



Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar  
**Actieplan**  
**Verkeersveiligheid**

2015  
2020



Gemeente Utrecht

# Inhoud

<b>Inhoud</b> .....	<b>1</b>
<b>Deel 1: Achtergrond, analyse en benadering verkeersveiligheid</b> .....	<b>6</b>
<b>1 Inleiding</b> .....	<b>6</b>
1.1 Waarom een Actieplan Verkeersveiligheid?.....	6
1.2 Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar .....	6
1.3 Totstandkoming actieplan .....	7
1.4 Doelstelling.....	8
1.5 Leeswijzer .....	8
<b>2 Huidige situatie</b> .....	<b>9</b>
2.1 Subjectieve verkeersveiligheid .....	9
2.1.1 <i>Tevredenheid inwoners</i> .....	9
2.1.2 <i>Perceptie verkeersveiligheid</i> .....	10
2.2 Objectieve verkeersveiligheid .....	11
2.2.1 <i>Registratie van ongevallen</i> .....	11
2.2.2 <i>Registratie slachtoffers bij traumacentrum</i> .....	11
2.3 Actuele ontwikkelingen.....	13
2.4 Beoordeling verkeersveiligheid door stakeholders .....	13
<b>3 Benadering van verkeers(on)veiligheid</b> .....	<b>15</b>
3.1 Huidige aanpak verkeersveiligheid.....	15
3.2 Uitgangspunten voor het actieplan .....	16
3.3 Inrichting, infrastructuur en gedrag versterken elkaar.....	17
3.3.1 <i>De drietrapsraket</i> .....	17
<b>Deel 2: Actieplan Verkeersveiligheid</b> .....	<b>19</b>
<b>4 Actieplan Verkeersveiligheid</b> .....	<b>19</b>
4.1 Conclusies uit deel 1 .....	19
4.2 De vier pijlers van het actieplan .....	19
<b>5 Belangrijkste knelpunten oplossen</b> .....	<b>20</b>
5.1 Verkeersonveilige locaties .....	20
5.2 Actuele prioritaire knelpunten.....	21
5.3 Top-3 subjectieve verkeersonveilige locaties.....	22
<b>6 Verkeersveilig gedrag bevorderen</b> .....	<b>23</b>
6.1 In de ontwerpfase.....	23
6.2 Noodzaak verkeerslichten kritisch bekijken .....	23
6.3 Verlagen snelheid naar 50 km/u.....	24
6.4 Afronden 30 km/uur gebieden .....	24
6.5 Verkeersveilige inrichting schoolomgevingen .....	24
6.6 Verkeersveilige omleidingsroutes voor fietsers .....	24
<b>7 Faciliteren van gewenst gedrag</b> .....	<b>25</b>
7.1 Gedragsmaatregelen.....	25
7.2 Overleg met belangengroepen .....	25
7.3 Ondersteunen van buurten.....	25
7.4 Ondersteunen van risicogroepen.....	26
7.5 Beperken van risicogedrag .....	27

7.6	Handhaven.....	29
<b>8</b>	<b>Verkeerseducatie.....</b>	<b>30</b>
8.1	Acties per leeftijdscategorie.....	30
8.2	0-4 jaar.....	31
8.3	Basisschoolleerlingen.....	31
8.4	Middelbare scholieren.....	32
8.5	Studenten.....	32
8.6	Jonge beginnende bestuurders.....	33
8.7	Verkeersdeelnemers algemeen.....	33
8.8	Oudere verkeersdeelnemer.....	33
8.9	Nieuwe inwoners.....	34
<b>9</b>	<b>Effecten.....</b>	<b>35</b>
9.1	Monitoring.....	35
9.2	Tot slot.....	35
	<b>Deel 3: Bijlagen.....</b>	<b>36</b>
	<b>Bijlage 1: Ongevallenanalyse.....</b>	<b>37</b>
	<b>Bijlage 2: Acties Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020.....</b>	<b>47</b>

# Samenvatting

## Deel 1: achtergrond, analyse en benadering verkeersveiligheid

Utrecht wil een aantrekkelijke, goed bereikbare stad zijn, waar bewoners en bezoekers zich prettig voelen en zich veilig kunnen verplaatsen: met openbaar vervoer of auto, met de fiets of als voetganger. Vanuit de gemeente heeft verkeersveiligheid al vele jaren de aandacht, met diverse projecten en programma's als het *Utrechts VeiligheidsLabel (UVL)*, *Utrecht werkt aan Verkeersveiligheid* en *De Gebruiker Centraal*.

Het gemeentelijke ambtiedocument *Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB)* ziet een goede verkeersveiligheid als belangrijke voorwaarde voor een gezonde, sociale en economisch aantrekkelijke stad. Uit dit ambtiedocument komt voorliggend actieplan voort. De wens en noodzaak om met nieuwe accenten en een nieuwe werkwijze sterk in te zetten op verkeersveiligheid, is daarbij mede ingegeven door de volgende zaken:

- recente verkeersongevallen
- zorgwekkende 'trends' en ontwikkelingen in het verkeer (door rood rijden, smartphone, e-bike)
- de ambitie van Utrecht om fietsstad nr. 1 te worden
- het (door budgettekort) overblijven van een aantal wensen uit programma 'Utrecht werkt aan Verkeersveiligheid'

### Objectieve verkeersveiligheid

In 2014 waren er in de stad vier dodelijke verkeersongevallen te betreuren. Bij ongeveer 600 ongevallen raakten mensen gewond, ruim de helft daarvan met ernstig letsel. Fietsers zijn kwetsbaar in het verkeer. Als zij zijn betrokken bij een ongeval (overigens in slechts 3% van de geregistreerde gevallen<sup>1</sup>) is er relatief vaak sprake van zeer ernstig letsel. Ook kinderen vormen een kwetsbare groep; tussen 0 en 4 jaar lopen zij vaakst lichamelijk letsel op bij een ongeval.

### Ervaren veiligheid

In het Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020 besteden we aandacht aan deze feitelijke verkeersonveiligheid, maar ook aan de onveiligheid zoals bewoners die ervaren. Uit gesprekken met experts en het bewonerspanel<sup>2</sup> blijkt dat bewoners overlast ervaren van fietsen en scooters op stoepen, foutparkeren en gevaarlijke verkeerssituaties bij (weg)werkzaamheden. De fiets beoordeelt men als het minst veilige vervoermiddel, terwijl het fietsgebruik in de stad toeneemt. Bewoners voelen soms wel een verantwoordelijkheid als het gaat om verkeersonveiligheid, maar minder als het gaat om het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dan wordt gewezen naar de gemeente, ondanks dat verkeersveiligheid voor een groot deel wordt beïnvloed door gedragingen in het verkeer.

### Bevindingen van experts en betrokkenen

In de voorbereiding op dit actieplan hebben we een expertmeeting georganiseerd waar we samen met vertegenwoordigers van doelgroepen en deskundigen een analyse gemaakt van verkeersveiligheid en verkeersonveilig gedrag in de stad. Aan de hand van vier cases verkende men de oorzaken van onveilig gedrag in diverse situaties, wat leidde tot waardevolle suggesties voor maatregelen. Het resultaat van deze stakeholdersessie vormt een belangrijke bron voor het Actieplan Verkeersveiligheid.

## Deel 2: het Actieplan Verkeersveiligheid

Het actieplan bundelt maatregelen vanuit de eerdergenoemde gemeentelijke programma's en vult deze aan met extra acties, onder meer naar aanleiding van de stakeholdersmeeting. Het doel van het plan: de objectieve én ervaren verkeersveiligheid in onze stad vergroten. Belangrijk toegevoegd element is dat we hierbij niet alleen onderzoeken wat wij als gemeente met regelgeving, veilige routes en de juiste weginrichting kunnen bereiken. Regelgeving en inrichting zijn noodzakelijke voorwaarden voor veiligheid, maar je hebt ook altijd te maken met weggebruikers, die met hun gedrag de situatie op de weg beïnvloeden. Daarom betrekken we in dit plan nadrukkelijk ook de eigen verantwoordelijkheid en het gedrag van weggebruikers, als belangrijke factor in de verkeersveiligheid. We hanteren deze 'drietrapsraket' (routes - inrichting - gedrag) bij het maken van een snelle analyse van een onveilige situatie of knelpunt, en vervolgens bij het kiezen van de meest effectieve maatregel.

<sup>1</sup> bron: VIA

<sup>2</sup> In 2015 is het bewonerspanel een aantal vragen gesteld over de beleving van de verkeersveiligheid in Utrecht.

## Vier pijlers

De conclusies uit deel 1 van dit plan, leiden tot een indeling van deel 2 - het daadwerkelijke actieplan - in vier pijlers die richting geven aan uit te voeren acties.

1. **Belangrijkste knelpunten oplossen**
2. **Verkeersveilig gedrag bevorderen**
3. **Faciliteren van gewenst gedrag**
4. **Verkeerseducatie**

### Ad 1 *Belangrijkste knelpunten oplossen*

Uit de analyse van de huidige situatie is komen verkeersknelpunten in de stad naar voren die nog wachten op een oplossing. Aangezien het budget vanuit het programma *Utrecht werkt aan Verkeersveiligheid* voor alle wensen niet voldoende is, hebben we een selectie gemaakt van locaties met de hoogste prioriteit. Daarnaast reserveren we middelen voor urgente knelpunten die we nu nog niet voorzien en werken we (samen met onder andere Veilig Verkeer Nederland) een aanpak uit voor de Top 3 van ervaren knelpunten in de stad.

### Ad 2 *Verkeersveilig gedrag bevorderen*

Het bevorderen van verkeersveilig gedrag kan op verschillende manieren. Een sleutel ligt in de manier waarop we wegen en kruispunten ontwerpen en inrichten. De belangrijkste uitgangspunten hierbij zijn:

- Gebruikers en belangenorganisaties betrekken bij het ontwerp. Dit houdt in dat een gezamenlijke analyse wordt gemaakt van een verkeersprobleem, dat functies en gewenst gedrag herkenbaar gemaakt worden in het ontwerp en dat ontwerpen wordt onderworpen aan een stresstest op ongewenst gedrag.
- Noodzaak verkeerslichten kritisch bekijken (onderdeel Actieplan Utrecht fietst).
- Verlagen snelheden van 70 naar 50 km/u (onderdeel van het programma Slimmer Routes Slimme Regelingen (SRSR)).
- Realiseren van meer 30 km/u gebieden.
- Uitbreiding verkeersveilige inrichting van schoolomgevingen (onderdeel van het Utrechts Verkeersveiligheidslabel (UVL)).
- Verkeersveilige omleidingsroutes voor fietsers (onderdeel van het Actieplan Utrecht Fietst).

### Ad 3 *Faciliteren gewenst gedrag*

Als je gedrag wilt veranderen, werken 'zachte' maatregelen het best. Hiermee dwing je het gewenste gedrag niet af, maar maakt je het zo aantrekkelijk of logisch dat de weggebruiker het (bewust of onbewust) wil uitvoeren.

In Utrecht wordt al op kleine schaal geëxperimenteerd met gedragsmaatregelen. Bijvoorbeeld in het programma De Gebruiker Centraal. Met dit actieplan gaan we daar op grotere schaal mee door. Overleg met belangengroepen is daarbij cruciaal, onder meer om acties van politie, OM en gemeente beter op elkaar aan te laten sluiten.

Bij het faciliteren van gewenst gedrag richten we ons op de ondersteuning van risicogroepen, zoals bromfietsers, fietsers en ouderen met e-bikes. Daarnaast formuleren we gedragsmaatregelen die risicogedrag (smartphone-gebruik, door rood rijden, geen verlichting, vervoer naar school met de auto, drugs- en drankgebruik en te hard rijden) moeten inperken.

### Ad 4 *Verkeerseducatie*

Je eigen verantwoordelijkheid nemen in het verkeer is gemakkelijker als je goed wordt voorbereid op nieuwe situaties en begrijpt wat er van je wordt verwacht. Verkeersdeelnemers krijgen daarom - via educatie of informatieverstrekking - in iedere leeftijdsfase ondersteuning die ze op dat moment nodig hebben en aankunnen. De gemeente Utrecht biedt - samen met organisaties zoals Veilig Verkeer Nederland, TeamAlert en de Fietzersbond - een educatieprogramma dat verder gaat dan de reguliere verkeerslessen op basisscholen. Naast Permanente Verkeerseducatie is er veel aandacht voor de zogenaamde 'verandermomenten' (bijvoorbeeld de overgang van basisschool naar middelbare school), waarop educatie extra hard nodig is.

Met dit Actieplan Verkeersveiligheid geven we invulling aan het groeiende besef dat er meer te bereiken is op het gebied van verkeersveiligheid dan met verkeersregels, heldere routes en goede inrichting alleen. Door de toevoeging van het element 'gedrag' in dit actieplan, komen we een belangrijke stap dichtbij een goede balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid voor onze mooie stad.

# Deel 1: Achtergrond, analyse en benadering verkeersveiligheid

## 1 Inleiding

De laatste jaren is het besef gegroeid dat er meer te bereiken is op het gebied van verkeersveiligheid dan met alleen de inrichting van de weg of openbare ruimte, regels en handhaving. De 'gedragsaanpak' wordt dat ook wel genoemd, met als rode draad: deelnemers attenderen op hun verantwoordelijkheid voor de eigen veiligheid én die van de ander.

Gedragsbeïnvloeding is maatwerk en altijd aanvullend op ruimtelijke ordening en infrastructuur. Waar het gaat om verkeersveiligheid in de stad, zijn er dan ook twee belangrijke spelers, die beide verantwoordelijkheid moeten nemen: de overheid en de verkeersdeelnemers. Het Actieplan Verkeersveiligheid gaat - behalve over fysieke maatregelen die nodig zijn om een situatie veilig te maken - ook over de randvoorwaarden voor verkeersveilig gedrag die wij als overheid scheppen. Randvoorwaarden waarbinnen verkeersdeelnemers uitgenodigd en gestimuleerd worden hun eigen verantwoordelijkheid te nemen, omgevingsbewust en respectvol te zijn.

Het Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020 is een uitbreiding op het lopende verkeersveiligheidsprogramma. Ten opzichte hiervan bevat het actieplan een aantal nieuwe elementen en geeft het extra aandacht aan al bestaande elementen:

- We betrekken de gebruikers en belangenorganisaties meer betrokken in het ontwerpproces;
- We analyseren knelpunten met een afweging tussen ruimtelijke ordening, infrastructuur en gedrag ('drietrapsraket');
- We geven meer ruimte voor de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker;
- Er komen (meer) acties voor specifieke doelgroepen en gedragingen;
- We zetten met verkeerseducatie in op het aanleren van de juiste vaardigheden op het juiste moment.

*Gedragsbeïnvloeding is maatwerk en altijd aanvullend op ruimtelijke ordening en infrastructuur.*

### 1.1 Waarom een Actieplan Verkeersveiligheid?

Iedereen die deelneemt aan het verkeer draagt bij aan verkeersveiligheid én profiteert ervan. In een verkeersveilige stad en het prettig leven en werken. Het maakt de stad aantrekkelijk en bereikbaar. Verkeersveiligheid heeft veel belangstelling vanuit de samenleving, maar ook staat ook hoog op de agenda van de politiek en de media. De urgentie om nu een Actieplan verkeersveiligheid op te stellen is meerledig:

- Recente verkeersongevallen roepen om een aanpak waarin de eigen verantwoordelijkheid van verkeersdeelnemers meer aandacht krijgt.
- Verschillende ontwikkelingen vragen om aandacht en (re)actie. Denk bijvoorbeeld aan: door rood rijden en, toenemend e-bike bezit en gebruik van mobiele telefoons tijdens het fietsen.
- Naast het lopende programma *Utrecht werkt aan verkeersveiligheid* liggen er nog wensen en ideeën om meer locaties fysiek te verbeteren.

### 1.2 Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar

In de Uitvoeringsagenda *Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UA+B)*<sup>3</sup> wordt het duurzaam mobiliteitssysteem voor de stad beschreven. Dit Ambitiedocument bevat de uitgangspunten om in 2030 tot een goede balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid te komen.

---

<sup>3</sup> UA + B vastgesteld door de gemeenteraad op 3 juli 2012

Naast een inhoudelijke verandering betekent Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar ook een verandering in de werkwijze met betrekking tot mobiliteit. In die nieuwe werkwijze ligt de nadruk op:

- **Integraal afwegen:** projecten niet vanuit één aspect ontwikkelen, maar streven naar een optimale optelsom voor alle beleidsdoelen, zoals weergegeven in de vijfhoek van UA+B (zie afbeelding);
- **Projecten in de stad plaatsen:** de manier waarop met mobiliteit wordt omgegaan laten afhangen van de plek in de stad (binnenstad, woongebied etc.), de omgeving, en de plaats in het netwerk (verkeerskundige functie van de weg/straat);
- **Denken vanuit gedrag en behoeften:** straten, diensten, informatie, etc. zó inrichten dat het gebruikers daadwerkelijk helpt bij het maken van hun mobiliteitskeuzen.

