



# Staat van de Verkeersveiligheid Utrecht

Gert Jan Wijlhuizen

Regionaal verkeersveiligheidsoverleg Utrecht

26 september 2023



# Aanbevelingen Utrecht

- Op basis van bovenstaande bevindingen, zijn de belangrijkste aanbevelingen:
  - **Geef prioriteit aan de veiligheid van fietsers.** Zij vormen de grootste groep ernstige verkeersslachtoffers, en de aantallen stijgen in Utrecht sterk over de tijd, vooral onder oudere fietsers. Veel fietsslachtoffers vallen in een ongeval zonder betrokkenheid van een motorvoertuig; bij fietsdoden is de auto vaak de tegenpartij. Door de verdere vergrijzing wordt onder deze groep ook in de toekomst de grootste stijging in aantallen ernstige verkeersslachtoffers verwacht.
  - **Zet verder in op veilige infrastructuur.** Veel slachtoffers vallen op wegen in beheer van gemeenten, met een tendens naar meer slachtoffers op wegen met een limiet van 50 km/uur (binnen de bebouwde kom). De infrastructuur op deze wegen verder inrichten volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig kan veel slachtoffers voorkomen.
  - **Verbeter de metingen van risico-indicatoren.** Gegevens met betrekking tot risico-indicatoren spelen een cruciale rol bij het risicogestuurd werken zoals afgesproken in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. De kwaliteit en beschikbaarheid van metingen van risico-indicatoren moet sterk verbeterd worden om risicogestuurd te kunnen werken.
  - **Blijf inzetten op handhaving en gedragsbeïnvloeding; dit blijven belangrijke componenten van verkeersveiligheidsbeleid.** Uit de geanalyseerde cijfers lijkt vooral afleiding in het verkeer (door apparatuurgebruik) een relevant thema voor verdere gedragsbeïnvloeding en handhaving. Vanwege de risico's blijven ook alcohol- en drugsgebruik en snelheid relevante thema's voor gedragsbeïnvloeding en handhaving.
  - **Zet in op bewezen effectieve maatregelen**, binnen elk van de 3 E's: 'engineering' (infrastructuur), 'education' (gedragsbeïnvloeding/educatie) en 'enforcement' (handhaving) om een reductie van het aantal ernstige verkeersslachtoffers mogelijk te maken. Wanneer dit niet gebeurt – dus bij gelijkblijvend beleid – zijn de (inter)nationale doelstellingen, maar ook de ambitie van Utrecht om te streven naar 0 verkeersslachtoffers niet realistisch. (Craen et al., 2022); <https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/R-2022-08A.pdf>

Tabel 4. Effect van aanvullende maatregelen op het aantal slachtoffers in 2030 voor twee scenario's: in Scenario 1 zijn de coronajaren 2020 en 2021 wel meegenomen in het prognosemodel; in Scenario 2 zijn deze jaren niet meegenomen. NB: de schattingen voor verkeersdoden zijn afgerond op tientallen, de schattingen voor ernstig verkeersgewonden op 100-tallen.

Maatregel	Scenario 1 (inclusief coronajaren)		Scenario 2 (exclusief coronajaren)	
	Verkeersdoden	Ernstig verkeersgewonden MAIS3+	Verkeersdoden	Ernstig verkeersgewonden MAIS3+
<b>Aanleg veilige fietsinfrastructuur</b>				
Volledige variant: alle fietsinfrastructuur vergevingsgezind	-50	-1.800	-50	-2.000
Lichte variant: helft van de fietsinfrastructuur aangelegd/aangepast	-30	-1.000	-30	-1.000
<b>Handhaving intensiveren</b>				
Verdubbeling geautomatiseerde snelheidshandhaving	-70	-500	-120	-600
Progressief boetesysteem	-20	-100	-30	-200
<b>Alcoholslot in combinatie met verhoging pakkans</b>				
Maximale variant: verdubbeling van alcoholcontroles, alcoholslotprogramma wordt veel, en voor onbepaalde tijd, opgelegd	-30	-200	-50	-200
Lichte variant: pakkans vergelijkbaar met niveau 2015, alcoholslotprogramma wordt bij 50% van de overtreeders opgelegd, voor bepaalde tijd	<10	<100	-10	<100

> De

Maatregel	Scenario 1 (inclusief coronajaren)		Scenario 2 (exclusief coronajaren)	
	Verkeersdoden	Ernstig verkeersgewonden MAIS3+	Verkeersdoden	Ernstig verkeersgewonden MAIS3+
<b>Van 50 km/uur naar 30 km/uur binnen de bebouwde kom</b>				
Volledige variant: helft van de 50km/uur-wegen wordt omgebouwd naar 30km/uur-weg	-60	-700	-100	-900
Lichte variant: een kwart van de 50km/uur-wegen wordt omgebouwd naar 30km/uur-weg	-30	-400	-50	-400
<b>Verplicht (dwingende) ISA invoeren<sup>22</sup></b>				
Volledige variant: alle voertuigen hebben in 2030 dwingende ISA (retrofit)	-80	-400	-120	-500
Lichte variant: alleen bij nieuwe voertuigen wordt dwingende ISA verplicht	<10	<100	-10	<100
<b>Fietshelm invoeren</b>				
Volledige variant: 100% van de fietsers draagt een fietshelm	-100	-1.700	-110	-1.900
Lichte variant: 50% van de fietsers draagt een fietshelm	-50	-800	-50	-900
<b>Veilige inrichting van wegen in Zones 60</b>	-20	-400	-30	-400
<b>Veilige inrichting van N-wegen met een limiet van 80 km/uur</b>				
Volledige variant: alle N-wegen veilig ingericht	-50	-300	-70	-400
Lichte variant: de helft van de N-wegen veilig ingericht	-20	-200	-40	-200
<b>Verlichting van 60- en 80km/uur-wegen</b>	-30	-100	-50	-100

# Maatregelen die prioriteit verdienen (Crean et al., 2022)

- Het zijn vooral maatregelen die fietsveiligheid vergroten:
  - Veilige fietsinfrastructuur;
  - van 50 naar 30 km/uur binnen de bebouwde kom;
  - Fietshelm.
- Deze hebben een groot effect op zowel verkeersdoden als ernstig verkeersgewonden

# Waar beginnen?

- <https://www.kennisnetwerkspv.nl/Risicoaanpak/Stappenplan>
- Meest onveilige wegen?

**SWOV**

**Dank  
voor uw  
aandacht!**

[swov.nl](http://swov.nl)