

Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid

Stand van zaken per 1 januari 2019



Colofon

uitgave

Opgavesturing
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Gemeente Utrecht
030 – 286 00 00

in opdracht van

Afdeling Opgavesturing
Organisatie Ontwikkelorganisatie Ruimte
Gemeente Utrecht

internet

www.utrecht.nl/verkeersveiligheid

fotografie

Renzo Gerritsen (voorzijde)

informatie

Martijn Dijkhof
030 – 286 09 96

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Leeswijzer	4
2	Stand van zaken Verkeersveiligheid	5
2.1	Aantal ongevallen en verkeersslachtoffers	5
2.2	Analyse ongevallen in de media	8
2.3	Handhaving	8
2.4	Ervaren verkeersveiligheid	8
3	Verbeteren van verkeersveiligheid	10
3.1	Aanpassing fysieke inrichting	10
3.2	Educatie	11
3.3	Snelheidsdisplays	12
3.4	Communicatie	12
3.5	Handhaving	13
3.6	Registratie	13
3.7	Overige activiteiten	14
4	Programmering	15
4.1	Signaleren en analyseren	15
4.2	Programmeren en uitvoeren	16
4.3	Evaluatie	17
5	Financiën	19
5.1	Bestaande middelen	19
5.2	Extra middelen uit het MPB 2018	19
5.3	Structureel budget	19
	Bijlage 1 Werkwijze programmering	20
	Bijlage 2 Werkwijze ongevallenregistratie	22
	Bijlage 3 Totaallijst projecten op alfabet	24

1 Inleiding

Voor u ligt de voortgangsrapportage van de opgave Verkeersveiligheid met de stand van zaken per 1 januari 2019. Deze rapportage meldt de voortgang ten opzichte van de voortgangsrapportage per 1 juli 2018.

1.1 Leeswijzer

Deze voortgangsrapportage begint in hoofdstuk 2 met de cijfers over verkeersongevallen, verkeersslachtoffers en de ervaren veiligheidsbeleving. Hoofdstuk 3 en 4 gaan over de projecten die vallen onder de opgave Verkeersveiligheid. Deze projecten worden specifiek ingezet om de verkeersveiligheid te verbeteren. In hoofdstuk 5 volgt een overzicht van de beschikbare financiële middelen.

Naast de geprogrammeerde projecten vanuit de opgave, zijn er tal van verkeersprojecten en bijvoorbeeld gebiedsontwikkelingen waar verkeersveiligheid een belangrijk thema is. Vanuit de opgave Verkeersveiligheid worden waar nodig initiatieven genomen, verbindingen gelegd en wordt kennis gedeeld met andere onderdelen van de gemeentelijke organisatie om in samenhang te werken aan de verkeersveiligheid in de stad.

De wijze van programmeren wordt toegelicht in de bijlage (deze informatie stond in de vorige rapportage in de hoofdtekst). Ook de werkwijze van de ongevallenregistratie en van de communicatie is verhuisd naar de bijlage. Verder is als bijlage een totaalijst van de projecten op alfabet toegevoegd.

De voortgangsrapportages en het actieplan Verkeersveiligheid zijn te vinden op www.utrecht.nl/verkeersveiligheid.

2 Stand van zaken Verkeersveiligheid

Het doel van de opgave Verkeersveiligheid is het vergroten van de objectieve en de subjectieve verkeersveiligheid; dus zowel het verminderen van het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers als het vergroten van de ervaren verkeersveiligheid. Dit willen we bereiken door het duurzaam verkeersveilig inrichten van de openbare ruimte en door het bevorderen van verkeersveilig gedrag. In dit hoofdstuk presenteren we de stand van zaken van verkeersveiligheid in Utrecht door middel van cijfers over verkeersongevallen – en een analyse hiervan – en cijfers over de handhaving en over de ervaren verkeersveiligheid.

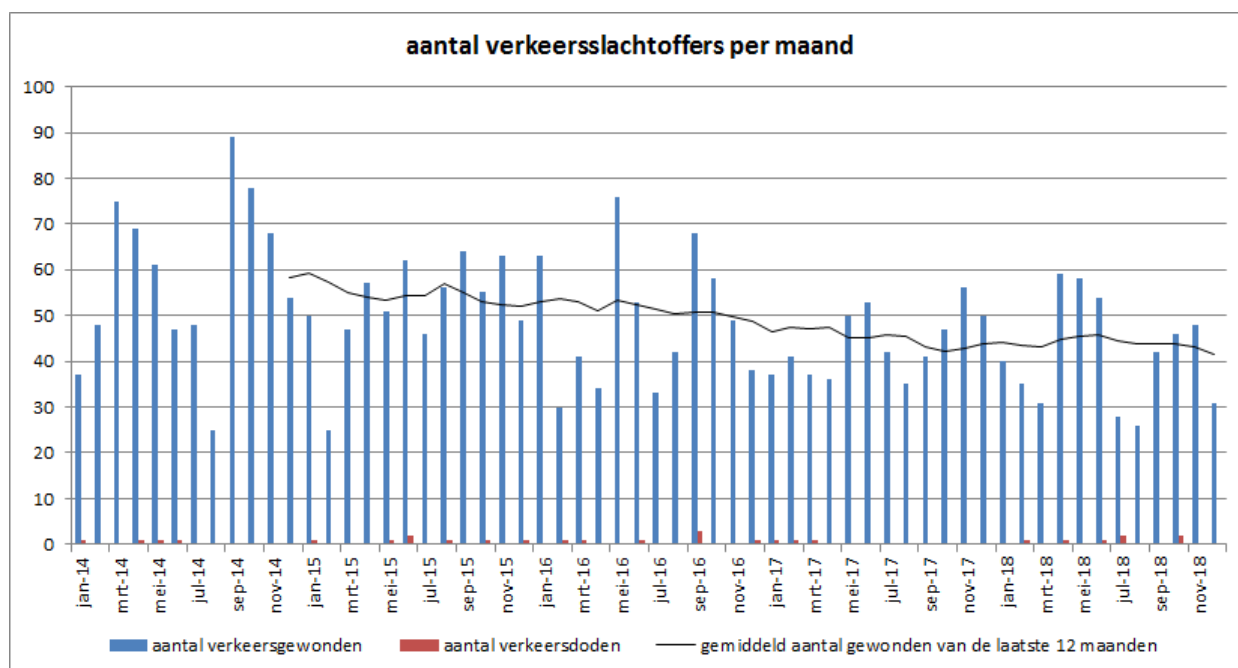
2.1 Aantal ongevallen en verkeersslachtoffers¹