De nieuwe koers die met UA+B is ingeslagen, is thematisch uitgewerkt in de actieplannen 'Utrecht fietst!', 'Voetganger' en 'Verkeersveiligheid'. Dit plan valt onder de doelstelling 'Duurzaam en Leefbaar': het duurzaam oplossen van de milieu- en veiligheidsknelpunten. Maar een goede verkeersveiligheid heeft natuurlijk ook een positieve invloed op een sociaal en gezonde stad, het bevordert de economie en de ruimtelijke kwaliteit wordt erdoor vergroot. Met andere woorden, een goede verkeersveiligheid is goed voor de stad in al zijn facetten.



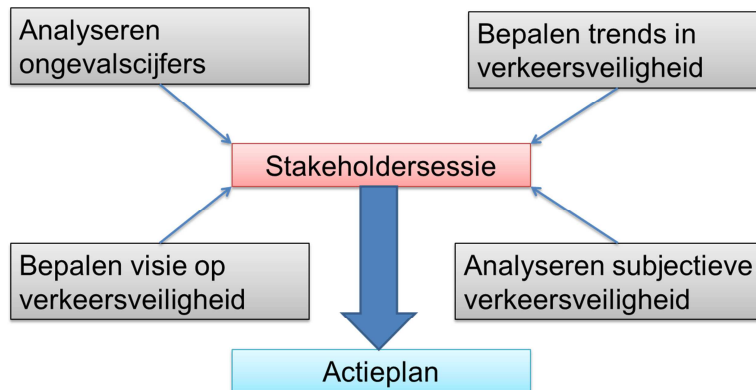
Figuur 1.1: Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar. (Bron: Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar – Ambitiedocument 2012).

### 1.3 Totstandkoming actieplan

Het actieplan is via de volgende stappen tot stand gekomen:

- 1) Analyse van de subjectieve verkeersveiligheid, op basis van gegevens uit meldingen, enquête via het bewonerspanel van Utrecht en onderzoek naar berichtgeving in (sociale) media.
- 2) Analyse van de ongevals cijfers: de gegevens van de geregistreerde verkeersongevallen zijn geanalyseerd en er is een analyse uitgevoerd op data, verzameld door het traumacentrum.
- 3) Bepalen van trends in verkeersveiligheid, op basis van input van verkeersveiligheidsexperts en experts/betrokkenen die deelnamen aan de stakeholdersessie.
- 4) Bepalen van een visie op de benadering van de verkeers(on)veiligheid.
- 5) Betrekken stakeholders: tijdens een stakeholdersessie hebben we met experts en betrokkenen geïnventariseerd wat de oorzaken en mogelijke oplossingen zijn voor bepaalde (typen) situaties, die vanuit de voorgaande analyses als belangrijk werden geacht.
- 6) Vertalen van de vorige stappen in actiepunten.





*Figuur 1.2: Uitgevoerde stappen om tot het actieplan te komen*

## 1.4 Doelstelling

Het Actieplan heeft als doelstelling:

- Het aantal doden en gewonden als gevolg van een verkeersongeval te verminderen
- De ervaren verkeersveiligheid te vergroten

Om dit te bereiken gaan we de huidige activiteiten ten aanzien van het verbeteren van de (ervaren) verkeersveiligheid uitbreiden met nieuwe initiatieven. Uitgangspunten hierbij zijn:

- Bepalen van acties op basis van ongevallencijfers en subjectieve verkeersveiligheid.
- Inspelen op nieuwe ontwikkelingen en trends.
- Specifieke aandacht voor doelgroepen die extra aandacht nodig hebben.
- (Gericht) vergroten van de bewustwording van de eigen verantwoordelijkheid van de verkeersdeelnemers.
- Betrekken van stakeholders en hen een rol geven in het bereiken van de ambitie.

Bij de ontwikkeling van het actieplan is onderzocht wat (naast de verantwoordelijkheid van de gemeente) de meest kansrijke manier is om doelgroepen (en stakeholders) bewust of onbewust een bijdrage te laten leveren aan de verkeersveiligheid en daarmee aan het behalen van de ambitie. Kortom: welke aspecten kun je aangrijpen om gedrag te veranderen. De uitkomsten van dit onderzoek zijn meegenomen in het actieplan.

## 1.5 Leeswijzer

Het Actieplan Verkeersveiligheid Utrecht bestaat uit 2 hoofddelen. Het eerste deel bevat na de inleiding (H1) een analyse van de huidige verkeersveiligheid (H2) waarin de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid, trends en de meningen van experts en stakeholders aan de orde komen. In hoofdstuk 3 wordt het huidige beleid uiteengezet en aangevuld met een visie op verkeersveiligheid, die ten grondslag ligt aan het Actieplan verkeersveiligheid.

Deel 2 bevat het eigenlijke actieplan. Deze is verdeeld in vier hoofdstukken, waarin we aan de hand van de 4 pijlers richting geven aan de uit te voeren acties. Per pijler besteden we naast het optimaliseren van infrastructuur ook aandacht aan het (veranderen van) het gedrag van de weggebruiker.

In de bijlagen vindt u voorbeelden van factsheets, resultaten van onderzoeken die gebruikt zijn voor het schrijven van de verschillende onderdelen, plus een overzicht van actiepunten.

## 2 Huidige situatie

Om te bepalen over welke doelgroepen, trends en locaties het actieplan moet gaan, hebben we onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid in Utrecht. Hiervoor zijn ongevallencijfers (objectieve verkeersveiligheid) en de perceptie en meningen van bewoners en belangenbehartigers (subjectieve verkeersveiligheid) verzameld.

Geraadpleegde bronnen zijn:

- enquête onder deelnemers aan het bewonerspanel en de inwonersenquête;
- het online Meldpunt VVN;
- het online verkeersmeldpunt van de VVD;
- straatinterviews, uitgevoerd voor Actieplan Utrecht Fietst;
- uitingen op social media en in de lokale pers (inventarisatie van het gemeentelijk Communicatiebureau);
- een stakeholdersbijeenkomst;<sup>4</sup>
- landelijk verzamelde ongevalgegevens;
- ongevalgegevens van het traumacentrum Midden Nederland.

Verkeersveiligheid krijgt veel aandacht in Utrecht. Naast de aandacht van de gemeente zijn ook belangenorganisaties en bewoners erg betrokken bij verkeersveiligheid. Dit blijkt uit het aantal aanwezigen bij de stakeholdersessie en het aantal meldingen over verkeersveiligheid bij de verschillende meldpunten.

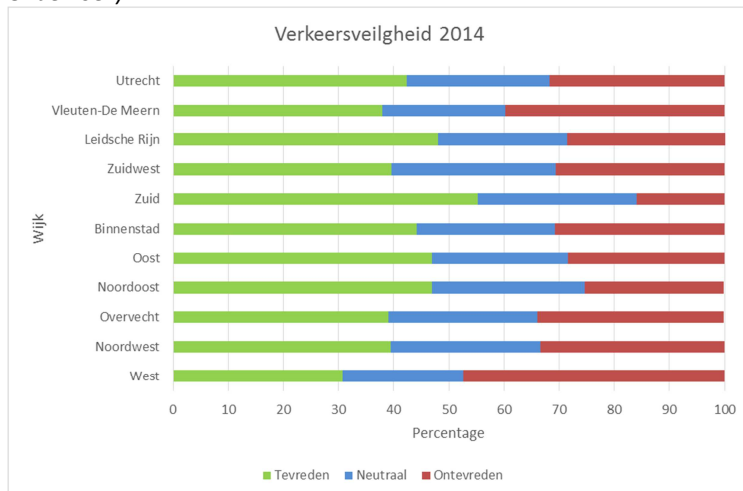
In bijlage 5 is een analyse van een aantal van bovenstaande bronnen opgenomen.

### 2.1 Subjectieve verkeersveiligheid

#### 2.1.1 Tevredenheid inwoners

In 2014 is via de Inwonersenquête gemeente Utrecht aan de inwoners van Utrecht gevraagd hoe tevreden ze zijn over de verkeersveiligheid in hun buurt. De resultaten staan in figuur 2.1. Vleuten-De Meern en Utrecht West zijn de buurten waar de bewoners relatief vaak ontevreden zijn over de verkeersveiligheid. In figuur 2.2 is weergegeven welk aandeel van de bewoners vaak last heeft van gevaarlijk verkeer. West scoort ook hier hoog, samen met Zuidwest.

*Figuur 2.1: Tevredenheid verkeersveiligheid 2014, per buurt (Inwonersenquête, Gemeente Utrecht, afdeling Onderzoek).*



<sup>4</sup> In de stakeholdersessie zijn de resultaten van de overige genoemde bronnen gepresenteerd.

### 2.1.2 Perceptie verkeersveiligheid

In februari 2015 heeft de afdeling Onderzoek van de gemeente Utrecht een peiling gehouden onder de leden van het Bewonerspanel Utrecht over verkeersveiligheid. Het bewonerspanel telt 4.833 leden. Daarvan hebben 2.975 deelgenomen aan de peiling (62% response). In dit panel zijn hoogopgeleide inwoners en autochtonen oververtegenwoordigd en jongeren ondervertegenwoordigd. Daardoor zijn de resultaten niet zonder meer te vertalen naar de gemiddelde mening van de Utrechter, maar ze geven wel een indicatie. De enquête is door het hoge aantal respondenten een belangrijke bron voor het achterhalen van de perceptie van verkeersveiligheid in Utrecht. Daarnaast zijn gegevens gebruikt van het online verkeersmeldpunt van de VVD, straatinterviews over verkeer en verkeersveiligheid en onderzoek van de gemeente naar uitingen in (sociale) media. De belangrijkste conclusies van de onderzoeken naar hoe verkeersveiligheid wordt ervaren door bewoners zijn:

- De kwaliteit van de fietspaden is verbeterd in de afgelopen jaren.
- Parkeervoorzieningen voor fietsers worden goed gewaardeerd.
- De vrij liggende fietspaden en de voetgangersgebieden in winkelcentra worden als (zeer) veilig ervaren.
- Bewoners beoordelen de fiets als minst veilig vervoermiddel in Utrecht (30% onveilig tot zeer onveilig).
- Bewoners vinden dat het voor de fiets niet altijd goed geregeld is in Utrecht:
  - Brommers en scooters op fietspaden zorgen voor gevoel van verkeersonveiligheid.
  - Auto krijgt teveel prioriteit bij kruispunten.
  - 30% van de ondervraagden vindt dat iets verbeterd moet worden aan de verkeerslichten (aantal, te lange wachttijd, te korte groentijd, door rood rijden).
- In de (sociale) media wordt regelmatig een eenzijdig beeld gegeven over de verkeersveiligheid. Dat beeld komt niet altijd overeen met de feiten.
- Bijna de helft van de respondenten vindt dat wegwerkzaamheden een belangrijke oorzaak zijn van een verminderde verkeersveiligheid.
- Weggebruikers voelen wel enige verantwoordelijkheid als het gaat om het veroorzaken van verkeersonveiligheid, maar niet als het gaat om het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dan wordt gewezen naar de gemeente.
- Oorzaken van verkeersonveiligheid worden vooral in verkeerstechnische zaken en in gedrag gevonden en niet in de ruimtelijke sfeer.
- Vooral punten waar fietsers in conflict kunnen komen met auto of bus, ervaart men als onveilig.

#### (Social) media

Opvallend is dat berichten op social media, berichten in de oude media, spontane meldingen in de bewonersenquête en meldingen op het verkeersmeldpunt een standaard stramien kennen: (1) er is een misstand (2) die kan leiden tot een gevaarlijke of anderszins ongewenste situatie, (3) de gemeente heeft bij de inrichting iets over het hoofd gezien en zou er alsnog iets aan moeten doen. Dit laatste geldt ook wanneer de misstand te maken heeft met ongewenst gedrag van weggebruikers, zoals auto's die te hard rijden, fietsers die door rood rijden of onvoldoende opletten.

*Figuur 2.2: Wordle van de reactie op de open vraag: wie kan het beste een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid in de gemeente Utrecht. Hoe groter een woord is weergegeven hoe vaker dit woord is gebruikt in de antwoorden.*



## Locaties

Bewoners melden locaties waar zij verkeersonveiligheid ervaren. Iets minder dan de helft van de meldingen gaan over locaties in het centrum. Het aantal meldingen over locaties in Leidsche Rijn is vrij hoog.

## Doelgroepen

In het kader van het Integraal Veiligheidsplan 2015-2018 hebben bewoners aangegeven dat zij overlast ervaren van fietsen en scooters op stoepen (vooral bij winkelcentra), foutparkeren (bij winkelcentra en scholen) en gevaarlijke verkeerssituaties op plekken waar gebouwd/aan de weg gewerkt wordt.

## 2.2 Objectieve verkeersveiligheid

### 2.2.1 Registratie van ongevallen

In Utrecht is sprake van 1.835 geregistreerde verkeersongevallen in 2014. Dit zijn de ongevallen die de politie heeft geregistreerd, met een beperkt aantal kenmerken. Bij veel ongevallen, vooral die met uitsluitend materiële schade, komt geen politie naar de ongevalslocatie en daar is dan ook geen of een zeer beperkte registratie van.

Van de geregistreerde ongevallen waren er voor zover bekend in 2014 vier met dodelijke afloop. Het aandeel van ongevallen met gewonden is 32% (18% ernstig). In tabel 2.1 is per leeftijdsgroep het aandeel in ongevallen en het aandeel in bevolking weergegeven.

Tabel 2.1: Leeftijdverdeling slachtoffers bij geregistreerde ongevallen (bron: VIA)

Leeftijdsgroep slachtoffer	Aandeel in ongevallen	Aandeel in bevolking gem. Utrecht
Tot 15 jaar	2%	18%
16 en 17 jaar	4%	3%
18 tot en met 24 jaar	20%	14%
25 tot en met 59 jaar	61%	52%
60 en ouder	12%	13%
Totaal voor zover bekend	99%	100%

De perceptie van de bewoners én de gegevens van het Traumacentrum Midden Nederland geven een indicatie dat fietsers in Utrecht een groot risico lopen betrokken te zijn bij een ongeval met letsel. Uit de geregistreerde ongevallen van Utrecht blijkt echter dat slechts bij 3% van de ongevallen fietsers betrokken zijn (zie tabel 2.2).

Tabel 2.2: Voertuigverdeling bij geregistreerde ongevallen Utrecht (bron: VIA)

Vervoerwijze bij ongeval	Aandeel
Personen- en bestelauto	71%
Vrachtauto	3%
Bus, trein, tram	2%
Andere motorvoertuigen	5%
Brom- en snorfiets	14%
Fiets	3%
E-bike	0%
Vaste objecten	1%
Totaal voor zover bekend	99%

Een onvolledige ongevallenregistratie kan de reden zijn van dit verschil. Daarnaast is het zo dat de situaties die als gevaarlijk worden ervaren (perceptie) niet per se leiden tot meer ongevallen. Duidelijk is dat fietsers weinig betrokken zijn bij geregistreerde ongevallen, maar dat de negatieve gevolgen van een ongeval voor fietsers vaak groot zijn. Dit geldt overigens ook voor het aantal ongevallen waarbij een bus of tram is betrokken.

### 2.2.2 Registratie slachtoffers bij traumacentrum

Het Traumacentrum Midden Nederland registreert de aard van het ongeval van alle patiënten die via de spoedeisende hulp (SEH) worden binnengebracht. We hebben de gegevens geanalyseerd van patiënten die in 2013 en 2014 na een verkeersongeval binnen 48 uur zijn opgenomen in het ziekenhuis. Deze gegevens

bevatten dus alleen informatie over ongevallen die ernstig of minder ernstig lichamelijk letsel tot gevolg hebben. Weggebruikers die na een ongeval licht gewond zijn geraakt, komen niet op de spoedeisende hulp (SEH) terecht.

#### Aantal slachtoffers in 2013 en 2014

In 2013 en 2014 zijn er in het traumacentrum in totaal 973 verkeersongevallen in Midden Nederland geregistreerd. De verdeling was als volgt:

Tabel 2.3: Slachtoffers binnengekomen na ongeval in traumacentrum in 2013 en 2014.

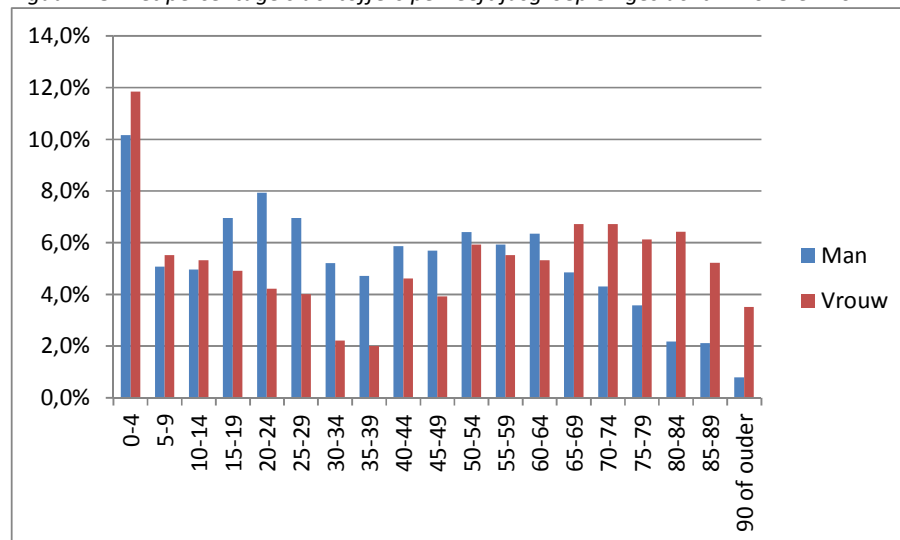
Vervoermiddel	Aantal in 2013 + 2014
Fiets	420
Auto	216
Motor	205
Te voet	67
Overig (driewielers, pick-up en busjes)	65
<b>Totaal</b>	<b>973</b>

#### Leeftijd en geslacht

Kinderen tussen de 0 en 4 jaar lopen het vaakst lichamelijk letsel op door een verkeersongeval (zie figuur 2.3). Zij vormen een kwetsbare groep, omdat zij zichzelf nog niet kunnen beschermen in het verkeer.

