# Toelichting RIB Verkeersveiligheid



6 april 2021

Martijn Dijkhof

Gemeente Utrecht

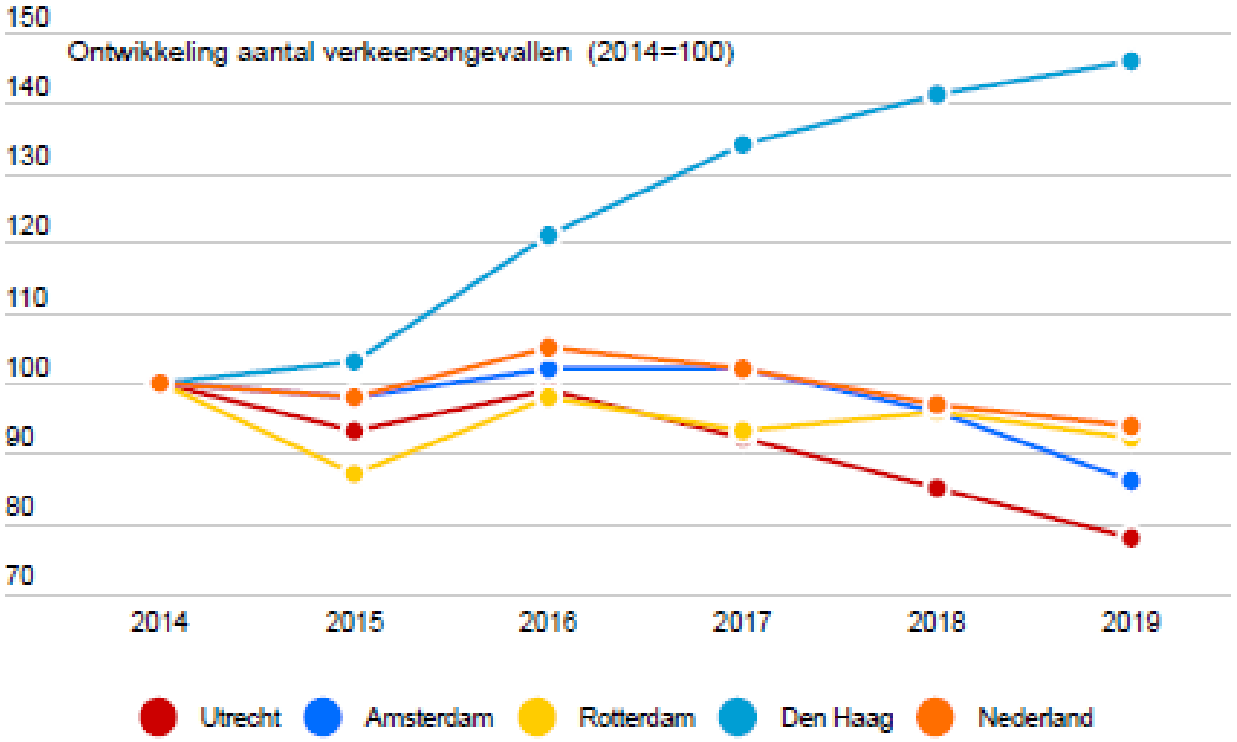
Utrecht.nl/verkeersveiligheid

# Inhoud

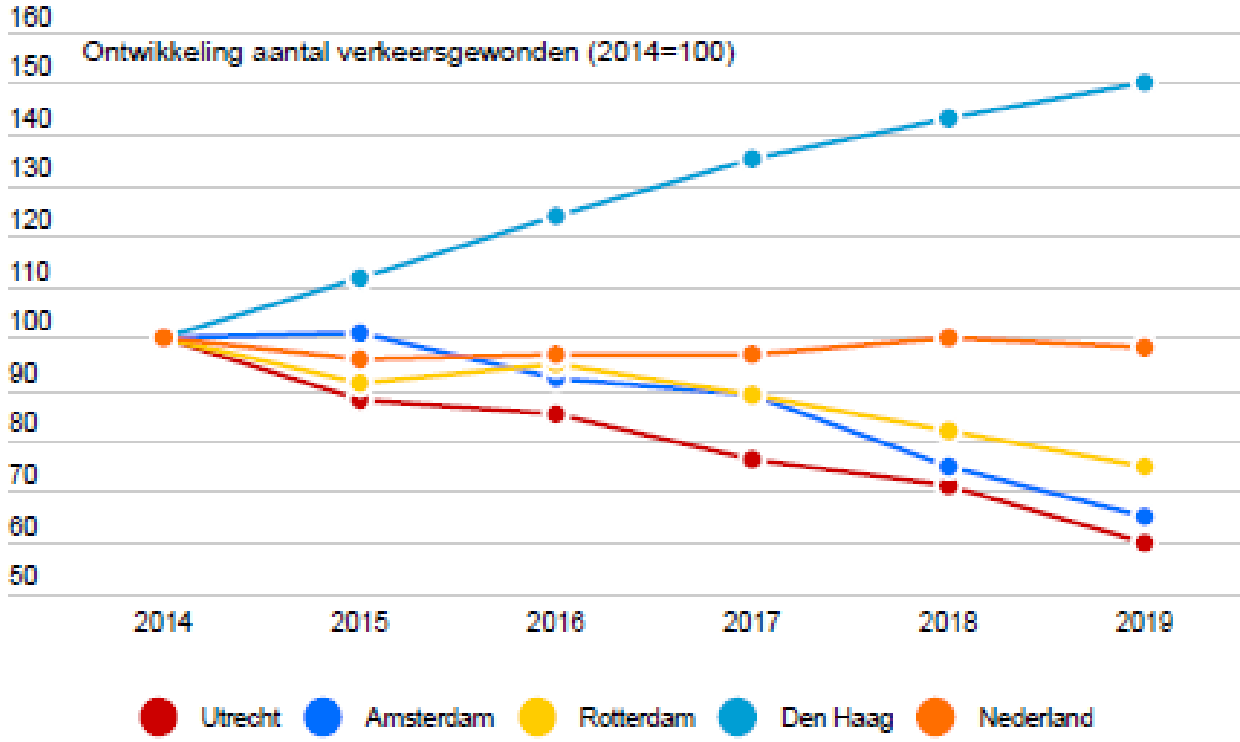
- Ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de gemeente Utrecht
- Toelichting op landelijke actualiteiten
- Fietsveiligheid
- Verdeling ongevallen naar vervoerswijze en leeftijd
- Verkeersveiligheid van ouderen
- Toelichting Top 16 verkeersonveilige locaties
- Beleving van de verkeersveiligheid
- Handhaving

# Ontwikkeling ongevallen en beleving (1/2)

**(bron: Monitor Mobiliteitsplan 2020)**




Bron: VIA o.b.v. STAR (geregistreerde ongevallen op alle wegen binnen de gemeentegrenzen G4 en Nederland, incl. provinciale- en rijkswegen).