In de onderstaande tabel staan de gegevens van de verkeersongevallen en verkeersslachtoffers in Utrecht per jaar op basis van politieregistratie².

jaar	ongevallen	Gewonden	doden
2014	2230	709	4
2015	2100	625	7
2016	2249	585	7
2017	2082	525	3
2018	1909	493	7

Bron: VIA, Overzicht verkeersongevallen en –slachtoffers per jaar

De onderstaande grafiek toont het aantal verkeersslachtoffers per maand in Utrecht.



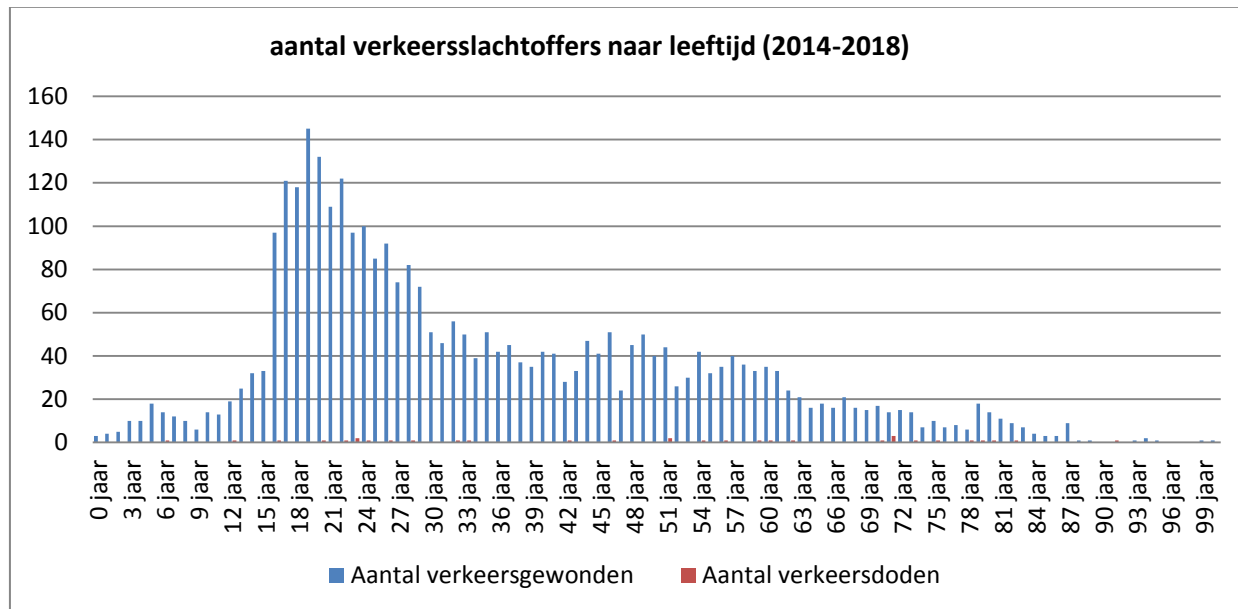
Bron: VIA, Overzicht verkeersongevallen en –slachtoffers per maand

¹ Op wegen in beheer van de gemeente Utrecht.

² De cijfers over 2018 zijn voorlopig. Door mutaties vanuit politieregistratie kan het aantal nog wijzigen. Medio 2019 worden de cijfers definitief.

In de grafiek is te zien dat het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers in Utrecht licht daalt. Landelijk is er een stijgende trend.

De volgende grafiek geeft de verdeling weer van het aantal verkeersslachtoffers voor de verschillende leeftijden. Dit betreft alle verkeersslachtoffers in 2014 tot en met 2018.



Het aantal slachtoffers in een leeftijdsgroep is afhankelijk van het risico dat mensen nemen in het verkeer, zoals meer door rood rijden, minder opletten en meer afgeleid zijn, etc. Het risico verschilt dan nog per leeftijd, sekse en vervoerswijze. Ook speelt de mobiliteit van de leeftijdsgroep een rol. Afstand die mensen afleggen in het verkeer, het vervoersmiddel en het type weg zijn factoren die invloed hebben op het aantal slachtoffers in een leeftijdsgroep. Verder speelt de bevolkingsopbouw van de stad een rol.

In de onderstaande tabel staat de top 15 van de Verkeersongevallenconcentraties (VOC-lijst) op de gemeentelijke wegen. Dit zijn ongevallen die hebben plaatsgevonden in de periode 2014 tot en met 2018. We hebben een top 15 opgenomen, omdat er vijf concentraties van ongevallen op de Amsterdamsestraatweg in de lijst staan die allen vallen onder het project om deze straat een 30 km/u-inrichting te geven. Dit geeft een vertekend beeld van de top 10.

NB. Omdat veel kruispunten op de Amsterdamsestraatweg relatief dicht bij elkaar liggen, worden de ongevallen die hier plaatsvinden gegroepeerd. Dit verklaart de hoge score en de veelheid van straatnamen bij bijvoorbeeld locatie 1. Ook bij locatie 3, de Kanaalstraat, is dit het geval.

De positie in de lijst wordt bepaald door het aantal ongevallen met alleen schade (telt 1 keer), met gewonden (telt 2 keer) en met doden (telt 3 keer).