Tot 15 jaar komen er meer meisjes dan jongens in het ziekenhuis terecht na een ongeval. Vanaf die leeftijd draait die verdeling zich om, er komen er meer mannen binnen op de SEH. Mannen vertonen meer risicovol gedrag dan vrouwen, wat de kans op een ongeval vergroot. Na de 65 jaar halen de vrouwen de mannen weer in en wordt het verschil tussen beiden steeds groter. Logische verklaring hiervoor is dat vrouwen langer leven dan mannen.

Figuur 2.3. Het percentage slachtoffers per leeftijdsgroep en geslacht in 2013 en 2014.



*Fietsers zijn weinig betrokken bij geregistreerde ongevallen, maar de negatieve gevolgen van een ongeval voor fietsers zijn vaak groot*

#### Locatie

Van 16% van de patiënten die op het traumacentrum zijn binnengebracht na een verkeersongeval, is bij de analyse bekend waar zij door de ambulance zijn opgehaald. We nemen aan dat dit ook de locatie is waar het ongeval heeft plaatsgevonden. In deze gegevens missen dus de ongevallen waarvan geen locatie bekend is,

maar die mogelijk wel in Utrecht hebben plaatsgevonden. Onderstaande gegevens zijn daarom een indicatie van de verdeling van de ongevallen.

In tabel 2.5 in bijlage 5 is te zien hoeveel ongevallen er per vervoermiddel plaatsvinden in de verschillende wijken in Utrecht. De meeste ongevallen vinden plaats in de binnenstad (tussen spoorlijn en Oude Gracht), Lunetten en De Uithof. In de tabel is ook te zien dat het aantal fietsongevallen er met kop en schouder bovenuit steekt, namelijk 86 ongevallen in 2013 en 2014. Er vinden twee keer zoveel motorongevallen (33) plaats dan auto-ongevallen (15). Dit is te verklaren door de grotere kwetsbaarheid van motorrijders, ten opzichte van automobilisten.

## 2.3 Actuele ontwikkelingen

### Smartphone gebruik

In de afgelopen jaren is het gebruik van de smartphone in het verkeer (met name tijdens het fietsen) toegenomen. Verkeersdeelnemers zijn zich hierdoor minder bewust van hun omgeving, wat de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt. Cijfers hierover zijn nog niet beschikbaar, evenals de verdeling tussen ouderen en jongeren en de precieze gevolgen ten aanzien van verkeersveiligheid. Weinig mensen geven na een ongeval eerlijk aan dat ze afgeleid waren door hun smartphone. Ondanks het ontbreken van objectieve cijfers wordt deze waargenomen trend ook door alle stakeholders herkend.

### Meer fietsers

Een andere ontwikkeling die van invloed is op de verkeersveiligheid, is dat het fietsgebruik in Utrecht is toegenomen. Dat is goed voor de stad: voor de leefbaarheid en de bereikbaarheid en ook voor de Utrechtse economie. De keerzijde is dat de fietspaden aanzienlijk drukker zijn geworden, wat onveilige situaties en gedrag kan veroorzaken. Landelijk neemt het totaal aantal slachtoffers van verkeersongevallen af, maar het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval neemt toe. Vooral jongeren en ouderen zijn slachtoffer van een ongeval waar fietsers bij betrokken zijn (SWOV, Factsheet Fietsers).

### E-bike

De elektrische fiets of e-bike is sinds zijn introductie niet meer weg te denken uit het verkeersbeeld. De e-bike heeft haar imago van bejaardenfiets afgeschud en is inmiddels zo hip dat de fietsende schooljeugd er graag mee weggrijdt. De snelheden die gehaald worden met de e-bike zijn hoger dan met een normale fiets. De gevolgen van ongevallen zijn dan ook groter, voornamelijk onder ouderen.

### Wegwerkzaamheden

In de afgelopen jaren zijn er veel (weg)werkzaamheden geweest in Utrecht en ook in de komende jaren wordt er in de stad nog veel gebouwd. Vijf belangrijke fietsroutes zijn flink aangepakt, de komende jaren staan er nog eens negen op het programma. Fietsers geven aan dat zij de vernieuwde fietsroutes waarderen, maar de wegwerkzaamheden worden wel genoemd als reden van een toename in verkeersonveiligheid. Als gemeente doen wij er veel aan om omleidingen veilig en duidelijk te maken, maar toch vinden veel fietsers dat het beter kan. Met name in het Stationsgebied is extra aandacht voor de fietsers nodig.

## 2.4 Beoordeling verkeersveiligheid door stakeholders

Tijdens een stakeholderoverleg zijn de resultaten ten aanzien van subjectieve en objectieve verkeersveiligheid besproken met experts en betrokkenen<sup>5</sup> in de gemeente Utrecht. De uitkomsten van deze stakeholdersessie vormen belangrijke input voor het Actieplan Verkeersveiligheid. We bespraken met de deelnemers vier bestaande cases die vooraf waren ingediend. De cases zijn breder getrokken naar de volgende (potentieel) onveilige situaties:

1. druk verkeer: automobilisten en fietsers (in groepen), in een omgeving met een school en een sportcentrum
2. mix van druk fietsverkeer en autoverkeer op een geregeld kruispunt
3. de interactie tussen bus en overig verkeer
4. jongeren en afleiding in het verkeer

---

<sup>5</sup> Deelnemers aan de stakeholdersessie: Gemeente Utrecht, Stedelijk Overleg Lichamelijk Gehandicapten Utrecht (SOLGU), VIDUIS Studentenunie, Taxiplatform Regio Utrecht, Veilig Verkeer Nederland, Verkeersouder Pijlstaart, Team Alert, Fietsersbond Utrecht, Politie Utrecht, Transport en Logistiek Nederland, Afdeling veiligheid Utrecht, Qbuzz

Van deze cases is verkend wat de oorzaken zijn van verkeersonveilig gedrag en welke maatregelen daarbij zouden passen. Deelnemers brachten een grote variëteit aan maatregelen naar voren, die zijn verwerkt in deel 2 van het actieplan.

### **Ontwerp**

Tijdens de stakeholdersessie zijn de volgende oorzaken van verkeersonveilig gedrag naar voren gekomen die te maken hebben met het inrichting van de ruimte en het ontwerp van infrastructuur.

- De eindgebruiker wordt niet of te laat meegenomen in de ontwerpfase.
- Er wordt tijdens het ontwerpproces niet getoetst hoe gevoelig het ontwerp is voor ongewenst gedrag.
- De omgeving waarin de weggebruiker zich begeeft straalt niet altijd uit welke functionaliteit de omgeving heeft. Basisscholen met het Utrechts VerkeersveiligheidsLabel zijn bijvoorbeeld goed herkenbaar, scholen voor voortgezet onderwijs en sportverenigingen veel minder.
- Verschillende vervoerswijzen bevinden zich teveel in dezelfde ruimte.
- Zowel stakeholders als leken kunnen tekeningen van nieuwe situaties moeilijk doorgronden.

### **Bestaande situaties**

Bij veranderend verkeersaanbod en verkeersgedrag is het belangrijk regelmatig na te gaan of bestaande infrastructuur en inrichting nog voldoet. Tijdens het stakeholderoverleg zijn voor dit thema de volgende oorzaken van verkeersonveilig gedrag naar voren gekomen.

- Fietzers zijn kritisch over de verkeerslichtenregeling. Wachttijden zijn lang en de indruk bestaat dat de auto prioriteit krijgt. Soms is het bij verkeerslichten onduidelijk waarom je als fietser überhaupt moet wachten. Als gevolg hiervan rijdt men vaak door rood. Dat begint bij locaties die ergernis oproepen, maar het wordt snel een gewoonte.
- Bij snelheidslimieten is niet altijd duidelijk waarom een lage snelheid verlangd wordt.
- De infrastructuur is niet altijd afgestemd op de omvang van het verkeer en het vertoonde gedrag. Op bepaalde locaties komt teveel verkeer bij elkaar en rijdt men te hard.
- Op bepaalde locaties is het ontwerp niet logisch of niet verkeersveilig.
- Kennisuitwisseling tussen hulpdiensten en gemeente blijft belangrijk.
- Weggebruikers die moeilijk ter been zijn, komen veel onnodige obstakels tegen.

### **De weggebruiker en de dynamiek van het verkeer**

In deze categorie gaat het om:

- Gedrag en eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker
- Veranderingen in het verkeer: intensiteit en gedrag
- Bijzondere situaties: wegwerkzaamheden en evenementen

Tijdens de stakeholdersessie kwamen rond dit thema de volgende oorzaken van verkeersonveilig gedrag naar voren:

- Weggebruikers hebben te weinig oog voor elkaar. Fietzers weten onvoldoende wat de gevolgen van hun gedrag zijn voor buschauffeur, vrachtwagenchauffeur of automobilist. Het gevaar van onder meer de dode hoek dringt te weinig door.
- Ouders nemen wel hun verantwoordelijkheid als ze mét kinderen aan het verkeer deelnemen, maar niet als ze dat zonder kinderen doen.
- Een deel van de scholen en sportverenigingen besteedt weinig aandacht aan hoe hun leerlingen en leden veilig van en naar hun locatie komen.
- Er kan meer afstemming plaatsvinden tussen stakeholders (zoals TeamAlert, Ouderenbond, Veilig Verkeer Nederland, politie) over de individuele acties ten aanzien van verkeersveiligheid.
- (Gegevens rond) verkeersongevallen worden niet altijd geregistreerd door de politie. Hierdoor is te weinig bekend over de ware toedracht en de locaties van ongevallen.
- Er is weinig capaciteit beschikbaar om handhaving uit te voeren.

### 3 Benadering van verkeers(on)veiligheid

In de huidige beleidsprogramma's van de gemeente Utrecht is al veel aandacht voor verkeersveilig gedrag en de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker. Succesvolle elementen en projecten uit deze programma's worden doorgezet in het Actieplan Verkeersveiligheid. Het actieplan vult aan met meer maatregelen en benadert de verkeers(on)veiligheid vanuit een eigen visie.

#### 3.1 Huidige aanpak verkeersveiligheid

Een Actieplan Verkeersveiligheid was er nog niet eerder niet in Utrecht. Tot nu toe was er aandacht voor verkeersveiligheid vanuit het *Utrechts VerkeersveiligheidsLabel (UVL)* en het programma *Utrecht werkt aan verkeersveiligheid*. Daarnaast wordt de verkeersveiligheid vanzelfsprekend ook genoemd in het Integraal Veiligheidsplan 2015 - 2018 en voert de gemeente vanuit *De Gebruiker Centraal* diverse gedragsmaatregelen uit, met aandacht voor specifieke doelgroepen (zoals scholieren basisschool) en specifieke locaties.

##### Utrechts VerkeersveiligheidsLabel (UVL)

De gemeente Utrecht stimuleert en helpt scholen hun verkeerseducatie op orde te hebben via het Utrechts VerkeersveiligheidsLabel (UVL). Doel van het UVL is de verkeersveiligheid rond basisscholen te verbeteren. De verkeersveiligheid van kinderen is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van ouders, scholen en de gemeente. Het UVL is een goed instrument voor het delen van deze verantwoordelijkheid. Er zijn op dit moment ruim 50 UVL-scholen in de gemeente Utrecht. Bij UVL scholen legt de gemeente een uniforme en herkenbare schoolzone aan. Dit bestaat uit het woord SCHOOL op het wegdek, een verkeersbord met een lagere adviessnelheid, rode en gele paaltjes bij oversteekplaatsen en tegen parkeren op de stoep, en een rood hek bij de schoolpleinuitgang om te voorkomen dat kinderen de weg op rennen. De huidige aanpak zetten we voort tot en met 2017.



Inrichting schoolomgeving UVL

##### 'Utrecht werkt aan verkeersveiligheid'

Momenteel loopt het programma *Utrecht werkt aan verkeersveiligheid*. Het gaat in dit lopende programma om in totaal ongeveer 40 locaties, ongeveer de helft daarvan is de afgelopen jaren uitgevoerd. Dit programma loopt tot 2016. De keuze voor te verbeteren locaties is gemaakt op basis van de adviezen van de wijkbureaus, de wijkverkeersadviseurs, ongevallencijfers en de meldingen die we via diverse meldpunten ontvangen. De maatregelen zijn vooral gericht op het verbeteren van de veiligheid voor voetgangers en fietsers.

##### 'De Gebruiker Centraal'

Utrecht werkt aan de kwaliteit van de openbare ruimte en stimuleert het gebruik van openbaar vervoer, fiets en schone vervoersmiddelen. Vanuit het Actieplan *De Gebruiker Centraal* voert de gemeente een aantal gedragsmaatregelen bij basisscholen en het voortgezet onderwijs uit als pilotproject. De maatregelen van *De Gebruiker Centraal* sluiten aan bij de behoeften van de gebruikers van de openbare ruimte en mobiliteitsbehoeften van bewoners, bedrijven en bezoekers.



## **Integraal Veiligheidsplan 2015 – 2018**

Het Integraal Veiligheidsplan 2015-2018 (IVP) vormt het kader voor het Utrechtse veiligheidsbeleid en de aanpak van veiligheidsproblemen. Voor verkeersveiligheid wordt verwezen naar het lopende programma en het nu voorliggende actieplan.

### **3.2 Uitgangspunten voor het actieplan**

Voorafgaand aan het ontwikkelen van het actieplan hebben we een visie uitgewerkt voor de manier waarop we de verkeers(on)veiligheid in de gemeente Utrecht gaan benaderen. We zijn hierbij uitgegaan van de volgende drie uitgangspunten.

#### **‘De oorzaak (en oplossing) van een ongeval ligt niet altijd op de locatie’**

Een ongeval gebeurt altijd op een bepaalde locatie; denk aan een kruispunt, waar een fietser en een auto op elkaar botsen. De oorzaak van dit ongeval hoeft niet altijd op het kruispunt te liggen. Beide betrokkenen hebben misschien wel goed zicht gehad, maar niet goed opgelet. Het kan ook zijn dat de fietser geen licht aan had in het donker en dat de automobilist te hard reed om nog te kunnen corrigeren. Dit voorbeeld geeft aan dat de oorzaak van een ongeval buiten de ongevalslocatie kan liggen. Het toont op welke manier het gedrag en de eigen verantwoordelijkheid van weggebruikers een rol speelt bij verkeersongevallen. Belangrijk is dat we proberen te achterhalen hoe we dit gedrag kunnen veranderen. De fietser kan attent gemaakt worden op het voeren van licht, de sportvereniging kan waarschuwingen geven op een bord bij de uitgang van de sporthal (doe nu je licht aan) en ervoor zorgen dat fietsers nadenken over hoe ze veilig weer thuis komen. De automobilist kan beïnvloed worden door handhaving, en door hem inzicht te geven in het gevaar van hard rijden in eigen buurt.

#### **‘Verkeersveiligheid is een balans tussen infrastructuur, wet- en regelgeving en eigen verantwoordelijkheid’**

Bij verkeersveiligheid denkt men altijd aan (1) de infrastructuur en (2) de regelgeving. Een goede infrastructuur en adequate wet- en regelgeving zijn noodzakelijk, maar niet voldoende als het gaat om verkeersveiligheid. In theorie is een situatie optimaal veilig te maken via deze twee factoren, maar met ongewenste nadelen:

- 1) Met infrastructuur is 100% veiligheid niet haalbaar. Bovendien gaat het veiliger maken van infrastructuur altijd gepaard met het inperken van de vrijheid van het individu. Zo zou je bij een kruispunt door rood rijden kunnen voorkomen, door de doorgang fysiek te blokkeren (denk aan spoorbomen bij spoorwegovergangen).
- 2) Dat er regels zijn, betekent niet dat ze ook worden nageleefd. Mogelijkheden voor handhaving zijn beperkt en sommige weggebruikers zijn er min of meer ongevoelig voor.
- 3) Weggebruikers vertrouwen teveel op de gecreëerde veiligheid. Daardoor nemen ze extra risico (risicocompensatie).
- 4) Vertrouwen op alleen infrastructuur en regelgeving suggereert dat alleen de overheid problemen kan oplossen.

Verkeersveiligheid is er dan ook bij gebaat dat de weggebruiker eigen verantwoordelijkheid krijgt en deze ook neemt. De kunst is een optimale balans te vinden tussen het regelen (infrastructuur en wet- en regelgeving) en de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker.