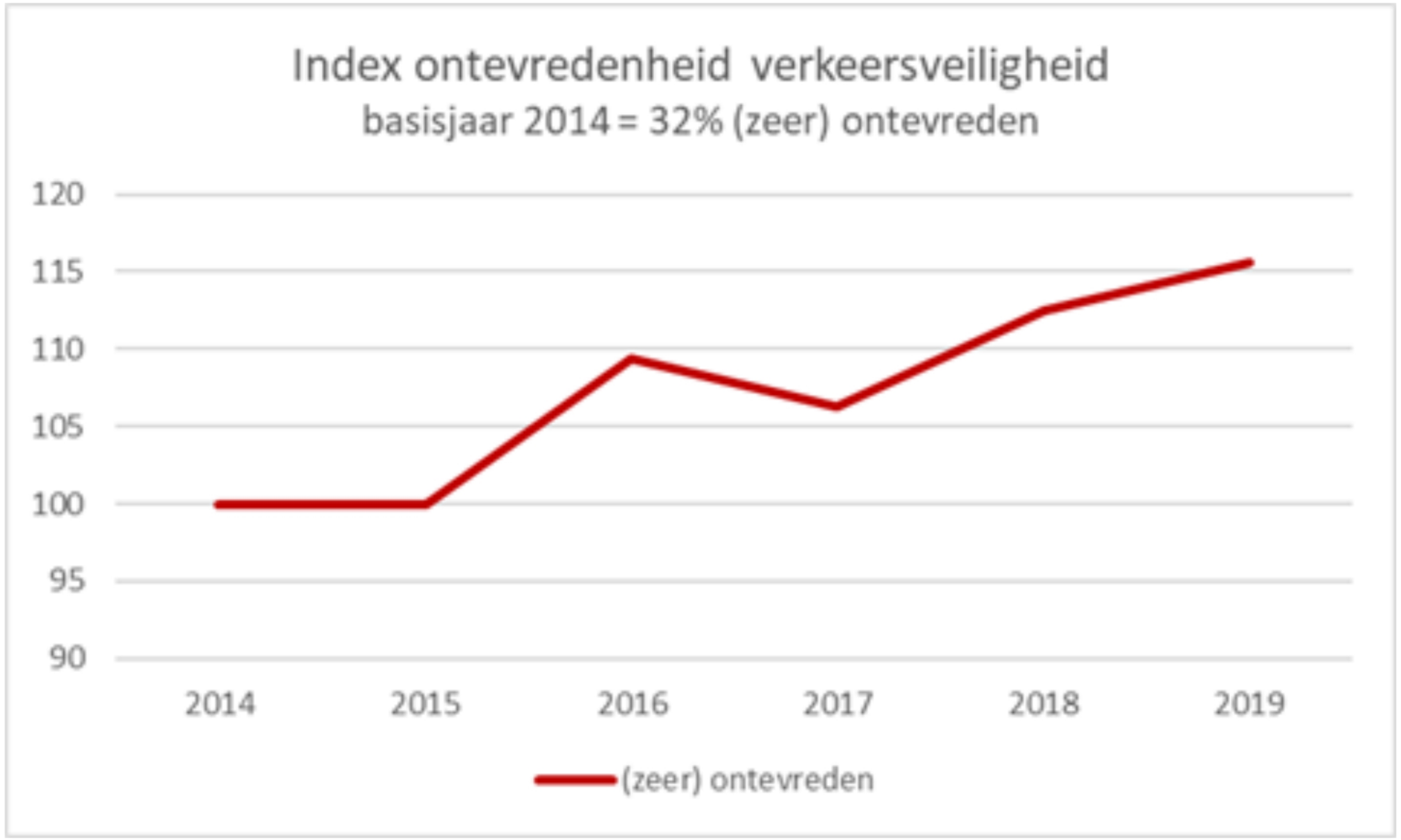



Bron: VIA o.b.v. STAR (geregistreerde verkeersgewonden op alle wegen binnen de gemeentegrenzen G4 en Nederland, incl. provinciale- en rijkswegen).

Gemeente Utrecht

# Ontwikkeling ongevallen en beleving (2/2)

**(bron: Monitor Mobiliteitsplan 2020)**




Gemeente Utrecht

# SPV Ongevallencijfers en Risicobenadering

**(door Adriaan Walraad)**

- Ongevallencijfers: wat is er mis gegaan?
  - Verschillende registraties met voor- en nadelen
- Risicobenadering: wat kan er mis gaan?
  - Verschillende risicobenaderingen met voor- en nadelen
- Cijfers in een context plaatsen: lokale kennis