Nr	Locatie	Ongevallen met:			
		Enkel schade	Gewonden	Doden	Score
1	Amsterdamsestraatweg met de kruispunten: Acaciastraat, Anjelierstraat, Asterstraat, Dahliastraat, Dirkje Mariastraat, Fabriekstraat, Goudsbloemstraat, Jasmijnstraat, Leliestraat, Meidoornstraat, Violenstraat	33	14	0	61
2	Amsterdamsestraatweg met de kruispunten: 1e	13	11	0	35

	Daalsedijk, Bethlehemweg, Blokstraat, Harpstraat, Tiendstraat				
3	Kanaalstraat met de kruispunten: Borneostraat, Javastraat, Sumatrastraat	14	4	0	22
4	Lange Viestraat, tussen Vredenburg en Oudegracht	9	6	0	21
5*	Catharijnesingel, Sterrenbos	4	8	0	20
6	Burgemeester Middelweerdbaan, Europaweg, Landschapsbaan	5	7	0	19
7	Amsterdamsestraatweg, tussen de Anemoonstraat en de Geraniumstraat	9	5	0	19
8	Biltstraat, St.-Janshovenstraat, Wittevrouwenbrug, Wittevrouwensingel	9	5	0	19
9*	Admiraal Helfrichlaan, Beneluxlaan, Van Heuven Goedhartlaan	10	4	0	18
10*	Amsterdamsestraatweg, Berkstraat, Herenweg	10	4	0	18
11*	Adelaarstraat, Hopakker, Merelweg	3	7	0	17
12*	Plompetorengracht, Voorstraat	7	5	0	17
13	Amsterdamsestraatweg, tussen de Fabriekstraat en het spoor	9	4	0	17
14*	Amsterdamsestraatweg, Marnixlaan, St.-Josephlaan	7	5	0	17
15	Stadhuisbrug (Choorstraat, Oudegracht, Oudkerkhof)	8	4	0	16

Tabel: Verkeersongevallenconcentraties (VOC top 15). Locaties met een * gemarkeerd zijn nieuw ten opzichte van de vorige rapportage.

In de top 15 van meest onveilige locaties (kruispunten, wegvakken en gecombineerde kruispunten en wegvakken) liggen 6 locaties op de Amsterdamsestraatweg. Dit zijn de locaties 1, 2, 7, 10, 13 en 14. Alle locaties met uitzondering van locatie 14 (Amsterdamsestraatweg – Marnixlaan) vallen binnen het projectgebied van de herinrichting Amsterdamsestraatweg. Vooruitlopend op de daadwerkelijke herinrichting van de Amsterdamsestraatweg wordt onderzocht welke snelle maatregelen voor de verbetering van verkeersveiligheid mogelijk zijn. Locatie 14 valt binnen het projectgebied van de Westelijke Stadsboulevard en wordt in dit project meegenomen.

Locatie 3, Kanaalstraat valt in het projectgebied van de aanpak Kanaalstraat. Uit analyse blijkt dat er geen urgente aanpassing noodzakelijk is vooruitlopend op de aanpak van de Kanaalstraat.

Bij Locatie 4, Lange Viestraat wijst de analyse uit dat de natuurstenen randen tussen het fietspad en de busbaan snel glad worden, waardoor fietsers vallen. De randen worden regelmatig opgeruwd.

De herinrichting van de Catharijnesingel zorgt naar verwachting voor meer verkeersveiligheid op locatie 5 Catharijnesingel-Sterrenbos. Deze herinrichting staat voor de 2^e helft van dit jaar gepland.

De locatie 12 Plompetorengracht – Voorstraat valt binnen het project herinrichting Voorstraat dat na de zomer van 2019 in uitvoering gaat.

De overige locaties 6, Burgemeester Middelweerdbaan; 8; Biltstraat; 9; Adm. Helfrichlaan; 11 Adelaarstraat; en 15 Stadhuisbrug zijn in analyse of starten binnenkort.

2.2 Analyse ongevallen in de media

Naast de reguliere ongevallenanalyses monitoren we welke ongevallen in de (sociale) media komen. Dit biedt extra informatie en geeft ook de gelegenheid om snel te kunnen reageren en te handelen.

In 2018 zijn er in Utrecht 96 ongevallen geweest die in de media zijn gekomen, waarvan vier met dodelijke afloop: het kruispunt Einsteindreef/Oranjerivierdreef/Humberdreef, de kruising Niels Bohrweg/Rutherfordweg, het kruispunt Weg der Verenigde Naties/Overste den Oudenlaan en het kruispunt Strijkviertel/busbaan Ouderijn. De ongevallen zijn vooral veroorzaakt door gedragsfactoren, zoals het negeren van rood licht en geen voorrang verlenen. De politie heeft geconcludeerd dat de inrichting van de weg geen of geen belangrijke rol speelde. Omdat op het kruispunt Weg der Verenigde Naties/Overste den Oudenlaan ondanks de aanwezige verbodsborden vaker verkeersmanoeuvres worden uitgevoerd die niet zijn toegestaan, hebben we snelle tijdelijke maatregelen getroffen om het keren over de trambaan fysiek tegen te gaan. We evalueren deze maatregelen medio 2019 en zijn met politie, provincie en ov-bedrijf in gesprek om tot een definitieve maatregel te komen.

Uit bovenstaande en vorige analyses van zwaardere ongevallen blijkt meestal dat gedrag de belangrijkste factor is. Gedragingen worden in de landelijke ongevallenregistratie echter beperkt geregistreerd (zie ook paragraaf 2.3). Met het monitoren van de ongevallen in de media krijgen we meer informatie over gedrag.

2.3 Handhaving

In de tweede helft van 2018 hebben de vier basisteams en het verkeershandhavingsteam van de politie in de gemeente Utrecht 214 verkeershandhavingssacties gehouden. Daarnaast wordt in de reguliere politiediensten op vele locaties op verkeersveiligheid gehandhaafd. In totaal zijn hierbij 26.537 bekeuringen uitgedeeld en 28 rijbewijzen ingevorderd voor te hard rijden en rijden onder invloed van alcohol. In de periode mei tot en met augustus van 2018 werden op zes locaties binnen de gemeente ruim 11.600 automobilisten geflitst³.