#### **‘De mensen willen wel, als je ze de kans geeft’**

Het overgrote deel van de weggebruikers is van goede wil als het gaat om verkeersveiligheid. Ongeveer 3% van de weggebruikers zijn ‘verkeershufters’; voor hen helpt geen enkele maatregel. Ongeveer 25% houdt zich altijd aan alle regels<sup>6</sup>. Daar tussen zit een grote groep die soms tot regelmatig verkeersonveilig gedrag vertoont, maar daar niet erg bewust van is. Voor deze groep is een aanpassing in ruimtelijke ordening of infrastructuur niet nodig. Zij zijn gevoelig voor gedragsbeïnvloedende maatregelen. Een (positief) duwtje in de goede richting heeft al effect, zolang het gevoel van vrijheid maar blijft bestaan.

*Een goede infrastructuur en adequate wet- en regelgeving zijn noodzakelijk, maar niet voldoende als het gaat om verkeersveiligheid*

---

<sup>6</sup> Bron: perceptieonderzoek, Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie, 2006

### 3.3 Inrichting, infrastructuur en gedrag versterken elkaar

Verkeersgedrag ontstaat doordat mensen van A naar B reizen. De ruimtelijke ordening heeft invloed op de manier waarop mensen reizen. Daarnaast is een goede infrastructuur van belang. Schaarse ruimte moet worden verdeeld, verkeersvolumes beheerst en potentiële verkeersonveilige conflicten vermeden. De landelijke verkeersveiligheidsvisie *Duurzaam Veilig* (DV) gaat uit van de maakbaarheid van verkeersveilig gedrag: infrastructuur zodanig ingericht dat mensen zich 'vanzelf' volgens de regels en normen gedragen. Gebleken is dat *Duurzaam Veilig* de verkeersveiligheid substantieel verbetert, maar geen garantie biedt voor duurzame veiligheid. De keerzijde van de medaille laat namelijk zien dat het omgevingsbewustzijn van de verkeersdeelnemer afneemt, waardoor eerder fouten optreden. Bovendien kan de ruimtelijke inrichting de stedelijke dynamiek niet altijd bijbenen: de stad verandert en zo ook verkeersstromen, waardoor de inrichting niet meer aan de situatie voldoet. Denk hierbij aan het sterk toegenomen aantal fietsers in Utrecht.

#### 3.3.1 De drietrapsraket

Er zijn drie manieren om de verkeersveiligheid te beïnvloeden: (1) ingrijpen in de ruimtelijke structuur, (2) ingrijpen in de inrichting en (3) gedragsinterventie. Om een snelle, actiegerichte analyse te maken van een situatie, en een adequate en effectieve keuze te maken in maatregelen, hebben we een eenvoudige methode ontwikkeld: de drietrapsraket van verkeersveiligheid.

1. De *ruimtelijke inrichting* moet zorgen voor een goede balans in routes en verkeersintensiteiten. Situaties kunnen onveilig zijn door een te hoge verkeersdruk.
2. De *inrichting van de infrastructuur* moet ondersteunend zijn om veilig door de stad te bewegen. Daarmee kunnen ongevallen worden voorkomen en gevolgen van ongevallen geminimaliseerd.
3. *Gedrag* van de weggebruikers moet passen bij de verkeerssituatie. Eigen verantwoordelijkheid speelt daarin een belangrijke rol.

De methode geeft een snelle indruk van welk type maatregelen de gemeente voor een specifiek knelpunt zou moeten inzetten, op korte en op langere termijn. De drietrapsraket (zie figuur 3.1) laat de verwachte effectiviteit zien van fysieke maatregelen versus gedragsmaatregelen.



Figuur 3.1: Drietrapsraket aanpak verkeersveiligheid.

Het principe hierbij is dat we onderscheid maken in de oorzaken van het probleem en de mate van verantwoordelijkheid van de overheid (als voorwaardenscheppende instantie) en de verkeersdeelnemers (als actoren in de openbare ruimte).

In een ideale verkeerssituatie klopt de infrastructuur volledig met de ruimtelijke ordening. Wegvakken en kruispunten zijn logische schakels in het vervoersnetwerk en de capaciteit is afgestemd op de verkeersvraag van alle categorieën verkeersdeelnemers. Ook is de inrichting van de infrastructuur zodanig dat verkeersdeelnemers voldoende zicht op elkaar hebben, en voldoende ruimte om niet met elkaar 'in conflict' te komen. In zo'n perfecte verkeerssituatie kunnen alleen de verkeersdeelnemers zelf nog roet in het eten gooien.

Gedrag is hier dus bepalend; verkeersonveilige situaties doen zich voor wanneer verkeersdeelnemers zich niet voldoende bewust zijn van hun omgeving (bellen tijdens het rijden, fietsen met koptelefoon, etc.), of niet respectvol zijn richting hun medeweggebruikers (afsnijden, geen voorrang geven, etc.). Hier ligt de oplossing dan ook in het aanspreken van de verkeersdeelnemers op hun eigen verantwoordelijkheid.

#### **Werking drietrapsraket**

De drietrapsraket helpt in het analyseren van mogelijk verkeersonveilige situaties. Het symboliseert de balans tussen verantwoordelijkheid van de overheid en verantwoordelijkheid van de verkeersdeelnemer. Het maakt onderzoekers bewust van de invloed van routes, inrichting en gedrag van de verkeersdeelnemer. Het helpt om bewust en weloverwogen te kiezen waar we de aandacht op richten.

De drietrapsraket laat zien welke oorzaak dominant is in een verkeersonveilige situatie en in welke combinatie van maatregelen gedacht moet worden. Dat maakt de verkenning naar oplossingsrichtingen breder. Niet alleen educatie en voorlichting of een onbewuste interventie op een locatie, maar ook vormen van mobiliteitsmanagement, werkgeversbenadering, samenwerken met scholen (bijv. om begintijden aan te passen) en zelfs methoden om grote groepen fietsers 'op te knippen' in kleinere groepen komen daarmee in beeld.

## Deel 2: Actieplan Verkeersveiligheid

### 4 Actieplan Verkeersveiligheid

Vanuit de in Deel 1 geformuleerde visie, de genoemde analyses (ongevallenanalyse, meldpunten, trends, media) en de bijeenkomst met stakeholders, hebben we een aantal actiepunten geformuleerd. Samen vormen zij het eigenlijke Actieplan Verkeersveiligheid.

#### 4.1 Conclusies uit deel 1

Uit de analyses zijn de volgende hoofdconclusies getrokken, die als basis dienen voor het actieplan:

- Het huidige beleid bestaat uit het aanpakken van verkeersonveilige locaties, het stimuleren van verkeersveiligheid bij basisscholen en een aantal acties vanuit *De Gebruiker Centraal*. Een uitbreiding van de huidige aanpak is wenselijk, vooral waar het gaat om het leggen van meer verantwoordelijkheid bij de weggebruiker zelf.
- In de stad is een aantal verkeersknelpunten dat zeker aandacht nodig heeft.
- Het fietsgebruik is toegenomen. Het aandeel geregistreerde ongevallen waarbij een fiets is betrokken, is relatief laag, maar het letsel is vaak ernstig. Landelijk zien we dat het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers toeneemt, terwijl het totaal aantal ongevallen afneemt.
- Het toenemende gebruik van smartphones in het verkeer, voornamelijk onder fietsers, zorgt voor grotere afleiding en meer onveiligheid.
- Weggebruikers hebben te weinig oog en begrip voor elkaar. Fietsers en automobilisten realiseren zich niet wat het effect van hun gedrag (door rood fietsen, dode hoek, hard remmen, inhalen bij vertrekkende bussen van een halte, etc.) is op busverkeer en vrachtverkeer.
- Verkeersdeelnemers zien wegwerkzaamheden als belangrijke bron voor verkeersonveiligheid.
- Bij het wegontwerp kunnen we meer winnen door gebruik maken van de kennis van bewoners en stakeholders.
- Veel weggebruikers, met name fietsers, ergeren zich aan de verkeerslichtenregeling en negeren rood licht regelmatig.

#### 4.2 De vier pijlers van het actieplan

Bovenstaande conclusies leiden tot een indeling van het Actieplan Verkeersveiligheid in vier pijlers, die richting geven aan uit te voeren acties. Deze onderdelen zijn nieuw óf vormen een aanscherping op bestaand beleid.

<b>Belangrijkste knelpunten oplossen</b>	(hoofdstuk 5)
<b>Verkeersveilig gedrag bevorderen</b>	(hoofdstuk 6)
<b>Faciliteren van gewenst gedrag</b>	(hoofdstuk 7)
<b>Verkeerseducatie</b>	(hoofdstuk 8)

Een totaaloverzicht van alle acties uit het Actieplan Verkeersveiligheid is opgenomen in bijlage 6.

## 5 Belangrijkste knelpunten oplossen

### Aanpassingen aan infrastructuur, inrichting of gedrag om knelpunten aan te pakken

Utrecht is in honderden jaren gegroeid naar de mooie stad die het nu is. Met de groei van het aantal bewoners, is onvermijdelijk ook het verkeer steeds drukker geworden en zijn er knelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid ontstaan. De belangrijkste knelpunten worden aangepakt.

#### 5.1 Verkeersonveilige locaties

De gemeente Utrecht heeft in 2012 € 5 miljoen beschikbaar gesteld om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit bedrag is toebedeeld aan concrete projecten in het programma *Utrecht werkt aan verkeersveiligheid*. Dit programma bestaat uit de aanpak van ca. 40 locaties, waarvan ruim de helft inmiddels is aangepast. De overige punten zijn in 2016 verbeterd. Voor de besteding van het budget uit dit programma zijn projecten geselecteerd aan de hand van een inventarisatie van ongevallen, een internetraadpleging, overleg met wijkraden, kennis uit de gemeentelijke organisatie en een analyse van de sites van Veilig Verkeer Nederland, de VVD-fractie Utrecht en de Fietzersbond. Er bleek tijdens de inventarisatie van projecten sprake te zijn van meer wensen dan budget beschikbaar was.

Dit heeft geresulteerd in een lijst met projecten, aanvullend op het lopende programma *Utrecht werkt aan verkeersveiligheid*. In de onderstaande lijst staan de geselecteerde projecten. Deze worden de komende tijd vanuit het Actieplan Verkeersveiligheid aangepakt.

Locaties	Omschrijving knelpunt
<b>Leidsche Rijn</b>	
<b>Parkzichtlaan - Crouweldijk</b>	Onoverzichtelijke situatie in combinatie met onveilig gedrag van het autoverkeer (negeren voorrangregels).
<b>Franz Leharsingel– Fred Raymondpad</b>	Drukke schoolroute. Autoverkeer negeert de voorrangssituatie.
<b>Noordoost</b>	
<b>Talmalaan</b>	Ontbreken fietsroute.
<b>Willem van Noortplein</b>	Oversteek ter hoogte van AH wordt - door de hoeveelheid en de snelheid van het autoverkeer - als onveilig ervaren.
<b>Biltstraat – FC Donderstraat</b>	Fietzers die rechtdoor willen, moeten de Biltstraat oversteken en hierbij onnodig lang wachten. Bij het oversteken moeten zij verkeer kruisen wat vanaf de Biltstraat de FC Dondersstraat in wil.
<b>Griftstraat</b>	Met het verdwijnen van de bus uit de Griftstraat (wijkontsluitingsweg volgens het GVVP) kan worden ingezet op een 30 km inrichting (nu: 50 km/u).
<b>Berekuil - Sartreweg</b>	Onduidelijkheid in de voorsorteervakken in combinatie met de keuzerichtingen op de Berekuil.
<b>Noordwest</b>	
<b>Laan van Chartoise</b>	Hoge snelheid van het autoverkeer en inhalen leidt op een aantal punten tot onveilige situaties, zoals bij de Geesinkstraat en het Ondiep (basisschool).
<b>Van Tuylkade</b>	De huidige drempels hebben te weinig snelheidsremmend effect.
<b>Norbruislaan t.h.v. tankstation</b>	Rondom tankstation is mede door fout geparkeerde voertuigen het zicht slecht voor wegrijdende klanten op vooral fietsers
<b>Oost</b>	
<b>Prinsesselaan-Museumlaan-Biltstraat</b>	Drukke fietsroute, wordt als gevaarlijke ervaren.
<b>Maliesingel - Zonstraat</b>	Dit verkeerslicht lijkt overbodig (proef met uitschakelen van het verkeerslicht (doofproef) wordt meegenomen vanuit Optimalisatie verkeerslichten)
<b>Malieblad</b>	Het Malieblad is een rotonde met drie toegangswegen. Onduidelijke voorrangssituatie bij de verschillende aansluitingen.

<b>Homeruslaan</b>	30 km/u straat, die relatief breed is en uitgevoerd in asfalt. Hier geldt de verkeersregel 'bestuurders van rechts voorrang'. Dit wordt door de afwijkende verharding van de zijstraten niet zo ervaren.
<b>Overvecht</b>	
<b>Kruising Einsteindreef - Seinedreef</b>	Afslaande auto's in conflict met fiets.
<b>Kruising Moldaudreef - Neckardreef</b>	Drukke kruising zonder voorrangregels. Een kruising verderop de Moldaudreef is de voorrang geregeld. Op de route worden weggebruikers met verschillende voorrangssituaties geconfronteerd.
<b>Bastionweg</b>	Fiets- en voetgangersroute tussen Voordorp en Overvecht. Geen voorzieningen voor deze weggebruikers op deze 50 km weg. Ook sluijverkeer.
<b>Marnedreef - Moezeldreef</b>	Onoverzichtelijke verkeerssituatie.
<b>Vleuten De Meern</b>	
<b>Oversteek Loobrug</b>	Op deze drukke fietsroute (schoolverkeer en naar/van sportvelden) moeten fietsers een zigzagbeweging maken om aan de overkant de weg te vervolgen via het fietspad. Oversteek is vooral voor kinderen lastig om zelfstandig te kunnen nemen.
<b>Wilhelminalaan – Pastor Ohllaan</b>	Herinrichten naar 30 km/u straat.
<b>Verkeersstructuur rond WC Vleuterweide</b>	De verkeersstructuur, en vooral bij de verschillende oversteken over de busbanen, worden als verkeersonveilig ervaren. Deze oversteken en verschillende verkeersstromen (doorgaand autoverkeer, bestemmingsverkeer naar de parkeerplaatsen, bevoorradend vrachtverkeer en fietsverkeer staat ook de bereikbaarheid onder druk
<b>West</b>	
<b>Johan Wagenaarkade</b>	De Wagenaarkade wordt drukker gebruikt en verkeer is harder gaan rijden (ondanks geplaatste drempels). Het vermoeden is dat er veel doorgaand verkeer over de Wagenaarkade komt, zeker nu de Lessinglaan drukker is geworden met de verandering van de oprit van de A2. Het verkeer dat gebruik maakt van de Wagenaarkade gedraagt zich niet verkeersveilig
<b>Vleutenseweg</b>	Een aantal oversteken van de busbaan worden als onveilig ervaren.
<b>Laan van Nieuw Guinea/Kanaalstraat</b>	Vooraf het hard rijden door autoverkeer wordt als knelpunt ervaren
<b>Zuid</b>	
<b>Simplonbaan</b>	Op de T-splitsing Lunettenbaan, Simplonbaan en Stelviobaan hebben bestuurders van rechts voorrang. Zeer gevaarlijk en veel botsingen.
<b>Zuidwest</b>	
<b>Kruispunt Vasco de Gamalaan - Livingstonelaan</b>	Hoge snelheid autoverkeer bij schooloversteek.
<b>van Bijkershoeklaan</b>	Hoge snelheid autoverkeer/sluijverkeer.
<b>Australiëlaan - Vrieslantlaan</b>	Verkeersonveilige situatie
<b>Binnenstad</b>	
<b>Fietroute langs Lange Viestraat en Janskerkhof</b>	Tussen fietspad en busbaan ligt een natuurstenen rand die bij nat weer glad wordt.

De aanpak van de veiligheid van busbanen vindt waar nodig plaats via de aanpak van deze knelpuntenlocaties.

## 5.2 Actuele prioritaire knelpunten

We reserveren een deel van het budget van het actieplan voor aanvullende wensen die de komende jaren kunnen ontstaan. Daarmee maken we het programma flexibeler.

### 5.3 Top-3 subjectieve verkeersonveilige locaties

Een ander deel van het budget reserveren we voor de aanpak van de jaarlijkse ‘Top-3 ervaren knelpunten’, die we samen met Veilig Verkeer Nederland (VVN) vaststellen. VVN verzamelt hiervoor elk jaar meldingen die binnenkomen via een digitaal meldpunt. In overleg met stakeholders en VVN werken we voorstellen uit voor de aanpassing van deze knelpunten.

## 6 Verkeersveilig gedrag bevorderen

### **Een slimme inrichting van de infrastructuur maakt duidelijk welk gedrag wenselijk is**

Met dit actieplan willen we de nadruk leggen op het positief beïnvloeden van het gedrag van de weggebruikers om zo de verkeersveiligheid te bevorderen. Het bevorderen van verkeersveilig gedrag kan op verschillende manieren. Een belangrijke sleutel ligt in de manier waarop we wegen en kruispunten ontwerpen en inrichten.