- Niet of-of maar en-en

Gemeente Utrecht

# Landelijk: 30km tenzij en positie fiets

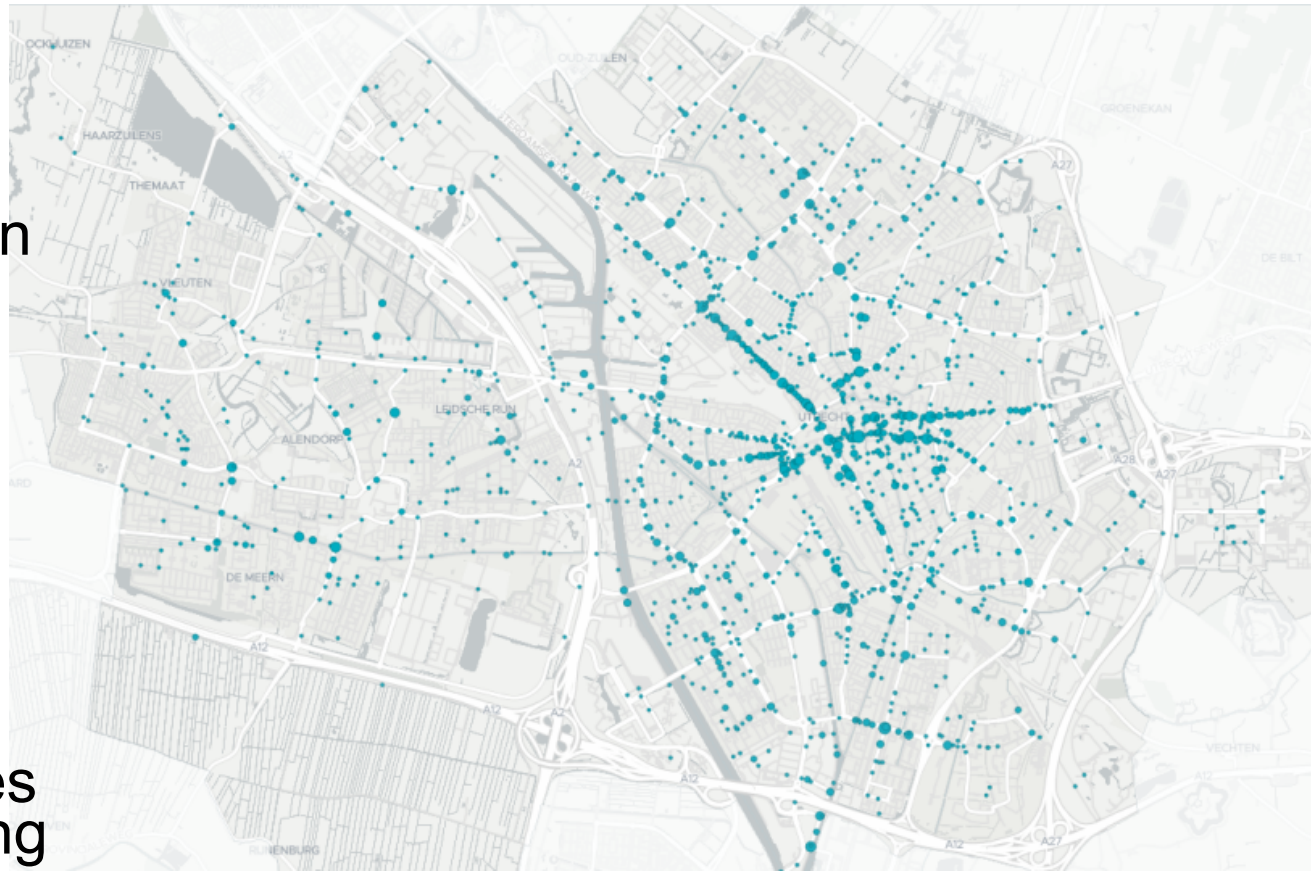
**(door Adriaan Walraad)**

- Motie Kröger ’30km/u, tenzij…’  binnen bebouwde kom
- 30 echt 30km/u, 50 veilig 50km/u
- Betekent vooral: het aanpakken van 'Grijze wegen' 50km/u
- Fietsers en snelverkeer niet op dezelfde rijbaan bij 50km/u
  - Opwaarderen naar veilig 50km/u, met vrijliggende fietspaden
  - Duurzaam Veilig blijft onverkort, maar wel extra wegtype bij: gebiedsontsluitingsweg met 30km/u