Er wordt momenteel overlegd met het Openbaar Ministerie en de politie over de aanvragen voor het plaatsen van flitspalen op zeven locaties⁴. Het gaat om de Theemsdreef, Neckardreef, Einsteindreef en Franciscusdreef in Overvecht en om de Beneluxlaan (twee locaties) en de Europalaan in Kanaleneiland/Transwijk.

2.4 Ervaren verkeersveiligheid

Onderstaande tabel bevat de Kerncijfers Verkeersveiligheid uit de jaarlijkse inwonersenquête.

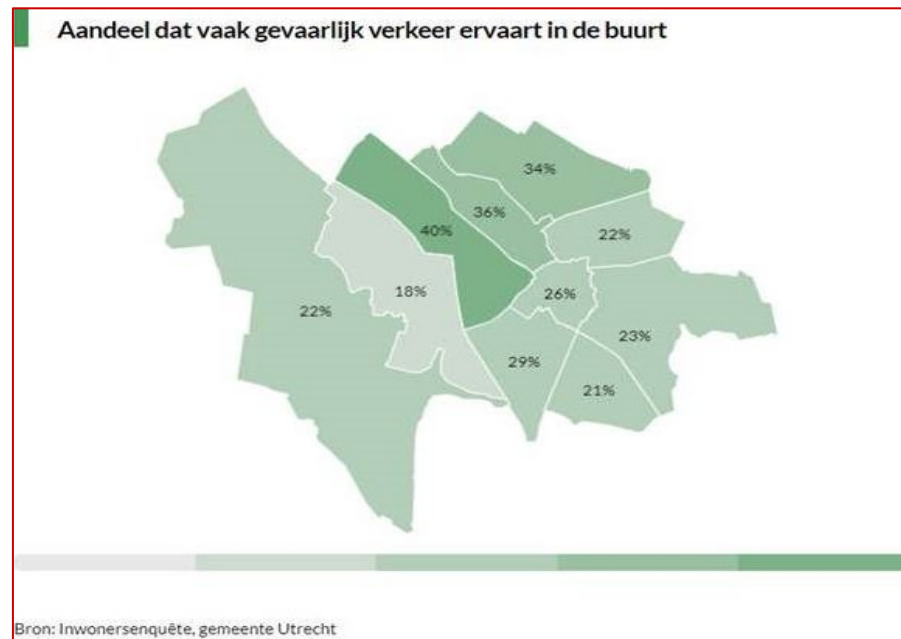
% inwoners dat	2014	2015	2016	2017	2018
tevreden is over verkeersveiligheid in de buurt	42	44	41	43	41
ontevreden is over verkeersveiligheid in de buurt	32	32	35	34	36
vaak last heeft van gevaarlijk verkeer in de buurt	24	24	28	27	27
verkeersproblematiek in brede zin als belangrijk probleem ziet in de buurt dat opgelost moet worden	36	39	40	40	38

³ <https://www.cjib.nl/feiten-cijfers-2018>

⁴ Het OM heeft op haar website www.om.nl/flitspalen het beleid ten aanzien van de plaatsing opgenomen. Belangrijke voorwaarde voor het OM is dat er structureel over een etmaal te hard wordt gereden. Ook plaatst het OM geen flitspalen in 30km gebieden.

41% van de Utrechters is tevreden over de verkeersveiligheid in de eigen buurt. Dit is een lichte daling ten opzichte van 2017. Het aandeel Utrechters dat ontevreden is over de verkeersveiligheid in de buurt steeg tegelijkertijd licht van 34% naar 36%. De bewoners van West zijn het minst te spreken over de verkeersveiligheid in hun buurt. 27% van de bewoners van West is hier tevreden over, 46% is ontevreden. De bewoners van Oost oordelen het meest positief over de verkeersveiligheid in hun buurt; 51% is hier tevreden over, 24% is ontevreden.

27% van de Utrechters geeft aan vaak last te hebben van gevaarlijk verkeer in de buurt. In onderstaand kaartje is te zien dat ook hier West eruit springt met 40% van de bewoners. In Leidsche Rijn is dit het minst met 18%. Gevaarlijk verkeer gaat hier dus om ervaren gevaarlijk verkeer, vanwege gedrag of type verkeer.



3 Verbeteren van verkeersveiligheid

Dit hoofdstuk geeft de status van de lopende projecten die de verkeersveiligheid verbeteren door aanpassing van de fysieke inrichting van wegen en kruispunten, door maatregelen om verkeersveilig gedrag van verkeersdeelnemers te bevorderen en door projecten waarmee de registratie van gegevens verbetert.

3.1 Aanpassing fysieke inrichting

In onderstaande tabel zijn de lopende projecten weergegeven, inclusief planning en voortgang⁵. Sinds de vorige rapportage zijn vier projecten opgeleverd. Deze staan in onderstaande tabel onder nazorg. Deze projecten worden komend jaar geëvalueerd⁶.

De projecten verschillen in omvang en opgave. De maatregelen variëren van het aanbrengen van verkeersdrempels, wegversmallingen, herplaatsing van straatmeubilair en het aanpassen van de belijning, tot een volledige reconstructie van de straat.

De voortgang van een aantal projecten staat op oranje/rood aangegeven. Na de tabel volgt daarop een toelichting.