### **6.1 In de ontwerpfase**

Bij het ontwerpen van infrastructuur willen we meer ruimte laten voor de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker. Daarvoor wordt in de ontwerpfase het volgende gedaan:

#### **Analyseren van de situatie**

Om een situatie verkeersveilig te ontwerpen voeren we een verkeerskundige analyse en een omgevingsanalyse uit. De functie van het ontwerp, de herkomst en bestemming van gebruikers, het type gebruiker, de activiteiten in de buurt waar rekening mee moet worden gehouden (bv. scholen, sportcentra etc.) zijn hierdoor helder in beeld voordat een ontwerp gemaakt wordt.

#### **Functie van de omgeving herkenbaar maken**

De functie van de weg of het kruispunt en het gewenste gedrag wordt duidelijk herkenbaar gemaakt in het ontwerp. De omgeving moet uitstralen welke snelheid gepast is en welke risico's er zijn in de omgeving. Dit is niet met terugwerkende kracht overal te realiseren. Bij nieuwbouw of het aanpassen van een locatie onderzoeken we of het mogelijk is dit aspect aan te brengen.

#### **Samenwerking met eindgebruiker en belangengroepen vergemakkelijken**

In het ontwerpproces werkt de gemeente al veel samen met eindgebruikers en groepen belangenbehartigers. We gaan hierbij vaker instrumenten inzetten waardoor alle belanghebbenden dezelfde taal spreken (Functional Ambiance) en beter inzicht krijgen in de nieuwe situatie (o.a. het weergeven van ontwerpen in 3D). Ook leken begrijpen hierdoor hoe een ontwerp er straks uit komt te zien en kunnen beter inschatten of de nieuwe situatie gewenst is.

#### **Stresstest op ongewenst gedrag**

Om meer zicht te krijgen in het functioneren van een ontwerp, starten we een in 2015 met pilot met een zogenaamde 'stresstest' die vooraf aan de realisatie van een ontwerp wordt uitgevoerd. Daarbij onderzoeken we al vóór het ontwerp gerealiseerd wordt wat er gebeurt als iemand zich niet aan de regels houdt. Is het ontwerp dan nog steeds verkeersveilig? Dan doorstaat het de stresstest.

*Bij de inrichting van de omgeving en het ontwerp van infrastructuur willen we meer ruimte laten voor de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker*

### **6.2 Noodzaak verkeerslichten kritisch bekijken**

Een belangrijke oorzaak van verkeersonveilig gedrag is het negeren van het rode verkeerslicht. Veel weggebruikers (met name fietsers) rijden door rood omdat zij de noodzaak van de verkeerslichten betwijfelen. Van 24 februari tot en met 30 april 2015 konden weggebruikers via een meldpunt verkeerslichten aanmelden die naar hun idee niet (meer) nodig zijn, locaties waar ze juist wel nodig zijn, of waar rechtsaf voor fietsers vrij kan worden ingevoerd. Voor de uitvoering van doofproeven en andere maatregelen naar aanleiding van deze meldingen loopt een apart besluitvormingstraject en wordt apart gefinancierd vanuit het Meerjarenperspectief Bereikbaarheid 2015.



### 6.3 Verlagen snelheid naar 50 km/u

Een aantal wegen in Utrecht, zoals de Beneluxlaan, kent nog een snelheidsregime van 70 km/u. Dergelijke wegen worden vaak als barrières ervaren. Ze zijn moeilijk over te steken en voor de langzamere weggebruikers is het lastig om de snelheid van het autoverkeer in te schatten. Volgens verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig moeten grote verschillen in snelheid, massa en richting worden voorkomen. Een maximumsnelheid van 70 km/u kan leiden tot grote snelheidsverschillen en past niet in een stedelijke context. Het verlagen van de snelheid naar 50 km/u is onderdeel van het programma Slimme Routes Slimme Regelingen (SRSR).

### 6.4 Afronden 30 km/uur gebieden



De komende jaren zet de gemeente Utrecht vanuit het Actieplan Verkeersveiligheid in op een verdere invulling van 30 km/u gebieden. Hierbij liften we met name mee op onderhoudswerkzaamheden, waarbij de kansen voor herinrichting van 50 km/u naar 30 km/u worden benut.

### 6.5 Verkeersveilige inrichting schoolomgevingen

Er gaat een positieve stimulans uit van het Utrechts VerkeersveiligheidsLabel (UVL). De schoolomgeving is goed herkenbaar, wat zorgt voor lagere snelheid en verhoogde alertheid. Met het UVL stimuleren we als gemeente scholen en ouders om samen met ons de verkeersveiligheid aan te pakken. We overleggen met hen over mogelijke aanvullende maatregelen om het verkeer rond basisscholen nog veiliger te maken. Methoden hiervoor (zoals bijvoorbeeld het stimuleren van fietsgebruik bij ouders en kinderen) staan in het onderdeel 4.3: 'Meer ruimte voor eigen verantwoordelijkheid'. Het huidige programma UVL loopt tot en met 2017. In 2017 evalueren we het programma en basis van de evaluatie doen we voorstellen hoe we vervolg kunnen geven aan het programma (in het kader van het actieplan).

### 6.6 Verkeersveilige omleidingsroutes voor fietsers

Net als de afgelopen jaren, zijn er ook de komende jaren in Utrecht nog veel wegwerkzaamheden. En dat betekent veel wegomleidingen, met name voor fietsers. Uitgangspunt is dat tijdens de wegwerkzaamheden de verkeersveiligheid niet afneemt. Bij grote en langdurige wegwerkzaamheden voeren we voor de start van het werk een stresstest uit ten aanzien van verkeersveiligheid op de plannen van de aannemer. Daarbij kijken we onder meer of omleidingsroutes voldoende capaciteit hebben en voldoende goed zijn ingericht om de intensiteit aan te kunnen.

Een ander criterium is dat we tijdens wegwerkzaamheden van weggebruikers geen gedrag willen vragen dat in de normale situatie onwenselijk is, zoals tegen het verkeer in rijden. Plannen voor wegwerkzaamheden en omleidingen worden daarom ook getoetst op het voorkomen van ongewenst gedrag.

In het Actieplan Utrecht fietst zijn voor wat betreft omleidingen de volgende punten opgenomen:

1. Opstellen van strengere kwaliteitseisen voor (fiets)omleidingen.
2. Strengere controles van gemaakte contractuele afspraken bij de uitvoering.
3. Doorgaan met inzet van ludieke manieren van communiceren (onder meer in het Stationsgebied) met fietsers bij omleidingen.

Het onderdeel verkeersveiligheid bij fietsomleidingen wordt verder uitgewerkt in het Actieplan Utrecht Fietst.

## 7 Faciliteren van gewenst gedrag

### Meer ruimte voor eigen verantwoordelijkheid

In de wet zijn regels vastgesteld die moeten zorgen voor verkeersveiligheid. Als gemeente Utrecht scheppen wij daarnaast randvoorwaarden voor verkeersveiligheid door wegen en kruispunten zo veilig mogelijk in te richten. De weggebruiker is er zelf verantwoordelijk voor om de regels en infrastructuur te gebruiken zoals ze bedoeld zijn.

Veel weggebruikers houden zich aan de regels, maar er zijn er ook genoeg die dat niet doen. Duidelijk is dat er veel te winnen valt wanneer alle verkeersdeelnemers meer verantwoordelijkheid nemen. In het actieplan wordt ten aanzien van het stimuleren van eigen verantwoordelijkheid ingezet op verschillende belanghebbenden:

- Weggebruikers: eigen verantwoordelijkheid nemen
- Overheid: stimuleren van verkeerseducatie op basisscholen
- Ouders: kinderen begeleiden en veilig vervoeren in het verkeer
- Scholen en verenigingen<sup>7</sup>: leerlingen en leden attenderen op verkeersveilig gedrag en van en naar hun locatie begeleiden
- Belangengroepen: achterban informeren over verkeersveilig gedrag en inventariseren knelpunten
- Buurten: samen verkeersveiligheid in eigen buurt verbeteren
- Professionele vervoerders: chauffeurs verkeersveilig laten rijden

### 7.1 Gedragsmaatregelen

Ongewenst gedrag kan een gewoonte zijn geworden. Het vergt inventiviteit om die gewoonte te doorbreken. De uitdaging is om de Utrechter zijn gevoel van vrijheid te laten behouden en tegelijkertijd uit te nodigen tot meer verantwoordelijk gedrag. Zachte maatregelen (ook wel 'pull' maatregelen genoemd) worden doorgaans het best gewaardeerd. Dit zijn maatregelen die gewenst gedrag niet afdwingen, maar het gewenste gedrag zo aantrekkelijk maken dat de weggebruiker het (bewust of onbewust) vanzelf wil uitvoeren. Gedragsmaatregelen zetten we bij in als aanvullingen op het bouwen en aanpassen van infrastructuur.

Elke weggebruiker moet weten welk gedrag nodig is om veilig aan het verkeer deel te nemen. Wie dat niet weet, moet geïnformeerd worden. Wat goed werkt is een optie geven waardoor de doelgroep zonder na te denken het gewenste gedrag vertoont (bijvoorbeeld het uitdelen van fietslampen).

Utrecht staat voor de uitdaging om de sociale norm positief te beïnvloeden. We experimenteren daarbij al langer met gedragsmaatregelen. Bijvoorbeeld in het programma *De Gebruiker Centraal*. Met (meestal lokale of doelgroepgerichte) gedragsmaatregelen stimuleren we duurzaam en veilig verkeersgedrag. We scheppen hiervoor randvoorwaarden waardoor organisaties, zoals ouderenbonden en onderwijsinstellingen hun achterban aanzetten tot verkeersveiliger gedrag.

### 7.2 Overleg met belangengroepen

De gemeente overlegt een aantal keer per jaar met belangengroepen. Zij hebben twee rollen: ze geven verkeersonveilige situaties en locaties aan ons door én informeren/stimuleren van hun achterban rond verkeersveilig gedrag. We vinden het belangrijk om de samenwerking met de belangengroepen en de onderlinge samenwerking tussen belangengroepen te versterken. Het bevordert de kennisuitwisseling over ongevallen, doelgroepen en trends. Eén van de doelen van het overleg is om acties van politie, OM en gemeente beter op elkaar aan te laten sluiten. Daarbij bepalen we gezamenlijk hoe we de (beperkte) tijd en middelen gaan inzetten om verkeersveiligheid te verbeteren.

### 7.3 Ondersteunen van buurten

De gemeente ondersteunt buurten die last hebben van verkeersonveiligheid. Naast het aanbrengen van bijvoorbeeld snelheidsremmende maatregelen, is er ook ruimte voor 'zachtere' maatregelen. In samenwerking met de buurt zoeken we naar een 'buurtvriendelijke' oplossing, die samen met de bewoners kan worden

---

<sup>7</sup> Basisscholen, voortgezet onderwijs, sportverenigingen en muziekverenigingen et cetera

uitgevoerd. Bijvoorbeeld kinderen inzetten om automobilisten positief aan te spreken op hun gedrag, herkenbaar maken dat er in een buurt gespeeld wordt, feedback geven op de rijnsnelheid. De gemeente stelt onder meer een Dynamische Snelheidsindicator beschikbaar om snelheidsmetingen te doen.

*De uitdaging is om de Utrechter zijn gevoel van vrijheid te laten behouden en tegelijkertijd uit te nodigen tot meer verantwoordelijk gedrag.*

#### 7.4 Ondersteunen van risicogroepen

Naast aandacht voor specifieke locaties voorziet het actieplan ook in acties voor specifieke risicogroepen. De belangrijkste zijn:

##### **Bromfietzers op de rijbaan**

Met de verplaatsing van bromfietzers naar de rijbaan, is er voor deze groep bestuurders de laatste jaren veel veranderd. Hoewel het een kleine groep is, lopen (vooral jonge, onervaren) bromfietzers een risico doordat hun vervoermiddel zwaarder en krachtiger is dan een fiets. Het is voor bromfietzers bovendien niet altijd duidelijk wat andere weggebruikers wel of niet goed kunnen zien. Ervaringscursussen, waarbij de nadruk ligt op het perspectief van de andere weggebruikers, geven de bestuurders meer inzicht in veilig rijgedrag. Verkeersveiligheidsorganisatie voor jongeren TeamAlert biedt voor deze doelgroep het project Scooter Elite<sup>8</sup>, waarbij veilig gedrag wordt aangeleerd met behulp van een scootersimulator.



Bromfietzers worden door de gemeente benaderd op rij scholen; tijdens rijlessen en bij het behalen van hun scooterrijbewijs. Als verkeerstheorie-onderdeel wordt een ervaringscursus gegeven. Ook in de bovenbouw van middelbare scholen zitten veel bromfietzers. Een project als Scooter Elite op school is niet alleen leerzaam voor hen, het kan voor overige leerlingen een ervaringscursus zijn, waardoor zij veilige fietsers worden. Restaurants die gerechten bezorgen, werken vaak met jongeren vanaf 16 jaar. Het volgen van een ervaringscursus zou een goede toegangseis zijn voor het vak van scooterbezorger.

Vanuit het Actieplan Verkeersveiligheid gaat de gemeente aan de slag met de volgende acties :

- Samenwerking met rij scholen, CBR, ANWB, voor het bieden van ervaringscursussen bij het behalen van het scooterrijbewijs.
- Samenwerking met verzekeraars voor het keuren van deze ervaringscursussen voor een eventuele premiekorting.
- Uitzoeken in hoeverre bezorgrestaurants gestimuleerd kunnen worden om hun bezorgpersoneel uitgebreider op te leiden in veilig verkeersgedrag.

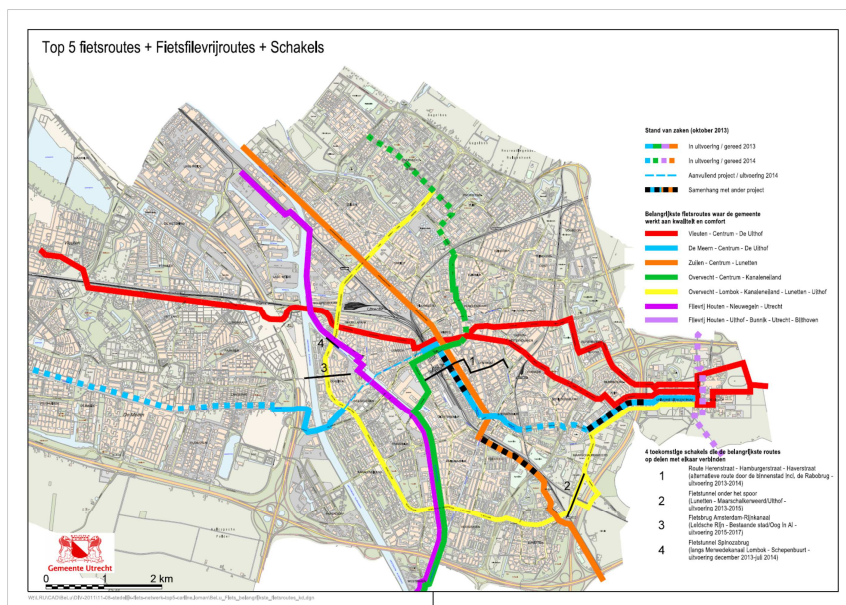
##### **Ouderen op de e-bike**

De gemeente organiseert samen met de Fietzersbond Fietsinformatiedagen en e-bike praktijkdagen voor ouderen. Op deze dagen worden praktische vaardigheden aangeleerd en krijgen e-bikers inzicht in hoe andere weggebruikers de e-bike ervaren.

<sup>8</sup> <http://www.teamalert.nl/show-project/scooter-elite/>

## Fietsers

Fietsers vormen een kwetsbare groep in het verkeer. Bij ongevallen is de kans op (ernstig) letsel groot. We maken bepaalde fietsroutes in de stad aantrekkelijker zodat fietsers verleid worden die routes te kiezen. Daarmee wordt op trajecten waar dat gewenst is het verkeer ontvlecht. Studenten krijgen in de introductieweek verkeersveilige routes naar belangrijke bestemmingen in de stad aangeleerd. De Top 5 routes in Utrecht hebben een herkenbare vormgeving en minimaliseren het oponthoud. Zie figuur 6.1.



Figuur 6.1: de top-5 fietsroutes.

Fietsers zijn niet altijd bewust van het effect van hun gedrag op andere weggebruikers. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het niet voeren van verlichting in het donker, het plotseling oversteken van een busbaan vlak voor een bus, maar ook het opstellen in de dodehoek bij een vrachtwagen. Om weggebruikers te laten ervaren wat het effect van hun gedrag is op andere verkeersgebruikers, organiseren we vanuit het Actieplan Verkeersveiligheid diverse acties met 'ervaringselementen', in samenwerking met organisaties als VVN, TLN, TRU en Team Alert.

