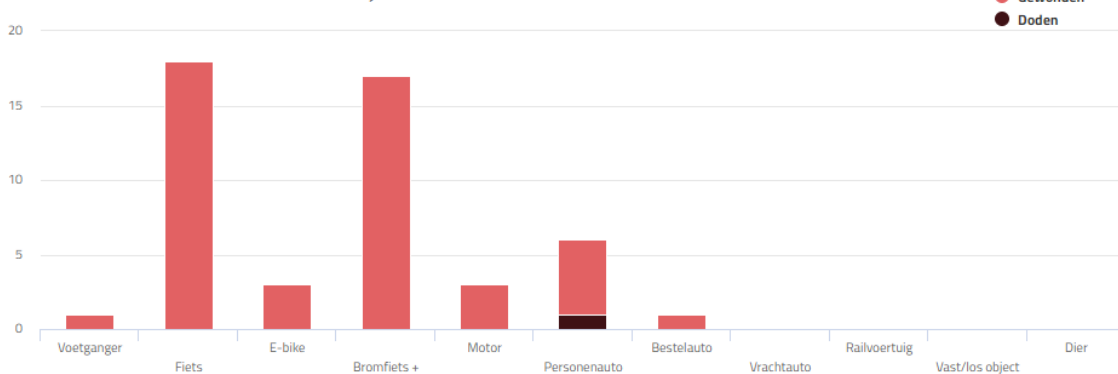
Figuur 14: Verkeersslachtoffers in gemeente Wijdmeren, 2014-2018, gegevens van ViaStat.

Verkeersslachtoffers versus Leeftijd



Figuur 15: Verkeersslachtoffers naar leeftijd, 2014-2018, gegevens van ViaStat.

Verkeersslachtoffers versus Vervoerswijze



Figuur 16: Verkeersslachtoffers naar modaliteit, 2014-2018, gegevens van ViaStat.

Op basis van de ongevals aantallen naar snelheidsregime (tabel 4) blijkt ook vrij duidelijk dat 50 km/u wegen de meeste ongevallen kennen in Wijdmeren. Ook het aantal ongevallen waarvan niet bekend is welk snelheidsregime er van toepassing was, heeft een redelijk aandeel in de totaalcijfers. Het is waardevol om de diverse kenmerken van ongevallen beter in kaart te brengen, zodat hier proactiever op gestuurd kan worden.

Tabel 4: Ongevallen naar snelheidsregime. (bron: ViaStat)

Maximumsnelheid (Omschrijving)	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Slachtoffers	Gewonden	Doden
30 km/h	35	70	56	15	15	0
50 km/h	156	307	246	46	45	1
60 km/h	14	27	23	3	3	0
80 km/h	16	28	25	1	1	0
100 km/h	1	1	1	0	0	0
Niet ingevuld	72	60	50	13	13	0
Totaal	294	493	401	78	77	1

Stap 6: Hoofdrisico's

Op basis van de verzamelde data in stap 1 t/m 5 komen de volgende risico's binnen de gemeente Wijdmeren naar voren met betrekking tot de verkeersveiligheid:

- **1. Bevolkingsgroep**
 - Senioren, zowel op de korte als lange termijn
- **2. Weg/infra**
 - Risicocijfers (objectief):
 - 50 km/u wegen
 - Knelpuntinventarisatie (subjectief):
 - Zuidereinde/ Noordereinde en Emmaweg/ Koninginneweg
 - Kortenhoefsedijk
 - Middenweg (bij Horstermeer)
- **3. Snelheidsregime**
 - Vooral op 30 km/u wegen wordt veel te snel gereden.
- **4. Alcohol/drugs/overtredingen**
 - Overtreding: snelheid binnen de kom (digitale flitspalen)
 - Geen specifieke data over alcohol en drugs
- **5. Ongevallen**
 - Modaliteit: Fietsers & bromfietsers
 - Snelheidsregime: 50 km/u wegen
 - Tijdstip: Q3 en Q4 van het kalenderjaar
 - Leeftijdscategorie: Jongeren & senioren
 - UMS-ongevallen: in de kernen
 - Slachtofferongevallen: doorgaande routes & kruispunten

Prioritering risico's

In een expert sessie zijn de geconstateerde risico's besproken en is een top drie van de belangrijkste risico's gemaakt.

1. Hoog aantal slachtofferongevallen met tweewielers (fiets, bromfiets, e-bike) waar jongeren (schoolgaande jeugd) en ouderen bij betrokken zijn.

In de gemeente Wijdmeren zijn geen blackspots, maar zijn wel veel (brom)fietsers betrokken bij slachtofferongevallen. Deze ongevallen zijn op veel verschillende locaties gebeurd. Fietsers zijn een kwetsbare groep in het verkeer. Met educatieve (algemeen) of infrastructurele (locatie specifiek) maatregelen kan de verkeersveiligheid voor fietsers en bromfietsers verbeterd worden.