Projectnaam	Start realisatie	Gereed	Voortgang
<i>Nazorg</i>			
Beethovenplein – Händelstraat	Opgeleverd	Opgeleverd	
Briljantlaan – Diamantweg	Opgeleverd	Opgeleverd	
Busbaan winkelcentrum Vleuterweide	Opgeleverd	Opgeleverd	
Pijperlaan – Leidseweg	Opgeleverd	Opgeleverd	
<i>Realisatiefase</i>			
Amazonedreef herinrichting 30km/u	In uitvoering	Q2 2019	
Nobelstraat	In uitvoering	Q3 2019	
<i>Vorbereidingsfase</i>			
Wilhelminalaan	Q2 2019	Q4 2019	
<i>Ontwerpfase</i>			
Laan van Chartroise	Q1 2019	Q2 2019	
Rooseveltlaan	Q1 2019	Q2 2019	
Musicalaan – Rijnkennemerlaan	Q1 2019	Q3 2019	
Maliesingel – Tolsteegsingel	Q2 2019	Q3 2019	
Carnegiedreef – Paranadreef	Q3 2019	Q3 2019	
Dorpsstraat – Parkweg	Q3 2019	Q4 2019	
Prinses Irenelaan – Pionstraat	Q3 2019	Q4 2019	
Moldaudreef kruising met Neckardreef	nmb	nmb	

⁵ De faseringen zijn conform het Utrecht Planproces, <https://www.utrecht.nl/upp>

⁶ Conform de werkwijze van programmering, zie bijlage 1.

Moldaudreef kruising met Wolgadreef	nmb	nmb	
Bottensteinweg – Pastoor Ohllaan	nmb	nmb	
Thematerweg	nmb	nmb	
Burgemeester Middelweerdbaan – Europaweg – Landschapsbaan	nmb	nmb	
<i>Initiatieffase</i>			
Afrikalaan	Q2 2019	Q3 2019	
Bastionweg	Q2 2019	Q4 2019	
Van Bijnkershoeklaan	Q2 2019	Q2 2019	
Eisenhowerlaan	Q2 2020	Q3 2020	
Orinocodreef	Q3 2019	Q4 2019	
Oudwijkerdwardsstraat	Q3 2019	Q2 2020	
Rijnlaan	nmb	nmb	
Sartreweg/Romerostraat	nmb	nmb	
Vleutenseweg	nmb	nmb	

Voor de twee projecten op de Moldaudreef geldt dat uit de ontwerpfase maatregelen zijn gekomen die het budget van het programma Verkeersveiligheid overstijgen. Omdat de maatregelen breed draagvlak hebben in de wijk zoeken we naar aanvullende financiering via de komende Voorjaarsnota/Meerjarenperspectief Ruimte. De voortgang staat daarom op rood.

Negen projecten hebben een bijgestelde planning ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage. Twee projecten, Amazonedreef herinrichting 30 km/uur en Maliesingel–Tolsteegsingel, zijn versneld. De vier projecten Nobelstraat, Afrikalaan, Bastionweg en Van Bijnkershoeklaan lopen vertraging op. Vanwege beperkingen in de personele bezetting is er vertraging in de oorspronkelijke planning bij deze vier projecten. Het project is later ingepland omdat het mee kan met Groot Onderhoud en we hierdoor werk-met-werk kunnen maken. Het project Dorpsstraat – Parkweg is vertraagd omdat hier een brug wordt hergebruikt die in het najaar 2019 beschikbaar komt. Dit betekent dat er opnieuw financiering moet worden gezocht. Het project Prinses Irenelaan – Pionstraat heeft een knelpunt in het ontwerp gehad. Dit is in samenwerking met U–OV inmiddels opgelost. De uitvoering van het project Wilhelminalaan start later vanwege uitloop van het aangrenzende project Schoolstraat. Dit project heeft prioriteit in verband met doorgaande verkeersroutes.

Sinds de vorige voortgangsrapportage zijn drie nieuwe projecten gestart: de Oudwijkerdwardsstraat, de Orinocodreef en de Thematerweg.

3.2 Educatie

In 2018 zijn de onderstaande educatieve projecten uitgevoerd bij verschillende doelgroepen ter bevordering van veiliger gedrag in het verkeer.

- Met het project Kruispunt heeft TeamAlert lessen gegeven op middelbare scholen over bewustwording van het eigen gedrag in het verkeer. Daarbij zijn 1400 jongeren bereikt.
- Met het project ShowYourself over fietsverlichting heeft TeamAlert 433 jongeren bereikt.
- Aan het project Studio Flits! hebben 57 scholieren van het speciaal onderwijs deelgenomen. Het doel is leerlingen bewuster maken van risico's in het verkeer op een wijze die aansluit bij hun leerniveau.

- 13 oktober jl. hebben de ANWB, de Fietsersbond, TeamAlert en VVN een grote fietsverlichtingsactie gehouden op de Neude ter bevordering van het gebruik van goedwerkende fietsverlichting. Deze campagne zal jaarlijks landelijk gaan plaatsvinden en is een initiatief van meerdere partijen.
- Eer zijn door De Fietsmeesters twintig fietscursussen gegeven waaraan 208 volwassenen hebben deelgenomen.
- Ook zijn door De Fietsmeesters vier fietscursussen voor vluchtelingen gegeven, waaraan 47 mensen hebben deelgenomen.
- In de maanden oktober en november zijn door VVN fietsreparatie-acties georganiseerd waarbij 131 reparaties zijn uitgevoerd op De Uithof en bij het Gerrit Rietveld College.
- Rondom het ingaan van de wintertijd heeft VVN in samenwerking met de politie waarschuwingsacties uitgevoerd, daarbij zijn 950 lampjes uitgedeeld.
- Op dit moment hebben 70 van de 121 basisscholen in Utrecht een lidmaatschap op het project Verkeersouders. Verkeersouders zijn een belangrijke schakel op het gebied van verkeersveiligheid en onmisbaar in de uitvoering van activiteiten rondom een verkeersveilige schoolomgeving. Verkeersouders wordt aangeboden door VVN in samenwerking met de provincie Utrecht.