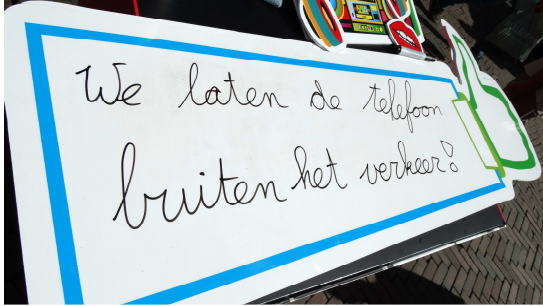
### PhotoBooth

In de 'PhotoBooth' kan zo'n ervaringselement goed worden verwerkt. TeamAlert wil verschillende pasfotohokjes in de stad neerzetten (bijvoorbeeld op de Neude of de Uithof). In deze hokjes kunnen jongeren plaatsnemen, waarna zij een filmpje te zien krijgen, bijvoorbeeld over hoe automobilisten fietsers zien wanneer die door rood rijden of zonder licht fietsen. Daarna kunnen de voorlichtingsmedewerkers het gesprek met de jongeren aangaan over hun beleving en hoe ze hun eigen handelen zien.

## 7.5 Beperken van risicogedrag

Naast de aanpak van risicovolle situaties en de ondersteuning van risicogroepen, willen we met dit actieplan zeker ook aandacht geven aan het bestrijden van risicovol gedrag.

### Smartphone gebruik



De gemeente Utrecht stelt in samenwerking met TeamAlert een totaalpakket samen voor de komende jaren, om ongewenst gedrag in het verkeer te veranderen. De app 'FietsAlert' zetten we in om afleiding in het verkeer (waaronder Smartphone-gebruik) tegen te gaan.

In overleg met het voortgezet onderwijs scholen bepaalt de gemeente Utrecht welke acties we op welke school gaan uitvoeren.

### Gebruik fietsverlichting

Scholen en verenigingen kunnen het gebruik van fietsverlichting bevorderen. Bijvoorbeeld door bij vertrek een herinnering (prompt) te tonen, zullen meer fietsers eraan denken hun verlichting aan te doen. De gemeente stimuleert het gebruik van deze prompts. Met TeamAlert, VVN, met sportverenigingen en belangengroepen zoals de studentenorganisaties Vidius, overleggen wij welke acties het meest zinvol zijn. Te denken valt onder meer aan het uitdelen van fietslampjes aan de start van het studiejaar tijdens de Utrechtse introductiedagen.

### Door rood rijden

Met TeamAlert werken we projecten uit die het negeren van rood licht moeten voorkomen/verminderen. Inzet is niet het benadrukken van het verbod om door rood te rijden, maar het veraangenamen van de wachttijden bij het verkeerslicht. De ideeën hiervoor kunnen ook worden gekoppeld aan acties bij wegwerkzaamheden.

*Inzet is niet het benadrukken van het verbod om door rood te rijden, maar het veraangenamen van de wachttijden bij het verkeerslicht.*

### Halen en brengen met de auto



Met de auto halen en brengen van kinderen bij scholen is zeker een aandachtspunt als het gaat om risicovol gedrag in het verkeer. Samen met VVN en verkeersouders stimuleren we veilige routes, vervoer per fiets of te voet en ontmoedigen we vervoer met de auto. De gemeente Utrecht ondersteunt scholen die met ideeën komen. Het belangrijkste is dat we samen komen tot acties waarin de scholen bereid zijn energie te steken. Initiatieven zoals de loopbus, belonen bij fietsen naar school en het uitdelen van autosleutelhangers met een herinnering, hebben elders al bewezen effectief te zijn.

### Alcohol en drugsgebruik

Uit de analyse van de verkeersongevallen<sup>9</sup> lijkt het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer geen probleem te zijn in Utrecht. In overleg met de politie ontdekken we of er trends in het gebruik van de middelen in het verkeer te ontdekken zijn en welke acties we hier mogelijk aan kunnen koppelen. Een organisatie als TeamAlert heeft hier activiteiten voor beschikbaar.

### Te hard rijden

De gemeente Utrecht ondersteunt bewoners-/buurtinitiatieven op het gebied van verkeersoverlast door het leveren van kennis en middelen. De aanschaf van een Dynamische Snelheids Indicator (DSI) is daar een

<sup>9</sup> Bron VIA

voorbeeld van. De gemeente schaft aan, buurten kunnen deze kosteloos inzetten om snelheden in de buurt te meten. Deze middelen zijn gericht op kort durende acties.

## 7.6 Handhaven



Het stimuleren van de eigen verantwoordelijkheid van verkeersgebruikers en de nadruk op het positief beïnvloeden van gedrag, neemt niet wel dat er ook handhaving van de regels nodig is. We overleggen met de politie over de locaties, momenten en doelgroepen ten aanzien van handhaving.

## 8 Verkeerseducatie

### De juiste vaardigheden op het juiste moment aangeleerd

Eigen verantwoordelijkheid nemen is gemakkelijker voor weggebruikers wanneer zij goed worden voorbereid op nieuwe situaties en begrijpen wat in de nieuwe situatie van hen wordt verwacht. Verkeersdeelnemers krijgen daarom - via educatie of informatieverstrekking - in iedere leeftijdsfase ondersteuning die ze op dat moment nodig hebben en aankunnen.

### 8.1 Acties per leeftijdscategorie

Ouders ontvangen op het consultatiebureau informatie hoe ze hun kinderen kunnen voorbereiden om veilig aan het verkeer deel te nemen. Basisschoolkinderen krijgen verkeerseducatie op school. Bij verkeerseducatie wordt nadruk gelegd op de overgang van de ene fase naar de andere (verandermomenten). Juist dan is educatie nodig en is de doelgroep ook ontvankelijk. Voordat Groep 8-ers de overgang maken van basisschool naar middelbare school wordt bijvoorbeeld extra aandacht besteed aan de nieuwe (meestal langere) route. Dat geldt ook voor eerstejaars studenten die naar Utrecht komen. In de introductieweek zetten we in op het aanleren van veilig gedrag en slimme routes, wat zorgt voor een goede gewoonte vanaf het begin van de studietijd.

Aanvullend hierop krijgen verkeersdeelnemers via ervaringseducatie meer oog en begrip voor elkaar. Zo ervaren fietsers bijvoorbeeld hoe vrachtwagen- of buschauffeurs het overige verkeer waarnemen en welke ruimte zij nodig hebben.



De gemeente Utrecht biedt een educatieprogramma dat verder gaat dan de reguliere verkeerslessen op basisscholen. Vier keer per jaar overleggen we met organisaties zoals Veilig Verkeer Nederland, TeamAlert en de Fietsersbond om acties uit te werken. Een deel van de acties is terugkerend (Permanente Verkeerseducatie). Verder is er ruimte om per jaar de aandacht te richten op specifieke doelgroepen.

De acties per leeftijdsgroep zijn weergegeven in de volgende tabel. De tabel bevat een groot aantal mogelijkheden. Welke van de maatregelen daadwerkelijk worden ingezet, bepalen de betrokken partners samen.

*Bij verkeerseducatie ligt de focus op de verandermomenten, bijvoorbeeld de overgang van basisschool naar middelbare school.*

Tabel 7.1: mogelijke acties per leeftijdsgroep. VM=verandermomenten, PVE=Permanente Verkeerseducatie.

Doelgroep	Actie	Voorbeelden	Partner	
0-4	Informatievoorziening om ouders bewust te maken van het belang van verkeerseducatie	Folders en flyers op consultatiebureaus en crèches	Ouders, crèches, consultatiebureaus	PVE
4-12	Verkeersles op basisschool stimuleren	Verkeer in de klas, Dode-hoek-les, Fietsbehendigheidstraining	Ouders, Gemeente, Fietzersbond, ANWB, VVN, Qbuzz	PVE
11-12	Extra aandacht bieden aan overgang middelbare school	Fietsbehendigheidstraining, Gevaarherkenning	Ouders, Fietzersbond	VM
12-18	Verkeersles op middelbare school stimuleren	Verkeersdebat, Studio Flits, Scooter Elite, Kruispunt, Verkeersbattle, etc	Ouders, Gemeente, TeamAlert, VVN, Fietzersbond, ANWB	PVE
16-18	Extra aandacht bieden aan de overgang naar werk of hoger onderwijs	Rode mannetjes, Stoplicht tinder	TeamAlert, VVN	VM
16+	Scootercursus	Ervaringselement, Scooter Elite	Ouders, TeamAlert, VVN, Rijscholen	VM
16-24	Acties tijdens introductiedagen onderwijsinstellingen	FietsAlert, BLIK, fietslampjesautomaat, fietsmaakpunt	Gemeente, TeamAlert, VVN, Fietzersbond	VM
17-20	Cursussen voor jonge beginnende bestuurders	Ervaringselement, @TheWheel	TeamAlert, VVN, CBR, Rijscholen, ANWB	VM
0-100 (24-65)	Acties voor alle verkeersdeelnemers	Campagnes, Ervaringselement	VVN, Fietzersbond, Werkgevers	PVE
80+	Cursussen en presentaties	Scootmobielles, Educatieve wandelingen, fietscursus	VVN, ANBO, Zorginstellingen	VM
Nieuwe inwoners	Informatievoorziening	Informatiepakket over verkeerseducatie	VVN, TeamAlert, ANBO, ANWB, Fietzersbond	VM

## 8.2 0-4 jaar

Kinderen tussen 0 en 4 jaar bereiken we via hun ouders: op de crèche, het consultatiebureau of andere plekken waar ouders van jonge kinderen moeten zijn. De gemeente verspreid een informatiefolder met informatie over verkeerseducatie voor kinderen van 0-4 jaar via de consultatiebureaus. De folders bevatten praktische informatie, zoals hoe men het veiligst met meerdere kinderen tegelijk over straat kan gaan. Daarnaast wijzen we met de folder op het belang om kinderen al vroeg te leren over het verkeer en hoe je daarin veilig gedraagt.

## 8.3 Basisschoolleerlingen

Voor kinderen op de basisschool is het van belang dat de huidige verkeerslessen behouden blijven en waar mogelijk worden uitgebreid. De uitbreiding betreft het geven van inzicht in hoe andere weggebruikers fietsers en voetgangers waarnemen. Er is daarbij ook aandacht voor de remweg van auto's bij verschillende snelheden en (meerdere keren per jaar) voor de 'dode hoek' van bussen en vrachtauto's (in samenwerking met busmaatschappij Qbuzz). Leerlingen kunnen hierbij vanuit de bestuurdersstoel ervaren wat de chauffeur (niet) ziet. Er zijn nog uit te werken ideeën voor filmpjes, gemaakt vanuit het oogpunt van respectievelijk de buschauffeur, een fietser en een automobilist. Verkeerseducatie is onderdeel van het UVL en is gekoppeld aan verbetering van de schoolroutes en de schoolomgeving. Basisschoolleerlingen in de hogere groepen van scholen die aangesloten zijn bij UVL die voor het eerst alleen naar school komen, krijgen fietsbehendigheidstrainingen en lessen over het herkennen van gevaarlijke verkeerssituaties. Leerlingen uit groep 8 worden daarnaast voorbereid op verkeersveranderingen die de overgang naar de middelbare school met zich meebrengt.



#### Concrete acties

- In samenwerking met VVN en TeamAlert bevorderen van verkeerslessen op basisscholen door leerlingen onder andere te laten ervaren hoe andere weggebruikers fietsers zien en behendigheidstrainingen.
- Voortzetten UVL tot en met 2017. In 2017 evaluatie en voorstellen vervolg

### 8.4 Middelbare scholieren

Scholieren in de eerste klas van de middelbare school lopen een verhoogd risico op een verkeersongeval. Zij fietsen voor het eerst een lange afstand naar school - vaak op een onveilige manier in groepen. De gemeente bevordert verkeerslessen op middelbare scholen en geeft scholen daarbij de ruimte om uit verschillende lesinvullingen te kiezen. We maken afspraken met Veilig Verkeer Nederland om op middelbare scholen langs te gaan en leerlingen bijvoorbeeld achter het stuur te laten ervaren wat de buschauffeur ziet. Met TeamAlert maken we afspraken over de inzet van een verkeersdebat en Studio Flits<sup>10</sup>. Dit laatste is een project waarbij leerlingen in groepjes een fotostrip maken van een onveilige verkeerssituatie en een oplossing hiervoor bedenken. Ook op de middelbare school is het van belang om tot de laatste klas verkeerseducatie te geven, aangezien de overgang van middelbare school naar hoger onderwijs of werk weer een (verkeers)verandering (en daarmee kans op onveiligheid) betekent.



#### Concrete acties;

- In samenwerking met VVN en TeamAlert bevorderen van verkeerslessen op middelbare scholen.

### 8.5 Studenten

De overgang van middelbare school naar MBO-instelling, hogeschool of universiteit is opnieuw een moment waarop er veel verandert, óók in het verkeersgedrag. Vaak moeten studenten verder reizen om hun onderwijsinstelling te bereiken en komen ze in een onbekende, grote stad terecht. De gemeente stimuleert onderwijsinstellingen om vanaf de introductietijd aandacht te geven aan veilig verkeersgedrag. Ondersteuning komt van VVN en TeamAlert. Zij bieden ondersteunende projecten, zoals BLIK<sup>11</sup> (VVN) en FietsAlert<sup>12</sup> (TeamAlert), dat zich richt op het gebruik van social media in het verkeer. VVN wil fietslampjesautomaten plaatsen in gebouwen van hogescholen en universiteiten en tijdens de introductietijd een fietsrepareerpunt bieden om oude studentenfietsen te laten opknappen. Concrete acties:

- Stimuleren instellingen voor post-middelbaar onderwijs voor het geven van aandacht aan verkeer op een aantal momenten tijdens de opleiding (op z'n minst tijdens de introductietijd en bij de afsluiting).
- Contacten en informatie bieden over mogelijke invulling van deze verkeers-aandachtmomenten.

<sup>10</sup> <http://www.teamalert.nl/show-project/studio-flits/>

<sup>11</sup> <http://www.hu.nl/Nieuws/HU-studenten-winnen-Veilig-Verkeer-Nederland-Hogescholencompetitie.aspx>

<sup>12</sup> <http://www.teamalert.nl/show-project/fietsalert/>

## 8.6 Jonge beginnende bestuurders

Ook het halen van het rijbewijs (bromfiets of auto) markeert weer een overgangssituatie: de overgang van de fiets naar een gemotoriseerd voertuig. Dat vraagt weer om extra aandacht voor verkeersgedrag. Diverse rijtscholen stimuleren jongeren al om mee te doen aan projecten van VVN en TeamAlert. Bij het behalen van het theoriecertificaat en het rijbewijs krijgen jongeren extra cursussen aangeboden, zoals een ervaringscursus (het ervaren van het verkeer vanuit een andere weggebruiker, zoals een buschauffeur, vrachtwagenchauffeur of motorrijder) of het project @TheWheel<sup>13</sup> van TeamAlert, dat zich richt op het vermijden van telefoongebruik in het verkeer. Een korting op de verzekeringspremie bij het volgen van zo'n training, is een goede verleidingstechniek voor deze groep, omdat zij een relatief hoge premie betalen.

Concrete acties:

- Samenwerken met rijtscholen, ANWB, CBR, etc. voor het bieden van ervaringscursussen bij het behalen van het theoriecertificaat en/of rijbewijs.
- Samenwerken met verzekeraars voor het keuren van deze ervaringscursussen voor een eventuele premiekorting.
- Extra aandacht schenken aan jongeren tot 20 jaar die hun rijbewijs halen (bijvoorbeeld door deelname aan @TheWheel te verlangen van deze groep).

## 8.7 Verkeersdeelnemers algemeen

Verkeerseducatie hoeft niet alleen te via cursussen of trainingen te gebeuren. Verkeersdeelnemers kunnen ook op straat 'opgeleid' worden, met behulp van campagnes en informatievoorziening. Dit gebeurt al veel, bijvoorbeeld door weggebruikers op de hoogte te brengen van wegwerkzaamheden en veranderingen in het verkeer (hierover meer in het Actieplan Utrecht Fietst). De gemeente voert campagnes en ludieke acties uit om specifieke verkeersproblemen aan te pakken (zoals te hard rijden en gevaarlijk gedrag op kruisingen).

Concrete acties:

- Verkeersdeelnemers door middel van posters of flyers op de hoogte brengen van infrastructurele oplossingen voor bestaande knelpunten en gedragingen.)

## 8.8 Oudere verkeersdeelnemer

Voor de oudere is deelnemen aan het verkeer niet altijd een pretje. Er gebeurt veel tegelijkertijd en alles gaat zo snel. Voor de oudere die voor het eerst met een rollator of een scootmobiel de weg op gaat, kan het behoorlijk wennen zijn. De Ouderenbond biedt een scootmobielcursus en zet zich in voor methoden om senioren langer veilig te laten fietsen. We kunnen zorginstellingen betrekken om presentaties te faciliteren voor de nog mobiele bewoners, en via educatieve wandelingen kunnen ouderen met of zonder scootmobiel tips krijgen en geven over hoe ze zich veilig kunnen begeven in het verkeer.



Concrete acties:

- Samenwerken met ANBO om het veiliger fietsen en scootmobielrijden onder ouderen te stimuleren.
- Samenwerken met vrijwilligersorganisaties om groepen van mobiele ouderen mee op pad te nemen voor een verkeersveilige wandeling.
- Extra aandacht schenken aan 80-plussers die hun rijbewijs, paspoort of identiteitskaart verlengen.
- Verkeerseducatie bij zorginstellingen stimuleren (bv. met presentaties en workshops).