# Verkeersveiligheid fiets

(door Adriaan Walraad)

- Duurzaam Veilig: gericht op auto en buiten bebouwde kom
- Inzichten sindsdien:
  - gezondheid en onveiligheid (34% van doden 60% van ernstig gewonden)
  - enkelvoudig en als slachtoffer (vooral van auto)
- Risico
  - uitvalswegen van de binnenstad
  - ouderen
  - gedrag
- Maatregelen: fietspaden 50km/u, kruispunten 50km/u, meer 30km/u, paaltjes en randjes weghalen,  gedragsbeinvloeding



Gemeente Utrecht

# Veilig fietsen

- Mobiliteitsplan 2040 zegt: netwerk op orde in 2040
- Bij projecten in de openbare ruimte hanteren we landelijke richtlijnen voor (fiets)veiligheid als uitgangspunt
- Fietspaaltjes op doorgaande routes hebben we zoveel mogelijk weggehaald
- We leren fietsers veilig fietsen (jong en oud)
- We handhaven (boa’s en politie) op onveilig gedrag

# Leeftijden en vervoerswijzen

**slachtoffers, periode 2018-2020, bron ViaStat**

| | Fiets | Personen-auto | Brom-fiets | Snor-fiets | Voet-ganger | Overig | Onbe-kend | totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **0-3** | 1 | 1 | 0 | 1 | 4 | 0 | 3 | **10** |
| **4-11** | 5 | 0 | 0 | 0 | 11 | 0 | 7 | **23** |
| **12-15** | 33 | 3 | 2 | 4 | 5 | 1 | 6 | **54** |
| **16-22** | 55 | 45 | 99 | 72 | 10 | 32 | 15 | **328** |
| **23-29** | 57 | 41 | 19 | 13 | 12 | 19 | 24 | **185** |
| **30-36** | 53 | 29 | 12 | 14 | 4 | 10 | 18 | **140** |
| **37-43** | 28 | 13 | 13 | 7 | 2 | 5 | 17 | **85** |
| **44-50** | 41 | 18 | 13 | 7 | 12 | 11 | 16 | **118** |
| **51-57** | 38 | 19 | 13 | 11 | 9 | 7 | 12 | **109** |
| **58-64** | 35 | 12 | 6 | 5 | 7 | 4 | 10 | **79** |
| **65-71** | 16 | 3 | 6 | 2 | 7 | 3 | 5 | **42** |
| **72-78** | 17 | 6 | 0 | 3 | 4 | 3 | 8 | **41** |
| **79-85** | 8 | 7 | 3 | 1 | 3 | 1 | 4 | **27** |
| **86 en ouder** | 5 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | **8** |
| **totaal** | **392** | **198** | **186** | **140** | **91** | **96** | **146** | **1249** |