3.3 Snelheidsdisplays

Het belangrijkste doel van de snelheidsdisplays is om bewustwording te creëren bij bestuurders over hun rijgedrag (te hard rijden) en om een gedragsverandering teweeg te brengen. We merken dat er veel animo is voor een snelheidsdisplay; er is veel vraag vanuit bewoners en wijkbureaus en op sommige plekken zijn er verzoeken voor een permanente display. Door middel van amendement A2018/28 zijn in 2018 vier nieuwe snelheidsdisplays aangeschaft die per januari 2019 ingezet kunnen worden. In totaal zijn er nu twaalf snelheidsdisplays. Uit onderzoek van Hogeschool Windesheim blijkt dat het effect op het rijgedrag 4 tot 5 weken duurt, zowel op 30 km p/u als op 50 km p/u wegen. Daarom rouleren de displays elke zes weken door de stad.

De snelheidsdisplays registreren ook de snelheid van het verkeer en genereren daarmee data. De meetgegevens geven slechts een indicatie van de rijsnelheden van automobilisten, omdat de snelheid van *alle* verkeersdeelnemers op de weg wordt gemeten, inclusief fietsers en brommers. Bovendien is er ook het gedragseffect van de displays wat meegenomen wordt in de metingen. De gegevens worden daarom enkel gebruikt als een indicatie voor een eventuele verdere verkeersanalyse.

Op de website www.utrecht.nl/verkeersveiligheid staat een lijst met de locaties waar het afgelopen jaar snelheidsdisplays hebben gehangen. Ook is er een lijst met de gemiddelde snelheid en de V85-snelheid per locatie. De V85-snelheid is de snelheid waar 85% van het verkeer onder blijft.

3.4 Communicatie

“Een verkeersveilige stad krijgen we niet alleen met borden, drempels of verkeerslichten. Daar is ook verkeersveilig gedrag van automobilisten, fietsers en voetgangers voor nodig.” Deze boodschap geven we steeds duidelijker mee in onze communicatie. We doen dit omdat we zien dat veel ongevallen veroorzaakt worden door onveilig gedrag zoals door rood rijden, niet opletten of te hard rijden. We zoeken naar innovatieve manieren om automobilisten, fietsers en voetgangers te stimuleren zich rustig en veilig in het verkeer te gedragen. En we nodigen bij herinrichtingen bewoners uit om met ons mee te denken over dit vraagstuk.

3.5 Handhaving

In het nieuwe Integraal Veiligheidsplan (IVP) 2019–2022 is verkeersveiligheid een van de vier ambities voor de komende vier jaar. In de wijkgesprekken, bij de kinderraad en in het stadsgesprek over het IVP noemden veel bewoners de verkeersveiligheid als belangrijkste thema. Vooral asociaal en gevaarlijk verkeersgedrag door weggebruikers worden als een probleem ervaren; er is veel irritatie over het niet naleven van de regels. Onveilig rijgedrag geeft reële gevaren, veroorzaakt een gevoel van onveiligheid én ondermijnt het gezag. Onveilige rijders kunnen automobilisten zijn, maar ook scooterbestuurders en fietsers.

Via het IVP komt er extra aandacht voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in de wijken. We zetten in op zowel het veilig zijn als op het veilig voelen. Daarbij beseffen we dat een verkeerssituatie onveilig kan voelen en toch veilig kan zijn. Het IVP wordt naar verwachting in maart 2019 door de raad vastgesteld. Vervolgens worden er uitvoeringsplannen opgesteld voor de ambities. De inzet van handhaving op locaties waar verkeersveiligheid objectief of subjectief onder druk staat ondanks een afdoende inrichting wordt onderdeel van het uitvoeringsplan voor de ambitie Verkeersveiligheid.

Op basis van aanvragen die door gemeente en politie worden opgesteld bepaalt het Openbaar Ministerie waar eventueel extra flitspalen worden geplaatst. Met inachtneming van de voorwaarden die het OM op haar website www.om.nl/flitspalen heeft staan⁷ hebben wij aanvragen gedaan. De locaties die in motie 2018/M234 zijn genoemd worden hierin meegenomen. Het gaat om de locaties Theemsdreef, Neckardreef, Einsteindreef en Franciscusdreef in Overvecht en om de Beneluxlaan (twee locaties) en de Europalaan in Kanaleneiland/Transwijk.

Registratie

In de vorige voortgangsrapportage is aangegeven dat er drie acties lopen om het ongevallenbeeld completer te maken:

- Een project om ook via de Spoedeisende Eerste Hulp (SEH) van de Utrechtse ziekenhuizen toegang tot gegevens van ongevallen te krijgen. Hierdoor worden ook letselongevallen geregistreerd.
- De registratie van ongevallen zónder letsel die gemeld worden in de app van verzekeraars Mobielschademelden (MSM-app).
- Verbetering van de registratie door de politie van de ongevallen waar zij bij aanwezig zijn.

Verbetering registratie verkeersongevallendata SEH

Eerder onderzoek van VeiligheidNL toont aan dat het registreren bij een Spoedeisende Eerste Hulp (SEH) tot 80% nieuwe, aanvullende informatie kan leiden. Samen met de provincie Utrecht is de gemeente Utrecht met VeiligheidNL een project gestart om via SEH-afdelingen in ziekenhuizen extra gegevens te krijgen over verkeersongevallen. Drie ziekenhuizen in de gemeente – het UMC, het Diakonessenhuis en het St. Antonius Ziekenhuis – en de ambulancedienst (RAVU) werken mee aan het project.

Randvoorwaarde voor alle partijen is dat dit project niet (of zeer beperkt) mag leiden tot een toename van de registratielast. In 2018 zijn voorbereidingen getroffen om het project te kunnen implementeren, zoals het maken van afspraken over deelname, dataontsluiting en privacyprotocollen. In het eerste kwartaal van 2019 worden convenanten gesloten en worden de laatste voorbereidingen getroffen voor de start van de registratie met terugwerkende kracht per 1 januari 2019. Naar verwachting kunnen in mei de locaties en het aantal verkeersongevallen worden gerapporteerd. Later wordt ook de vervoerswijze toegevoegd.

⁷ Belangrijke voorwaarde voor het OM is dat er structureel over een etmaal te hard wordt gereden. Ook plaatst het OM geen flitspalen in 30km gebieden.