<sup>13</sup> <http://www.teamalert.nl/show-project/thewheel/>

## 8.9 Nieuwe inwoners

Inwoners die vanuit een andere gemeente in Utrecht komen wonen, worden via een informatiepakket op de hoogte gebracht van de plannen van Utrecht voor permanente verkeerseducatie (PVE). Het pakket bevat folders van maatregelen voor elke leeftijdsdoelgroep en gadgets, zoals sleutelhangers en (auto/fiets)stickers. Het verkeersveiligheidspakket wordt toegevoegd aan bestaande welkomstpakketten die aan nieuwe inwoners worden geboden. Concrete acties:

- Informatiefolders samenstellen van de verschillende maatregelen tot permanente educatie die door de gemeente worden geboden (bijvoorbeeld per leeftijdsgroep of weggebruikercategorie).
- Sleutelhangers en (auto/fiets)stickers laten maken.

## 9 Effecten

### 9.1 Monitoring

Het actieplan heeft als doel om het aantal ongevallen te verminderen en de ervaren verkeersveiligheid te vergroten. Het nadeel van de huidige registratie van de ongevallen is dat niet alle ongevallen en de aard van de ongevallen worden geregistreerd. Dit is een punt dat landelijk aandacht behoeft. Met de gemeentes uit de G4 en de SWOV<sup>14</sup> loopt een onderzoek naar het verbeteren van deze registratie en de mogelijkheden om toch een goed beeld te krijgen van de verkeersveiligheid en effecten van maatregelen, de zgn. prestatie-indicatoren.

Om het effect van het actieplan te meten wordt er jaarlijks een rapportage opgesteld waarin onder andere aandacht wordt besteed aan de volgende aspecten:

- Ontwikkeling van de ongevallen, waarbij aandacht wordt besteed aan leeftijdscategorieën, modaliteiten en locaties.
- Stand van zaken van de aanpak van de locaties en de uitgevoerde educatieve acties en gedragscampagnes.
- Resultaten onderzoek perceptie van de verkeersveiligheid (bewonerspanel en inwonersenquête).
- Effecten van maatregelen en zo nodig voorstellen voor aanscherping van acties, mede in overleg met stakeholders.

### 9.2 Tot slot

De acties uit het Actieplan Verkeersveiligheid zijn samengevat in bijlage 2.

Met dit Actieplan Verkeersveiligheid geven we invulling aan het groeiende besef dat er meer te bereiken is op het gebied van verkeersveiligheid dan met verkeersregels, heldere routes en goede inrichting alleen. Door de toevoeging van het element 'gedrag' in dit actieplan, komen we een belangrijke stap dichtbij een goede balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid voor onze mooie stad.

---

<sup>14</sup> Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

## Deel 3: Bijlagen

1. Ongevallenanalyse
2. Acties Actieplan Verkeersveiligheid

## Bijlage 1: Ongevallenanalyse

Voor de gemeente Utrecht zijn er een aantal verschillende bronnen die informatie geven over de situatie rond verkeersveiligheid en de perceptie van de inwoners daarover. Dit zijn de volgende:

- De 'harde' politieregistratie van ongevallen, zoals door Via in beeld wordt gebracht;
- Het online verkeersmeldpunt van de lokale VVD, waarin inwoners hun commentaar op verkeerssituaties kunnen geven;
- De straatinterviews, waarin vragen over verkeer en verkeersveiligheid zijn beantwoord;
- De inventarisatie en analyse van het gemeentelijke Communicatiebureau, van social media (vooral twitter), meldingen in de lokale pers (o.a. RTV Utrecht, AD/Stentor, Telegraaf, dichtbij.nl); rapport *Sentimenten verkeersveiligheid in Utrecht, periode 2014*;

### 1 Wat bewoners vinden...

De bronnen 2, 3 en 4 hebben een belangrijke functie om aan te geven wat de inwoners bezighoudt. Tevens kunnen deze bronnen zeer functioneel zijn bij het signaleren van probleemsituaties of -locaties. Inwoners en andere belanghebbenden hebben bovendien vaak de neiging om de verantwoordelijke aan te wijzen en om oplossingen aan te dragen. Ook die elementen bevatten vaak nuttige informatie voor de gemeente, zowel voor het treffen van maatregelen als voor de communicatie.

#### 1.1 Straatinterviews (N=829)

Op de vraag 'Wij willen graag van Utrecht een betere fietsstad maken, wat kan er beter?' is de top-5:

1. Parkeervoorzieningen voor fietsers (45%)
2. Wachttijden bij verkeerslichten (30%)
3. Gedrag van fietsers (25%)
4. Verkeersveiligheid (24%)
5. Fietspaden (21%)

De 111 spontane opmerkingen versterken de kwestie verkeerslichten. Een derde noemt iets met stoplichten (afstelling, te veel of te weinig verkeerslichten, roodlichtnegatie, te lang rood, te kort groen, ...). Bus of tram, busbanen, is niet gevraagd. Ook komt het in de spontane opmerkingen niet veel voor: 3%.

Op de vraag: 'Wat gaat goed m.b.t. fietsen?' is de top-5:

1. Fietspaden (51%)
2. Onderhoud fietspaden (29%)
3. Parkeervoorzieningen voor fietsers (28%)
4. Verkeersveiligheid (13%)
5. Recreatieve routes voor fietsers (11%)

Onderstaande woordenwolk is gemaakt op basis van spontaan gemaakte opmerkingen:



## 1.2 Sentimenten verkeersveiligheid (de publieke opinie)

Het communicatiebureau van de gemeente heeft een inventarisatie en analyse gemaakt van uitingen in de media en op social media.

### Onderwerpen

Veel aandacht in media en social media gaat naar bus- en trambanen. “Busbanen leveren gevaar, kritiek op gemeente maar ook op overtreders verkeersregels”. De aandacht gaat vooral uit naar (eventuele) conflicten tussen fietsers en bussen. Andere onderwerpen die veel aandacht krijgen zijn de veiligheid van fietsers en potentiële conflicten fiets-auto. Een en ander heeft mogelijk te maken met de actieve opstelling van de Fietsersbond in zowel de oude als de nieuwe media.

De analyse van het mediabeeld is dat er alleen aandacht voor verkeersveiligheid is wanneer zich incidenten voordoen.

Op basis van de geanalyseerde TamTam's (compacte weergave van berichten) is een woordenwolk gemaakt:



## 1.3 VVD-meldpunt (actieve burgers)

Het verkeersmeldpunt is voor het melden van allerlei issues die met verkeer te maken hebben. Op de website bedraagt het aantal meldingen op dit moment in totaal 128 webpagina's (1.342 meldingen). Bij een melding kan men een locatie op de kaart geven, een vervoermiddel en een categorie. Dit geeft een beeld van welke problemen het sterkst worden beleefd.

Woordenwolk op basis van tekst in meldingen:



Wanneer we kijken naar de inhoudelijke categorie, dan zien we dat veiligheid als issue 35% van de meldingen krijgt. Natuurlijk kan het onderwerp veiligheid ook belangrijk zijn bij meldingen binnen de andere categorieën. De categorie-indeling is feitelijk ongelukkig, omdat de categorieën elkaar nogal overlappen. Wanneer je de meldingen nader bekijkt valt op dat men eigenlijk drie categorieën meldingen doet (en soms combinaties daarvan):

- De situatie is niet veilig ('het is wachten op een ongeluk!'); grofweg tweederde tot driekwart van alle meldingen
- De doorstroming is niet goed (ergernis vanwege lange wachttijden); grofweg een kwart van de meldingen
- Problemen met geluidsoverlast en luchtkwaliteit; enkele meldingen
- Technische tips (bord is niet leesbaar, lamp doet het niet enz.); enkele meldingen

Geografisch	Vervoermiddel	Categorie	
Alle meldingen	1.275		
Centrum (inclusief omg. Jaarbeursplein, Ondiep, Vogelenbuurt)	36% fiets	42% Stoplichten	27%
Zuidoost (zuidelijke binnenstad, Tolsteeg, omg. Galgenwaard)	15% auto	47% Doorstroming	11%
Leidsche Rijn Zuid	8% vrachtwagen	1% Veiligheid	35%
Leidsche Rijn Noord	7% openbaarvervoer	2% Weginrichting	13%
West (Kan-N, Transwijk, Oog in Al)	6% voetganger	8% Bestrating	4%
Noordoost (Overvecht-Zuid, Tuindorp, Voordorp, Wittevrouwen)	5%	Kruispuntinrichting	5%
Zuid (Kanaleneiland, Hoograven)	4%	Bermen&bomen	1%
Oost (Rijnsweerd, Uithof)	3%	Verkeersborden	3%
Noord (Zuilen, Overvecht-Noord)	2%	Verlichting	0%
Lunetten	1%	Grappen&grollen	0%
Lage Weide, Haarzuilens	1%		
Buiten Utrecht, geen locatie	13%		

Tabel 1: Overzicht meldingen verkeersmeldpunt; meldingen

Opvallend in vergelijking tot de notitie Sentimenten verkeersveiligheid is dat aan openbaar vervoer gerelateerde meldingen weinig voorkomen. En die hebben nog maar gedeeltelijk te maken met veiligheid. Bijna alle meldingen hebben te maken met (grofweg in die volgorde):

- Conflicten auto – fiets/voetganger
- Conflicten fiets – fiets en fiets – voetganger
- Conflicten auto – auto
- Gevaar voor eenzijdige ongevallen (bestrating bijvoorbeeld).



Een mooi kenmerk van het verkeersmeldpunt is dat alle meldingen op de kaart van de gemeente zijn geprikt. Daarbij valt op dat je in het centrum (ruim genomen) iets meer dan de helft van de probleemlocaties vindt (zie figuur). De frequentie van meldingen is verder vrij hoog in Leidsche Rijn.



Figuur 1.1: Meldingen bij VVD-verkeersmeldpunt per wijk/stadsdeel

#### 1.4 Aard van de meldingen

Opvallend is dat berichten op social media, berichten in de oude media, spontane meldingen in de bewonersenquête en meldingen op het verkeersmeldpunt een (impliciet) standaard stramien kennen: (1) er is een misstand (2) die kan leiden tot een gevaarlijke of anderszins ongewenste situatie, (3) de vaak impliciete veronderstelling dat de gemeente bij de inrichting iets over het hoofd heeft gezien en er alsnog iets aan zou moeten doen. Dit laatste geldt ook wanneer de misstand te maken heeft met slecht gedrag van weggebruikers, zoals auto's die te hard rijden, fietsers die door rood rijden of onvoldoende opletten.



#### 1.5 Beschouwing Wat mensen vinden

Om er achter te komen wat mensen vinden van een bepaald onderwerp kun je drie instrumenten inzetten, de instrumenten die in Utrecht ook beschikbaar zijn:

- Representatieve enquêteresultaten
- De publieke opinie, waar social media deel van uitmaakt
- Spontane meldingen van burgers

Elke van deze drie instrumenten kent zijn eigen selectiviteit, inhoudelijk dan wel sociaal.

De representatieve enquête, de straatinterviews, is per definitie sociaal niet-selectief, en kan dus een compleet beeld geven van wat er leeft onder de bevolking. Er treedt echter een sterke inhoudelijke selectiviteit op, omdat wat men vindt in de enquête zich noodzakelijkerwijs beperkt tot wat er is gevraagd. De selectie is dus door de onderzoeker gemaakt.

Deze bron levert in dit geval niet zo veel op, omdat de vraagstelling te weinig rekening houdt met overlap tussen verschillende bevroegde categorieën. Zo lijkt er een beperkte interesse voor verkeersveiligheid, terwijl uit de andere bronnen blijkt dat juist verkeersveiligheid het onderwerp is dat bijna door alle categorieën heen meespeelt.

De media-analyse laat zien dat de media, en dat geldt evenzeer voor social media, vooral incidentgedreven is. Media zijn zowel inhoudelijk als sociaal selectief, en dat vergroot de kans op een sterke beperking in het blikveld. Tegelijkertijd kan die selectiviteit ook functioneel zijn: blijkbaar zijn de onderwerpen die in de media spelen echt belangrijk; het gaat vooral om ongevallen met doden en ernstig gewonden.

Het verkeersmeldpunt van de VVD is inhoudelijk niet selectief, maar sociaal vermoedelijk wel. Het is vanzelfsprekend alleen een actiever deel van de bevolking dat zich geroepen voelt om issues te melden, en vermoedelijk speelt ook de uitgesproken politieke kleur van het meldpunt een selectieve rol. Zo valt op dat er nogal veel over slecht verkeersgedrag van jonge fietsers wordt geklaagd, maar dat deze fietsers eigenlijk geen weerwoord geven.

In gezamenlijkheid lijken de drie toegepaste bronnen echter wel een compleet beeld te geven.

## **1.6 Wat komen we niet tegen?**

Opvallend weinig voorkomend in alle bronnen: problemen met brommers en scooters, kwetsbare verkeersdeelnemers als ouderen en kinderen, (speed) e-bikes. Verder valt op dat mensen klagen (1) over verkeerstechnische zaken als weg- en kruispuntinrichting en afstelling van verkeerslichten en (2) over gedrag van anderen, maar niet over ruimtelijke keuzen, onlogische locatie, routes en dat soort zaken.

Om onze drietrapsraket aan te halen: trap 1 slaat men over, de focus ligt op trap 2 (inrichting) en trap 3 (gedrag). Dit is op zichzelf niet verrassend, probleemorzaken in de ruimtelijke sfeer zijn niet zo zichtbaar en worden typisch door professionals opgemerkt. Het is hooguit opvallend dat deze manier van beschouwen bij bewoners en publieke opinie helemaal afwezig lijkt te zijn.

## **2. Echte ongevallen**

De hiervoor besproken bronnen ingaan op de perceptie van onveiligheid. Twee andere bronnen gaan in op de ongevallen zoals die hebben plaatsgevonden.

### **2.1 Geregistreerde ongevallen**

In VIA Signaal vinden we statistieken over 1.835 geregistreerde verkeersongevallen in 2014. Dit zijn de ongevallen zoals door de politie geregistreerd, met een beperkt aantal kenmerken. Bij veel ongevallen, vooral die met uitsluitend materiële schade, wordt geen politie betrokken en daar is dan ook geen registratie van. Ernstige ongevallen komen vanzelfsprekend wel in deze database voor.

Van de geregistreerde ongevallen zijn er voor zover bekend vier met dodelijke afloop. Ongevallen met gewonden is 32% daarvan (18% ernstig).

De groep kinderen is sterk ondervertegenwoordigd in de statistieken en de groepen 18-24- en 25-59 zijn oververtegenwoordigd.

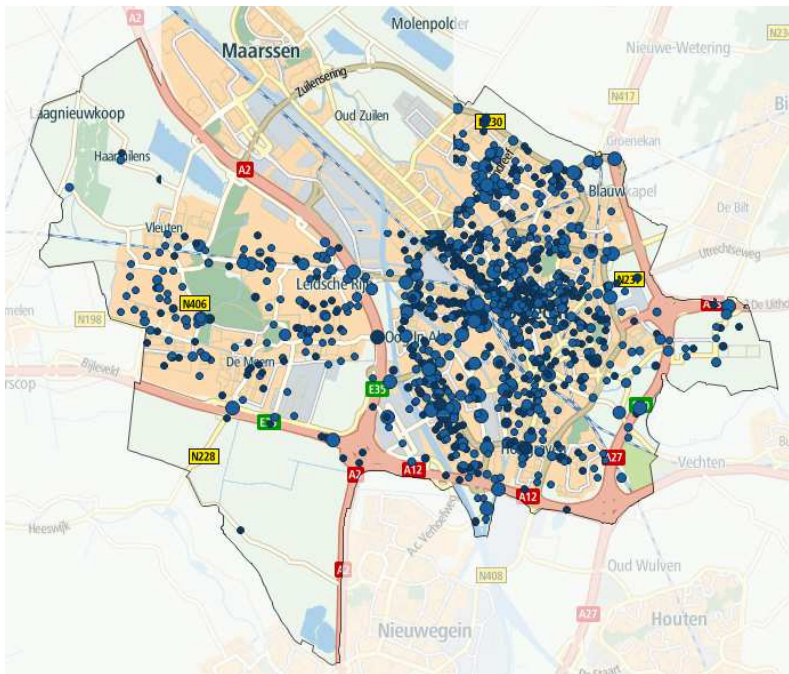
Leeftijdsgroep slachtoffer	Aandeel in ongevallen	Aandeel in bevolking gem. Utrecht
Tot 15 jaar	2%	18%
16 en 17 jaar	4%	3%
18 tot en met 24 jaar	20%	14%
25 tot en met 59 jaar	61%	52%
60 en ouder	12%	13%
Totaal voor zover bekend	99%	100%

Tabel 2.1: Leeftijdsverdeling slachtoffers bij geregistreerde ongevallen (bron: VIA)

Opvallend in vergelijking met de meldingen en berichten uit het voorgaande hoofdstuk is de bijna afwezigheid van de fiets in de geregistreerde ongevallen. Ook het aandeel verkeersongevallen met een relatie met bus of tram is klein met 2%.