Gemeente Utrecht

# Veiligheid voor ouderen

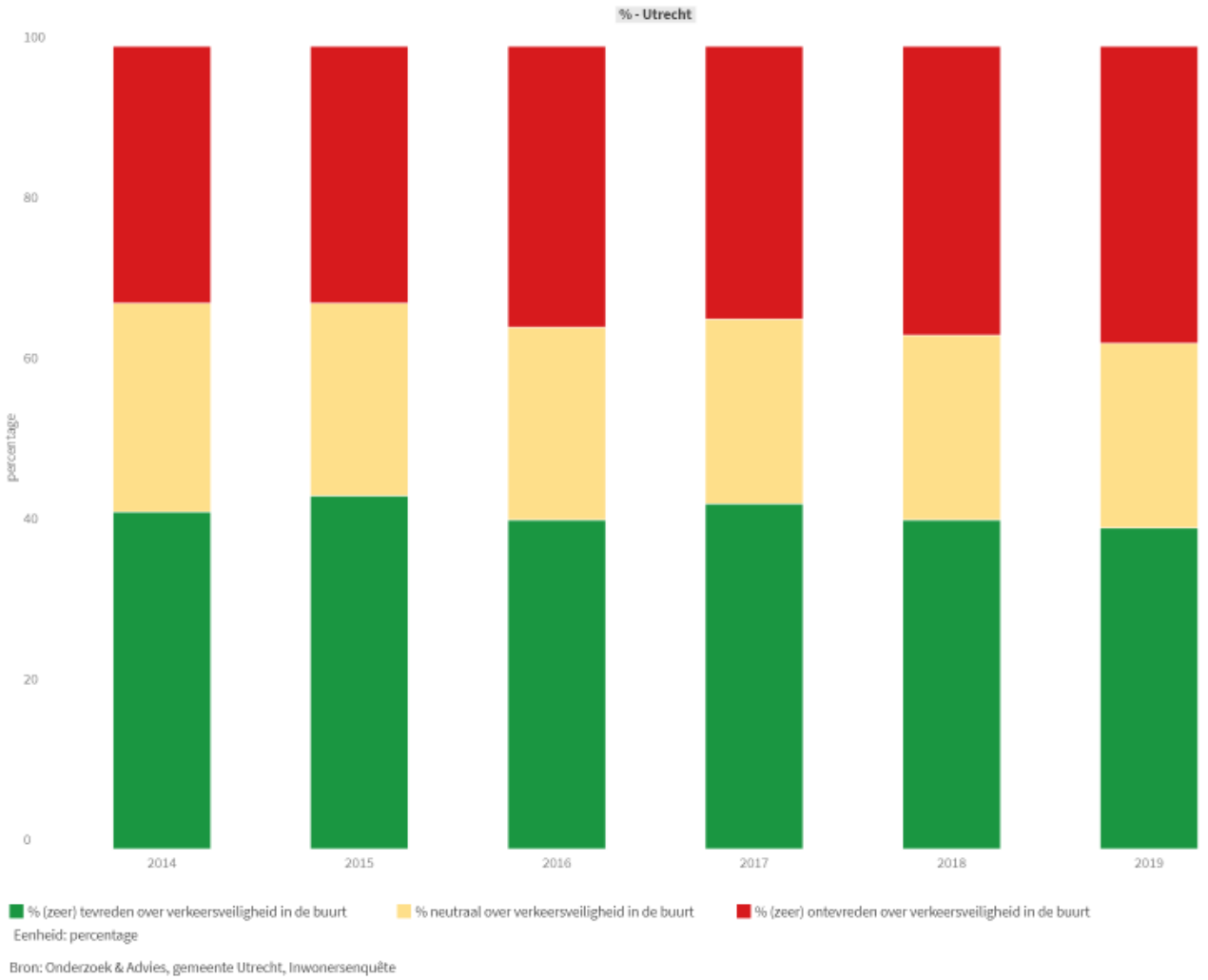
- Ouderen blijven langer mobiel maar zijn relatief kwetsbaar
- De verkeersonveiligheid weegt niet op tegen de voordelen van meer bewegen
- Drukke fietsroutes worden soms gemeden
- Mobiliteitsplan 2040: we ontwerpen rustige routes voor ouderen en bieden een goed OV
- Fietspaden onderhouden we en we acteren op meldingen
- We bieden fietsvaardigheidstrainingen aan
- We ontwerpen bij projecten volgens de landelijke richtlijnen die uitgaan van vaardigheden van ouderen
- We hebben geen apart beleid, het is onderdeel van o.a. Mobiliteitsplan