Registratie van ongevallen met de Mobielschademelden (MSM)-app

De MSM-ongevallendata zijn naar verwachting in april 2019 beschikbaar. Dat betreft dan de ongevallen die vanaf 1 januari 2019 zijn gemeld. De aantallen worden opgenomen in de STAR-database.

Via de app kunnen weggebruikers die bij een ongeval betrokken zijn direct hun schade melden aan hun verzekeraar. De meeste (grootste) verzekeraars zijn momenteel aangesloten op het Mobielschademelden-platform. Er zal in 2019 meer pr vanuit de verzekeraars komen om de app te gebruiken. Vanuit de gemeente vragen we in wijkberichten aandacht voor de app. Dit is nu gedaan in het wijkbericht over de Rijnkennemerlaan.

Landelijke verbeteringen

De politie zal onder andere door middel van een eigen nieuwe app (MEOS) meer en betere informatie over ongevallen registreren. Doelstelling is om van elk ongeval waarbij de politie aanwezig is, alle kenmerken op de juiste manier te registreren. De verwachting is dat de app dit jaar gereed is en uitgerold kan worden

3.6 Overige activiteiten

Nieuwe aanpak Utrechts Veiligheids Label (UVL)

Uit de evaluatie van het UVL bleek dat dit in de huidige vorm niet verder bijdraagt aan de verbetering van de verkeersveiligheid rond Utrechtse scholen. In de eerste helft van 2018 is op hoofdlijnen een nieuwe aanpak gedefinieerd (zie voortgangsrapportage juli 2018). Bij deze nieuwe aanpak hebben de basisscholen één aanspreekpunt waar ze met vragen terecht kunnen. De scholen kunnen zelf het aanbod kiezen. Met de aanpak bevorderen we verkeersveilig gedrag van en naar school door bijvoorbeeld fietslessen. We stemmen het aanbod af met het aanbod vanuit de provincie en Veilig Verkeer Nederland. De implementatie van deze nieuwe aanpak wordt in het schooljaar 2018/2019 verder uitgewerkt samen met scholen en (verkeers)ouders. Met deze nieuwe aanpak verwachten wij in schooljaar 2019/2020 beter aan de behoefte van de scholen tegemoet te komen, veilig én duurzaam mobiliteitsgedrag op effectieve wijze te stimuleren, en meer scholen, ouders en kinderen te bereiken.

Knelpunten in de openbare ruimte rondom scholen worden door het programma Verkeersveiligheid opgepakt. We reserveren hiervoor € 50.000 per jaar. Hiermee kunnen telkens ongeveer vijf schoolzones worden ingericht.

4 Programmering

In dit hoofdstuk worden de projecten benoemd die binnen de opgave worden geprogrammeerd voor het komende jaar. De programmering bestaat uit vier stappen: signaleren, analyseren, programmeren en uitvoeren plus een evaluatie. De status van de projecten die in dit hoofdstuk onder 'programmeren' vallen, zijn terug te vinden in paragraaf 3.1. In dit hoofdstuk wordt enkel opgenomen hoe een project geprogrammeerd is. In bijlage 1 wordt de werkwijze van de programmering toegelicht.

4.1 Signaleren en analyseren

Naar aanleiding van diverse signalen worden de volgende veiligheidsanalyses opgestart in 2019:

Te starten verkeersveiligheidsanalyses

Blauwkapelseweg

Prins Bernhardplein (rotonde)

Westkanaaldijk – Niels Bohrweg

Admiraal Helfrichlaan, Beneluxlaan, Van Heuven

Goedhartlaan

Adelaarstraat, Hopakker, Merelweg

Plompetorengracht, Voorstraat

De onderstaande projecten worden momenteel geanalyseerd. In de volgende voortgangsrapportage wordt opgenomen hoe deze projecten worden geprogrammeerd.

Worden geanalyseerd

Acaciastraat

Adriaan van Bergenstraat

Biltstraat – Wittevrouwensingel – St.-Janshovenstraat

J.M. de Muinck Keizerlaan – Prinses Irenelaan

De projecten die het afgelopen half jaar zijn geanalyseerd, worden als volgt geprogrammeerd voor het komende half jaar:

Afgelopen half jaar geanalyseerd	Conclusie
Marshallaan – Bevinlaan	Verdiepende analyse nodig
Stadhuisbrug (Oudegracht – Choorstraat – Oudkerkhof)	Verdiepende analyse nodig
Hindersteinlaan oversteek 't Lint bij De Tol	Verdiepende analyse nodig
Rapenburchdreef – Overvecht-Zuid	Snelle maatregel
Columbuslaan	Dynamische lijst, prio 2
Universiteitsweg – Leuvenlaan	Dynamische lijst, prio 2
David van Mollemstraat – Oudenoord	Financiering niet mogelijk, werk-met-werk
Lange Viestraat – Janskerkhof	Mogelijk werk-met-werk, financiering niet geheel mogelijk vanuit verkeersveiligheid
Royaards vd Hamkade	Geen maatregel
Herderplein e.o.	Geen maatregel, doorverwezen naar Initiatievenfonds
Franciscusdreef – Ghandiplein – N230	Geen maatregel mogelijk tot start NRU

Borneostraat – Javastraat – Kanaalstraat – Sumatrastraat	Overgedragen aan aanpak Kanaalstraat
Catharijnesingel – Sterrenbos	Overgedragen aan Stationsgebied

4.2 Programmeren en uitvoeren

In de onderstaande tabellen wordt weergegeven hoe de projecten zijn geprogrammeerd. In welke fase van uitvoering de projecten zich momenteel bevinden is terug te vinden in paragraaf 3.1. In bijlage 4 is een alfabetische totaalijst van projecten in uitvoering opgenomen.