Vervoerwijze bij ongeval	Aandeel
Personen- en bestelauto	71%
Vrachtauto	3%
Bus, trein, tram	2%
Andere motorvoertuigen	5%
Brom- en snorfiets	14%
Fiets	3%
E-bike	0%
Vaste objecten	1%
Totaal voor zover bekend	99%

Tabel 2.2: Voertuigverdeling bij geregistreerde ongevallen (bron: VIA)



Figuur 2.1: Spreiding van ongevallen in Utrecht, 2014 (bron: VIA signaal)

Vergelijking tussen de meldingen/berichten en de werkelijke ongevallen lijkt een vergelijking tussen twee volledig verschillende werelden. Dan valt des te meer op dat het kaartje (figuur 2.1) toch redelijk lijkt op het kaartje van het verkeersmeldpunt (figuur 1.1): met een sterke concentratie in de binnenstad. Een opmerkelijk verschil is ook te zien: Overvecht en Kanaleneiland kennen een behoorlijke hoeveelheid ongevallen, maar slechts weinig verkeersmeldingen. Vermoedelijk heeft dit te maken met de samenstelling van de bevolking in deze stadsdelen.

## 2.2 Interview directeur Traumacentrum Midden-Nederland

De eerste-hulpklinieken en trauma-afdelingen van ziekenhuizen zijn in principe maar heel beperkt geïnteresseerd in de toedracht van de verwondingen waarmee slachtoffers worden binnengebracht. De primaire interesse gaat vanzelfsprekend uit naar het oplossen van een acuut medisch probleem; kennis van de toedracht kan daarbij hooguit enigszins behulpzaam zijn. Het is vervolgens de vraag of het functioneel is om die kennis ergens te registreren voor nadere analyse.

Evengoed zijn er allerlei kenmerken aan een slachtoffer mogelijk bekend en/of geregistreerd die aanwijzingen geven over een toedracht. Daaruit zijn mogelijk statistieken kunnen te genereren die bruikbaar zijn in het kader van preventiebeleid (verkeersveiligheid). Wij denken aan bijvoorbeeld de volgende kenmerken:

- Aard van de verwondingen die iets kan zeggen over vervoerwijze van het slachtoffer of de botspartner (tweezijdig of eenzijdig ongeval, fietser heeft andere verwondingen dan voetganger of automobilist, bromfietzers nog weer andere...)
- Tijdstip waarop ongeval heeft plaatsgevonden en/of slachtoffer is binnengebracht (tijdens de spits, tijdens uitgaansuren...)
- Leeftijd van het slachtoffer.

### **2.3 Gegevens ongevallen met letsel traumacentrum**

Het Traumacentrum Midden Nederland registreert de aard van het ongeval van alle patiënten die via de SEH worden binnengebracht. In deze paragraaf analyseren we de gegevens van de patiënten die in 2013 en 2014 na een verkeersongeval binnen 48 uur zijn opgenomen in het ziekenhuis.

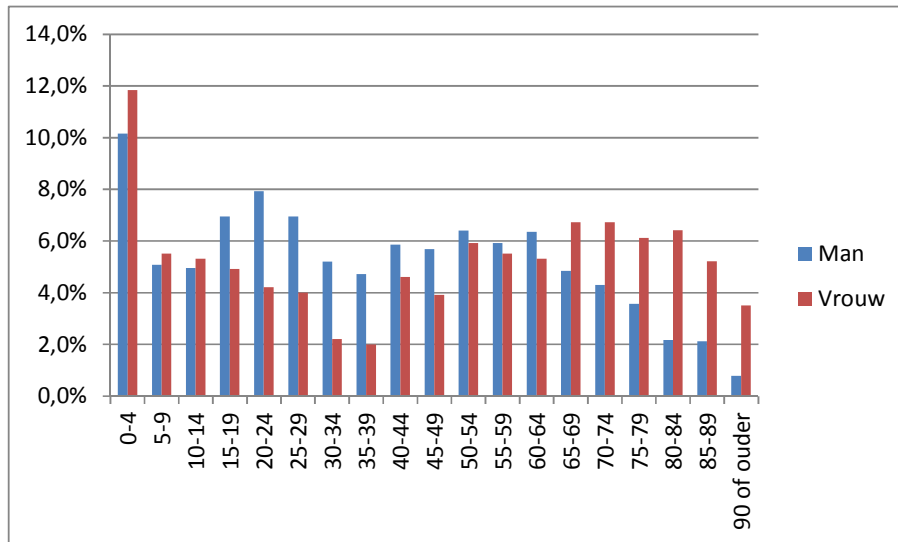
Deze gegevens bevatten dus alleen informatie over ongevallen die ernstig of minder ernstig lichamelijk letsel tot gevolg hebben. Weggebruikers die na een ongeval licht gewond zijn geraakt, komen niet op de spoedeisende hulp terecht.

In 2013 en 2014 zijn er in totaal 973 verkeersongevallen geregistreerd. Hiervan vonden er 420 plaats met de fiets, 216 met de auto, 205 met de motor en 67 te voet. 65 ongevallen vallen in de categorie overig, bestaande uit onder andere driewielers, pickup trucks en busjes.

#### **Leeftijd en geslacht**

Kinderen tussen de 0 en 4 jaar lopen het vaakst lichamelijk letsel op (zie figuur 2.1) door een verkeersongeval. Zij zijn een kwetsbare groep, die zichzelf nog niet kunnen beschermen in het verkeer.

Tot 15 jaar worden er meer meisjes dan jongens in het ziekenhuis opgenomen na een ongeval. Vanaf 15 jaar draait die verdeling zich om, er komen er meer mannen op de SEH binnen. Mannen vertonen meer risicovol gedrag dan vrouwen, waardoor de kans op een ongeval vergroot. Na de 65 jaar wordt het verschil tussen mannen en vrouwen steeds groter, waarbij de vrouwen het grootste aandeel ziekenhuisopnamen hebben. Logische verklaring hiervoor is dat vrouwen langer leven dan mannen.



Figuur 2.1. Het percentage slachtoffers per leeftijdsgroep en geslacht.

### Licht, schemer, donker

Van alle verkeersongevallen vindt 65% plaats als het licht is. 7% vindt plaats tijdens de schemering en 28% in het donker. Afgezet tegen het gemiddeld aantal uren lichtintensiteit, betekent dit dat er relatief meer ongevallen plaatsvinden overdag dan 's nachts. Een logische verklaring hiervoor is dat het overdag drukker is op straat dan 's nachts, waarmee de kans op ongevallen hoger is.

Er is een groot verschil in het gemiddeld aantal uren lichtintensiteit in de zomer en de winter. De gegevens van het traumacentrum bieden echter geen inzicht in de verdeling van ongevallen per seizoen.

Fiets en motor ongevallen geven hetzelfde beeld qua verdeling over licht, schemer en donker als het gemiddelde. Opvallend is dat er relatief veel auto ongevallen plaats vinden in het donker. De data geven geen inzicht in de oorzaken van de ongevallen.

Bij de categorie overig (waarvan 50% bestaat uit voetgangers), is het omgekeerde het geval, daar komen relatief veel ongevallen voor als het licht is. Waarschijnlijk zijn voetgangers in het donker minder vertegenwoordigd op straat.

Tabel 2.3. Verdeling van ongevallen per lichtintensiteit voor verschillende vervoersmiddelen.

Lichtintensiteit	Fiets (%)	Auto (%)	Motor (%)	Overig (%)	Totale groep (%)	Gem. aant uren lichtintensiteit (%)
Licht	69	50	67	78	65	55
Schemer	8	6	7	3	7	8
Donker	23	44	26	19	28	36

### Ernst van trauma

De ernst van trauma patiënten is uit te drukken in ernstig gewond (EG) of minder ernstig gewond (MEG). In tabel 2.4 staat de verdeling van de ernst van het trauma bij mannen en vrouwen, tijdens de verschillende lichtintensiteiten. De ernst van het letsel van een trauma patiënt, is niet hetzelfde als de ernst van het ongeval. Een fietser die ten val komt doordat hij met de trapper een stoep raakt, kan ernstig ten val komen en zwaar lichamelijk letsel opdoen.

Zowel ongevallen met een ernstige als minder ernstige afloop, vinden meer plaats tijdens daglicht dan in het donker. Afgezet tegen het gemiddeld aantal uren lichtintensiteit, is dit de normale verdeling. Tijdens het daglicht is het percentage ongevallen met ernstig trauma en minder ernstig trauma gelijk. Dat geldt ook voor ongevallen die in de schemering en in het donker plaatsvinden. We kunnen dus geen conclusie trekken over de ernst van het trauma in combinatie met de lichtintensiteit.

Vrouwen zijn oververtegenwoordigd bij zowel de ongevallen met een ernstige en minder ernstige afloop, ongeacht de lichtintensiteit.

Tabel 2.4. Ernst van het trauma verdeeld per lichtintensiteit, naar geslacht.

Lichtintensiteit	EG (%)	Man EG (%)	Vrouw EG (%)	MEG (%)	Man MEG (%)	Vrouw MEG (%)
Licht	<b>65</b>	62	72	<b>66</b>	63	70
Schemer	<b>6</b>	5	6	<b>7</b>	7	8
Donker	<b>29</b>	33	22	<b>27</b>	31	21

EG = Ernstig gewond

MEG = Minder ernstig gewond

#### Locatie

Van 16% van de patiënten die op het traumacentrum zijn binnengebracht na een verkeersongeval, is bekend waar zij door de ambulance zijn opgehaald. We nemen aan dat dit ook de locatie is waar het ongeval heeft plaatsgevonden. In deze gegevens missen dus de ongevallen waarvan geen locatie bekend is, maar die mogelijk wel in Utrecht hebben plaatsgevonden. Onderstaande gegevens zijn daarom een indicatie van de verdeling van de ongevallen.

In tabel 2.5 is te zien hoeveel ongevallen er per vervoersmiddel plaatsvinden in de verschillende wijken in Utrecht. De meeste ongevallen vinden plaats in de binnenstad (tussen spoorlijn en Oude Gracht), Lunetten en De Uithof. Respectievelijk 14, 11 en 11.

In de tabel is ook te zien dat het aantal fietsongevallen er met kop en schouder bovenuit steekt, namelijk 86 keer in 2013 en 2014. Er vinden twee keer zoveel motorongevallen (33) plaats dan auto-ongevallen (15). Dit is te verklaren door de grotere kwetsbaarheid van motorrijders, ten opzichte van automobilisten. Er zijn 25 ongevallen in de categorie overig geregistreerd. Hiervan betreft ongeveer 50% voetgangers. Deze aantallen moeten afgezet worden tegen het aandeel per vervoerswijze, om te kunnen zeggen of er in Utrecht relatief veel fietsongevallen plaatsvinden.

Tabel 2.5. Aantal ongevallen per Utrechts postcodegebied, uitgesplitst naar vervoerswijze.

Postcodegebied	Fiets	Auto	Motor	Overig	Totaal
3511	8		2	2	14
3512	6		1		7
3513	4	1	3		8
3514	3	1			4
3515			1		1
3521	1		1	1	3
3522	3				3
3523	1				1
3524	4	3	2	2	11
3526	1		1	2	4
3527	3	1		2	6
3528			1		1
3531			1	1	2
3532	4		1	1	6
3541	1				1
3542		2	4	1	7
3543				1	1
3544	2		1		3
3545	1				1
3546	1				1
3551	2		2		4
3552	6	1		1	8
3553	1	1	1		3
3554				2	2
3555	1			2	3

Postcodegebied	Fiets	Auto	Motor	Overig	Totaal
3561	2		1	2	5
3562	2				2
3563	4		2		6
3564	2		2	1	5
3565	1		3		4
3566	1	1	1	1	4
3571	3				3
3572	2				2
3573	1			1	2
3581	3	1			4
3582	5			1	6
3583			1		1
3584	7	2	1	1	11
3585		1			1
<b>Totaal</b>	<b>86</b>	<b>15</b>	<b>33</b>	<b>25</b>	<b>159</b>

Bron: Traumazorgnetwerk Midden-Nederland.

## Bijlage 2: Acties Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020

Thema en actie	Project/activiteit	Omschrijving	Verwachte uitvoering	Organisatie-onderdeel	Financiering	
Belangrijkste knelpunten oplossen	Aanpak verkeersonveilige locaties	Oplossen van onveilige locaties door middel van infrastructurele maatregelen	2015-2020	M&M	Huidig programma en MPB 2015	
	Aanpak actuele prioritaire verkeersveiligheidsknelpunten	Aanpakken van actuele wensen, mede als gevolg van calamiteiten	2015-2020	M&M	MPB 2015	
	Aanpak top-3 subjectieve verkeersonveilige locaties	Met VVN wordt per jaar een top-3 van grootste knelpunten vastgesteld. In overleg met stakeholders en VVN worden voorstellen uitgewerkt voor aanpassingen van deze knelpunten.	2015-2020	M&M, i.s.m. VVN	MPB 2015	
Infrastructuur zo inrichten dat deze verkeersveilig gedrag bevordert	Gebruikers en belangenorganisaties betrekken bij het ontwerp	Creëren van meer ruimte voor de verantwoordelijkheid van de weggebruiker bij het ontwerpen van infrastructuur	2015-2020	M&M	MPB 2015	
	Geloofwaardigheid van de verkeerslichten vergroten	Verwijderen verkeerslichten en optimaliseren van de regelingen	2015-2016	M&M	Amendement en MPB 2015	
	Verlagen snelheden van 70 naar 50 km/uur	Alle 70 km/uur wegen worden (op termijn) 50 km/uur	2015-2020	M&M	SRSR - MPB 2015	
	Afronden van 30 km/uur gebieden	Verder invoeren van 30 km/uur gebieden	2015-2020	M&M	MPB 2015	
	Verkeersveilige inrichting schoolomgevingen	Continueren huidige UVL scholen tot en met 2017 Evaluatie en voorstel vervolg UVL	2015-2017 2017	M&M/MO	Amendement	
	Verkeersveilige en aantrekkelijke omleidingsroutes voor fietsers bij wegwerkzaamheden	Opstellen Utrechtse kwaliteitseisen voor omleidingen voor fietsers, strengere controles bij uitvoering en ludieke acties	2015-2020	M&M	Actieplan Fiets - MPB 2015	
	Meer ruimte voor eigen verantwoordelijkheid: faciliteren gewenste gedrag	Ondersteunen risicogroepen: bromfietzers, oudere e-bikers en fietsers algemeen	Ervaringscursussen voor bromfietzers en oudere e-bikers. Vergroten bewustwording van verantwoordelijkheid van fietsers ten opzichte van andere modaliteiten door specifieke activiteiten	2015-2020	M&M, i.s.m. VVN, TRU, TeamAlert, Fietsersbond, QBuzz, Vidius	MPB 2015
		Beperken risicogedragingen: Smartphonegebruik, fietsverlichting, roodlichtnegatie, halen en brengen met de auto, alcohol en drugs, te hard rijden	Diverse acties gericht op het attenderen van specifieke doelgroepen op hun risicogedrag. Waar nodig en mogelijk handhavingssacties in overleg met de politie	2015-2020	M&M, i.s.m. VVN, TRU, TeamAlert, Fietsersbond, QBuzz, Vidius, Politie	MPB 2015
		Ondersteunen van buurten	In samenwerking met de buurt 'zachte, buurtvriendelijke' maatregelen uitvoeren	2015-2020	M&M, i.s.m. onder meer VVN	MPB 2015



Thema en actie	Project/activiteit	Omschrijving	Verwachte uitvoering	Organisatie-onderdeel	Financiering
Juiste vaardigheden op juiste moment aangeleerd	0-4 jaar	Informatievoorziening om ouders bewust te maken van de eigen verantwoordelijkheid voor verkeersveilig gedrag	2015-2020	M&M	MPB 2015
	Basisschoolleerlingen	Verkeersles op basisschool stimuleren. Extra aandacht bieden aan overgang middelbare school.	2015-2020	M&M, i.s.m. MO en scholen VVN	MPB 2015
	Middelbare scholieren	Verkeersles op middelbare school stimuleren. Extra aandacht bieden aan de overgang naar werk of hoger onderwijs. Bromfietscursus.	2015-2020	M&M, i.s.m. MO en scholen Team Alert	MPB 2015
	Studenten	Acties tijdens introductiedagen onderwijsinstellingen	2015-2020	M&M, i.s.m. onder meer Vidijs, VVN, Team Alert	MPB 2015
	Jonge beginnende bestuurders	Cursussen voor jonge beginnende bestuurders	2015-2020	M&M, i.s.m. onder meer rijsscholen, Team Alert	MPB 2015
	Verkeersdeelnemers algemeen	Acties voor alle verkeersdeelnemers, zoals campagnes en ludieke acties bij specifieke verkeersveiligheidsknelpunten	2015-2020	M&M, i.s.m. diverse organisaties VVN, Team Alert	MPB 2015
	Oudere verkeersdeelnemers	Cursussen	2015-2020	M&M	MPB 2015
	Nieuwe inwoners	Informatievoorziening	2015-2020	M&M	MPB 2015
Monitoring	Rapportage ontwikkelingen verkeersveiligheid	Opstellen rapportage waarin onder andere inzicht wordt gegeven in ontwikkelingen van de verkeersveiligheid, zowel objectief als subjectief, incl. voortgang programma actieplan	2016-2020	M&M	MPB 2015
	Ongevalseregistratie	I.s.m. G4 en SWOV ontwikkelen van prestatie-indicatoren verkeersveiligheid	2015-2016	M&M	MPB 2015