2. Gereden snelheid op 30 km/u wegen ligt fors boven de snelheidslimiet.

De V85 op wegen met 30 km/u als maximumsnelheid ligt fors hoger dan de limiet. Deze wegen zijn sober ingericht, waardoor het mogelijk is om hier harder te rijden dan 30 km/u. Deze sobere inrichting is mede een gevolg van de huidige wegencategorisering, waarin geen duidelijk onderscheid is gemaakt tussen gebiedsontsluitende wegen en verblijfsgebieden. In de knelpunteninventarisatie zijn ook veel knelpunten op 30 km/u wegen ingevuld. Door met een betere inrichting de gereden snelheid op deze wegen te verlagen, neemt de verkeersveiligheid toe.

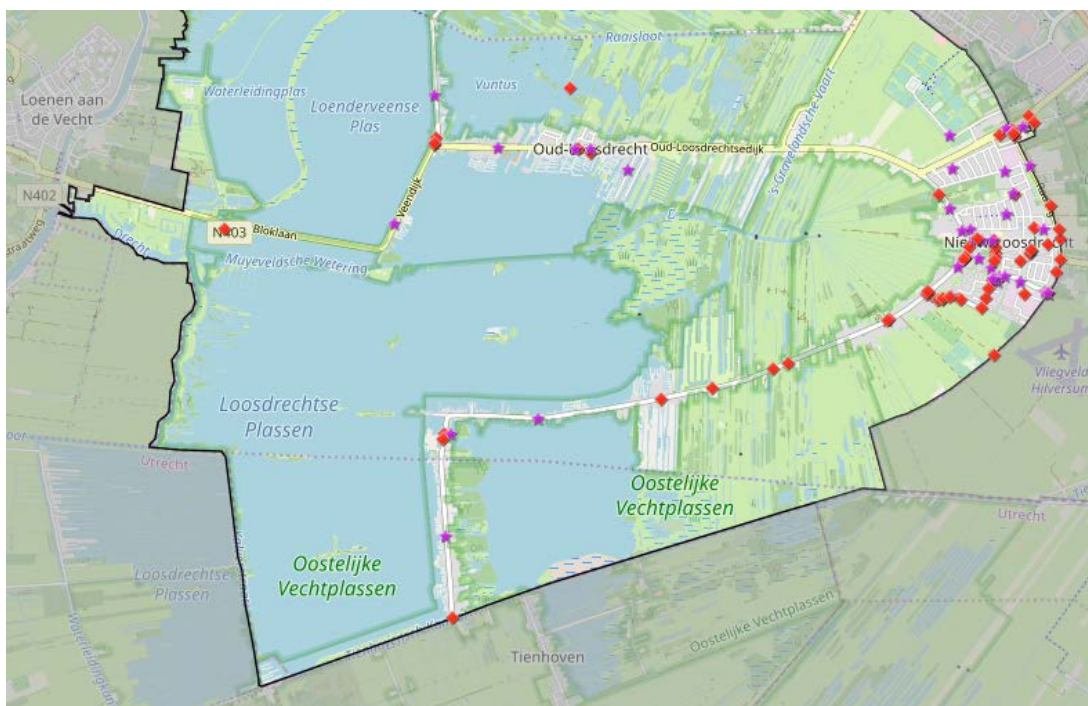
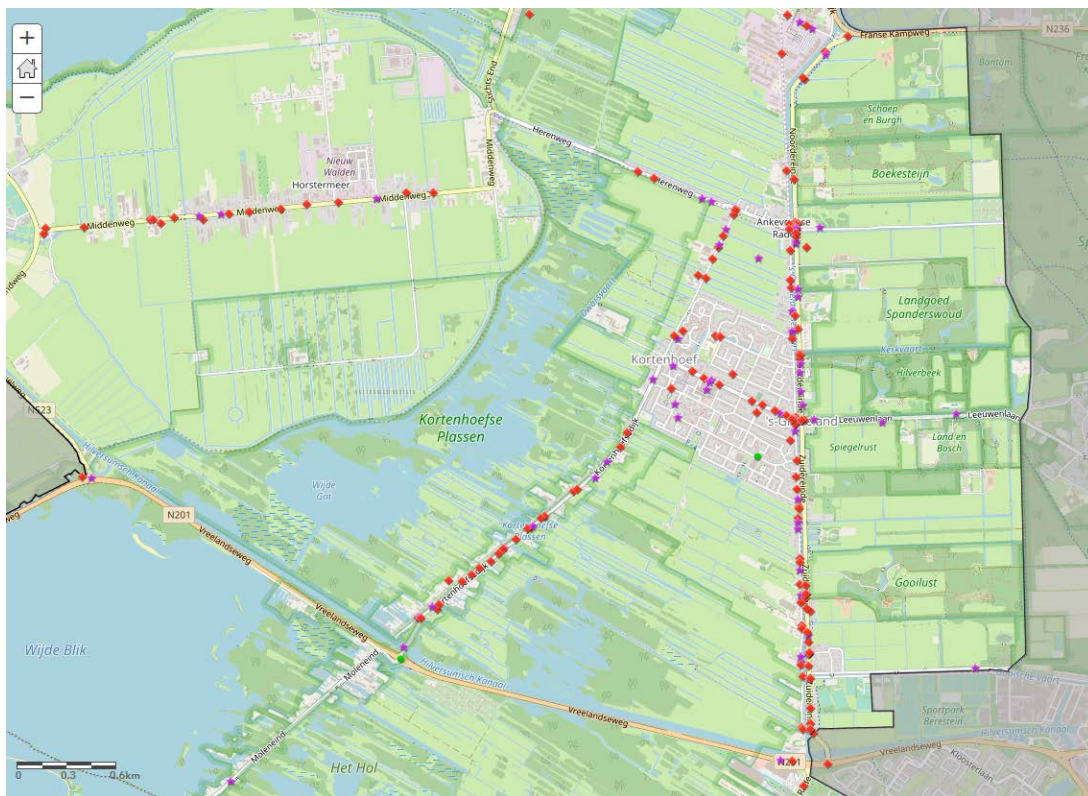
3. Weginrichting in de gemeente Wijdemeren is niet consistent.