# Aanpak onveilige locaties

- Top 16 ongevallenconcentraties, maar ook meldingen en incidenten
- We pakken de ongevallenconcentraties aan door de locaties te analyseren en zo nodig maatregelen te nemen.
- We zien bij de locaties in de top 16 combinaties van de volgende risico-kenmerken:
  - Meeste ongevallen gebeuren op kruispunten
  - Wegen met hoog aantallen motorvoertuigen en/of fietsers
  - Drukke stedelijke omgevingen waar zowel verblijven als doorstromen plaatsvindt
- Locaties in de top 16 wisselen snel doordat het verschil in ongevallen en slachtoffers tussen VOC-locatie nummer 15 en 50 klein is

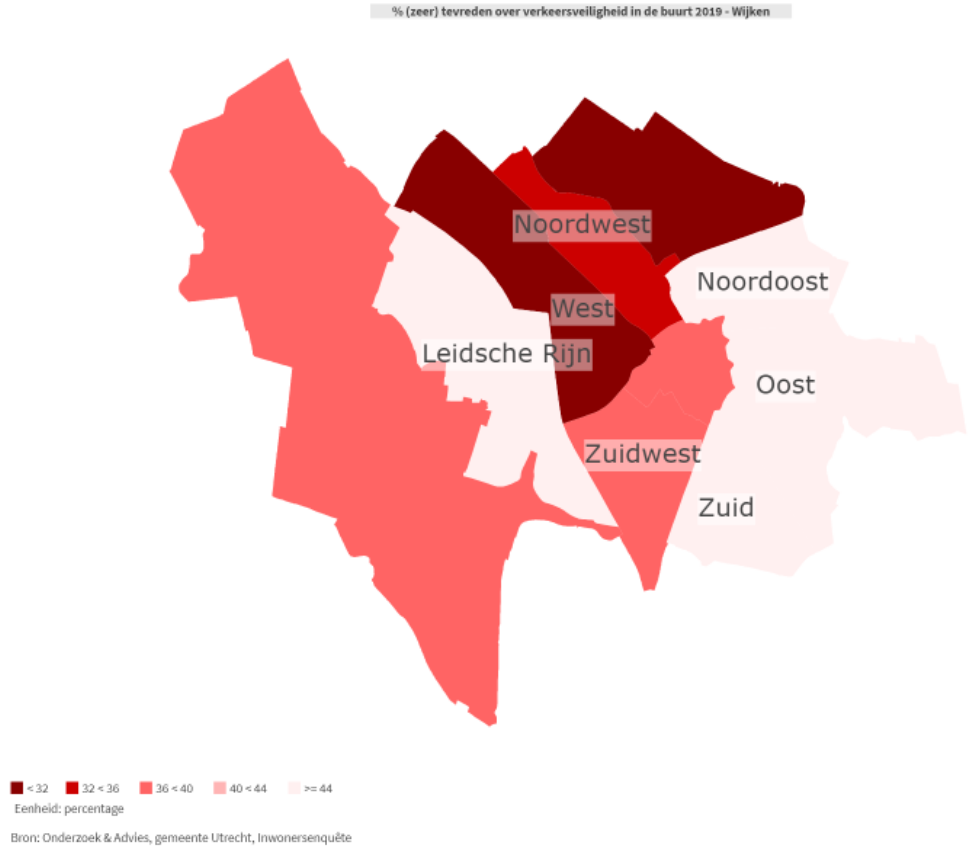
# Tevredenheid over verkeersveiligheid

- Tevredenheid over verkeersveiligheid is sinds 2010 dalend.
- Weinig verband tussen objectieve en subjectieve verkeersveiligheid.
- Er is maar één vraag uit de inwonersenquête waar we de trend op baseren. Daardoor kunnen we maar moeilijk de relatie leggen met de oorzaken.