De weginrichting in Wijdemeren is niet consistent en niet conform de CROW-richtlijnen. Dit blijkt duidelijk uit de knelpunteninventarisatie onder bewoners. Ondanks dat uit de risicocijfers en (slachtoffer)ongevallen blijkt dat de gemeente Wijdemeren verkeersveiliger is dan gemiddeld in de provincie Noord-Holland, zijn er veel knelpunten ingevuld. Doordat de weginrichting niet consistent is, is het voor de inwoners (weggebruikers) niet duidelijk wat er van hen wordt verwacht op een bepaalde weg. Door keuzes te maken wat de verblijfsgebieden zijn en wat de gebiedsontsluitende wegen zijn, kan de inrichting van de wegen consistent worden. Hiermee wordt het voor de weggebruiker duidelijker wat er verwacht wordt op een bepaalde weg.

Bijlage 1: Snelheidsgegevens

Telpunt	Vmax	Gemiddelde werkdag				
		Vgem	Vershil	V85	Vershil	Vgem vs. V85
W01	50	51,9	1,9	58,3	8,3	1,123
W02	50	59,8	9,8	68,7	18,7	1,150
W04	50	45,8	-4,2	53,1	3,1	1,160
W05	50	65,4	15,4	75,4	25,4	1,152
W06	30	43,1	13,1	51,2	21,2	1,188
W07	50	52,1	2,1	58,3	8,3	1,119
W08	50	43,4	-6,6	50,7	0,7	1,168
W09	30	38,0	8,0	44,5	14,5	1,170
W11	50	62,5	12,5	70,1	20,1	1,120
W12	30	39,3	9,3	44,9	14,9	1,142
W13	30	37,2	7,2	43,5	13,5	1,171
W14	60	54,3	-5,7	62,6	2,6	1,153
W15	30	40,5	10,5	47,2	17,2	1,167
W16	50	49,4	-0,6	54,0	4,0	1,093
W17	50	45,8	-4,2	49,2	-0,8	1,074
W18	50	56,5	6,5	64,7	14,7	1,145
W19	50	46,0	-4,0	52,1	2,1	1,134
W20	50	48,2	-1,8	54,8	4,8	1,138
W21	50	42,8	-7,2	49,1	-0,9	1,145
W22	50	51,9	1,9	58,0	8,0	1,119
W23	50	50,9	0,9	56,3	6,3	1,107
W27	50	49,1	-0,9	56,2	6,2	1,144
101	50	44,4	-5,6	51,5	1,5	1,162
102	30	42,5	12,5	50,4	20,4	1,186
201	50	Geen snelheidsdata		Geen snelheidsdata		
202	50	48,7	-1,3	55,2	5,2	1,134
203	30	26,4	-3,6	31,3	1,3	1,186
204	30	33,3	3,3	42,4	12,4	1,274
205	30	34,5	4,5	42,1	12,1	1,222
206	50	46,8	-3,2	52,4	2,4	1,120
207	50	41,5	-8,5	47,4	-2,6	1,142
209	60	54,9	-5,1	61,7	1,7	1,123
210	50	46,1	-3,9	52,3	2,3	1,135
211	30	33,0	3,0	41,0	11,0	1,242
Gem.		46,2	1,7	53,0	8,5	

Snelheden zijn etmaalgemiddelden o.b.v. tetslanggegevens, zoals aangeleverd door NDC aan de gemeente Wijdmeren. Gegevens over de S85 zijn manueel verzameld vanuit de online GIS-kaart zoals beschikbaar gesteld door de Provincie Noord-Holland.



Bijlage 3: (brom)fietsongevallen