Gemeente Utrecht

# Maatregelen en onderzoek



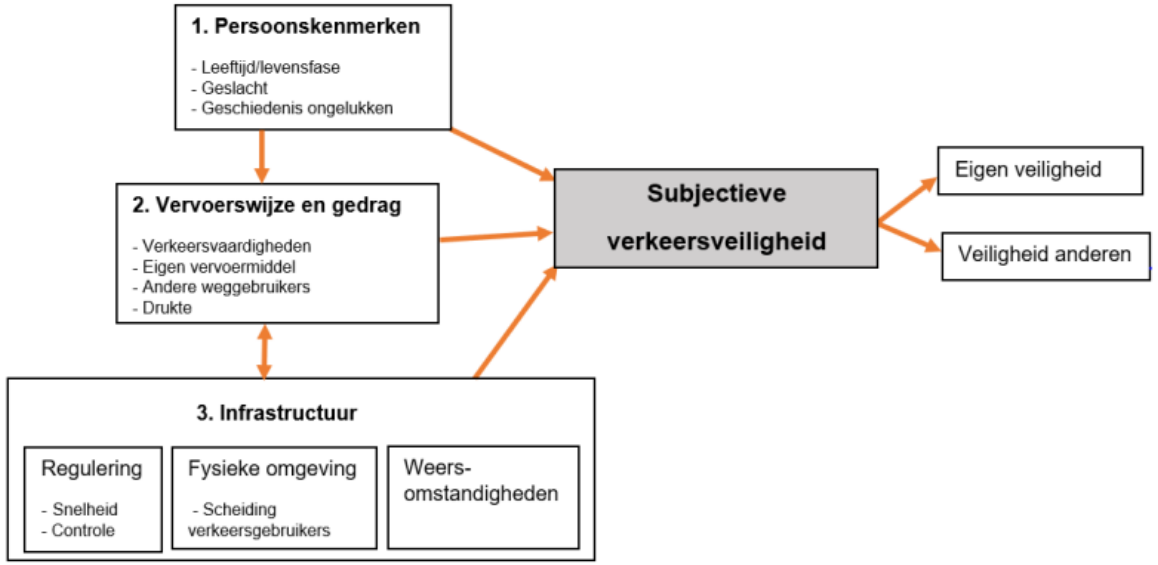

- Tevredenheid is lager in Utrecht Overvecht en Utrecht West dan in andere wijken.

- Aanpak met maatregelen én onderzoek.
  - Onderzoek en maatregelen in Overvecht in West.
  - Onderzoek fietsdrukte.
  - Onderzoek achtergrond ontevredenheid inwoners enquête.

Gemeente Utrecht

# Onderzoek naar beleving verkeersveiligheid

- We zien op basis van wetenschappelijk onderzoek dat meerdere factoren een rol spelen:
  - Persoonskenmerken
  - Vervoerkeuze en gedrag
  - Infrastructuur en regelgeving
- Deze factoren beïnvloeden elkaar onderling en we hebben niet overal invloed op.




- Waar we bijvoorbeeld ons hoofd over breken:
  - Het is heel persoonlijk hoe iemand zijn fysieke omgeving beleeft.
  - Uit onderzoek blijkt dat ouders en ouderen verkeersveiligheid anders ervaren dan andere groepen.
    Toenemende drukte en het gedrag van andere weggebruikers.

Gemeente Utrecht

# Handhaving

- Gemeente, politie en OM bepalen gezamenlijk de prioriteiten en inzet van handhaving.
- BOA’s kunnen maar op beperkt aantal overtredingen handhaven.

- We werken intensief samen met Politie en OM om op basis van gegevens te bepalen waar handhaving ingezet wordt.

- Voorbeelden:
  - Flitspalen
  - Pilot voor uitbreiding bevoegdheden van BOA’s
  - Snelheidshandhaving Waterlinieweg in februari 2021