Snel uitvoeren

Musicallaan – Rijnkennemerlaan (n.a.v. evaluatie)
Overvecht-Zuid (Muylenborchdreef e.o.)
Simplonbaan

Dynamische lijst	prioriteit
Laan van Chartroise	1
Maliesingel – Tolsteegsingel	1
Oudwijkerdwaarsstraat	1
Sartreweg/Romerostraat	1
Dorpsstraat – Parkweg	2
Eisenhowerlaan	2
Van Bijkershoeklaan	2
Vleutenseweg	2
Bottensteinweg – Pastoor Ohlleen	3
Musicallaan – Louis Armstronglaan	3
Afrikalaan	nbn
Bastionweg	nbn
Carnegiedreef – Paranadreef	nbn
Nobelstraat	nbn

De prioritering binnen de dynamische lijst is gebaseerd op meerdere factoren, waaronder de mate van duurzaam veilige inrichting, de oversteekbaarheid, overzichtelijkheid, snelheid en intensiteit van het verkeer, het gebruik door kwetsbare verkeersdeelnemers, incidenten, meldingen en verkeersveiligheidsbeleving.

De categorie werk-met-werk is een diverse lijst van projecten waarbij de aansturing bij verschillende programma's of organisatieonderdelen kan liggen.

Werk-met-werk	Fase
Orinocodreef	Initiatief
Oudwijkerdwaarsstraat	Initiatief
Prinses Irenelaan – Pionstraat	Ontwerpfase
Johan Wagenaarkade	Ontwerpfase
Amazonedreef thv winkelcentrum	Uitvoering
Columbuslaan	nog niet gestart
Homeruslaan	nog niet gestart
Jazzsingel	nog niet gestart
Lange Viestraat – Janskerkhof	nog niet gestart
Lunetten paaltjes fietspaden	nog niet gestart

Marnedreef – Moezeldreef	nog niet gestart
Oversteek Loobrug	nog niet gestart
Prinsesselaan – Museumlaan – Biltstraat	nog niet gestart
Rijnlaan	nog niet gestart
Stadsbaan	nog niet gestart
Van Tuyllkade	nog niet gestart

Aanvullende financiering nodig

Moldaudreef – Wolgadreef
Moldaudreef – Neckardreef

Dit betreft projecten met kosten die groter zijn dan het programma Verkeersveiligheid kan dragen, en waarvoor geen werk-met-werk mogelijkheden zijn.

Hiervoor is aanvullende financiering geregeld

Fase

Busbaan bij winkelcentrum Vleuterweide	Nazorg
Wilhelminalaan	Voorbereiding uitvoering

4.3 Evaluatie

De afgelopen periode zijn er dertien evaluaties uitgevoerd van afgeronde projecten.

Afgelopen periode geëvalueerd

Crouweldijk – Parkzichtlaan
De Lessepsstraat kruising met Zwanenvechtlaan
Einsteindreef – Seinedreef
Franz Leharsingel – Fred Raymondpad
Koekoekstraat
Laan van Nieuw Guinea
Loevenhoutsedijk
Maartvlinder – oversteek busbaan Leidsche Rijn College
Prins Hendriklaan
Van Egmondkade – Van Hoornekade
Vasco da Gamalaan – Kruising met Livingstonelaan
Willem van Noortplein – Pieter Nieuwlandstraat
Zamenhofdreef – Marnedreef

Naar aanleiding van de evaluaties zijn verschillende vervolgacties gepland. Voor de Einsteindreef–Seinedreef en de Zamenhofdreef–kruising met Marnedreef worden aanvullende markering in het tweede kwartaal 2019 uitgevoerd. Op zowel de Laan van Nieuw Guinea als de Prins Hendriklaan moet een nieuwe telling (snelheidsmeting) worden uitgevoerd.

Komend jaar worden geëvalueerd

Australiëlaan ter hoogte van MBO Utrecht
Beethovenplein
Busbaan winkelcentrum Vleuterweide
Griftstraat
Kapteynlaan
Koningsweg – Kozakkenweg
Musicallaan – Rijnkennemerlaan (n.a.v. evaluatie)
Pijperlaan – Leidseweg

5 Financiën

Met vaststelling van de voorjaarsnota 2018 en het MPB 2018 zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor de uitvoer van het programma Verkeersveiligheid in 2018 en 2019. In dit hoofdstuk rapporteren we over de verwachte besteding van deze middelen. We beginnen met de stand van de middelen die al beschikbaar waren.

5.1 Bestaande middelen

In 2015 heeft de raad voor het programma Verkeersveiligheid een budget van € 5,0 miljoen beschikbaar gesteld voor de aanpak van verkeersonveilige situaties. Tot en met 1 januari 2019 is hiervan € 4,3 miljoen besteed of als verplichting aangegaan. Daarmee resteert voor 2019 een budget van € 0,7 miljoen. Dit bedrag is gereserveerd voor de in 2018 gestarte projecten.

5.2 Extra middelen uit het MPB 2018

In het MPB 2018 is voor de jaren 2018 en 2019 in totaal € 2,0 miljoen opgenomen. Dit budget wordt als volgt ingezet:

- € 1,1 miljoen voor de uitvoer van geprogrammeerde projecten (zie hoofdstuk 4) en voor bijdragen aan werk-met-werk projecten.
- € 0,3 miljoen voor nieuwe projecten in de lijst 'Snel Uitvoeren'. Daarmee kunnen in 2018 en 2019 ongeveer tien nieuwe kleine projecten worden uitgevoerd.
- € 0,2 miljoen voor het uitvoeren van projecten gericht op gedragsbeïnvloeding (educatie en communicatie)
- € 0,2 miljoen voor het uitvoeren van nieuwe verkeersveiligheidsanalyses en voor het uitvoeren van evaluaties.
- € 0,2 miljoen voor programmaontwikkeling, waaronder:
 - Bijdrage verbetering ongevallenregistratie;
 - Verder inzetten op samenwerking en kennisdeling met partners (provincie, OM, politie) op het gebied van verkeersveiligheid;
 - Verdere professionalisering interne werkprocessen op het gebied van verkeersveiligheid.

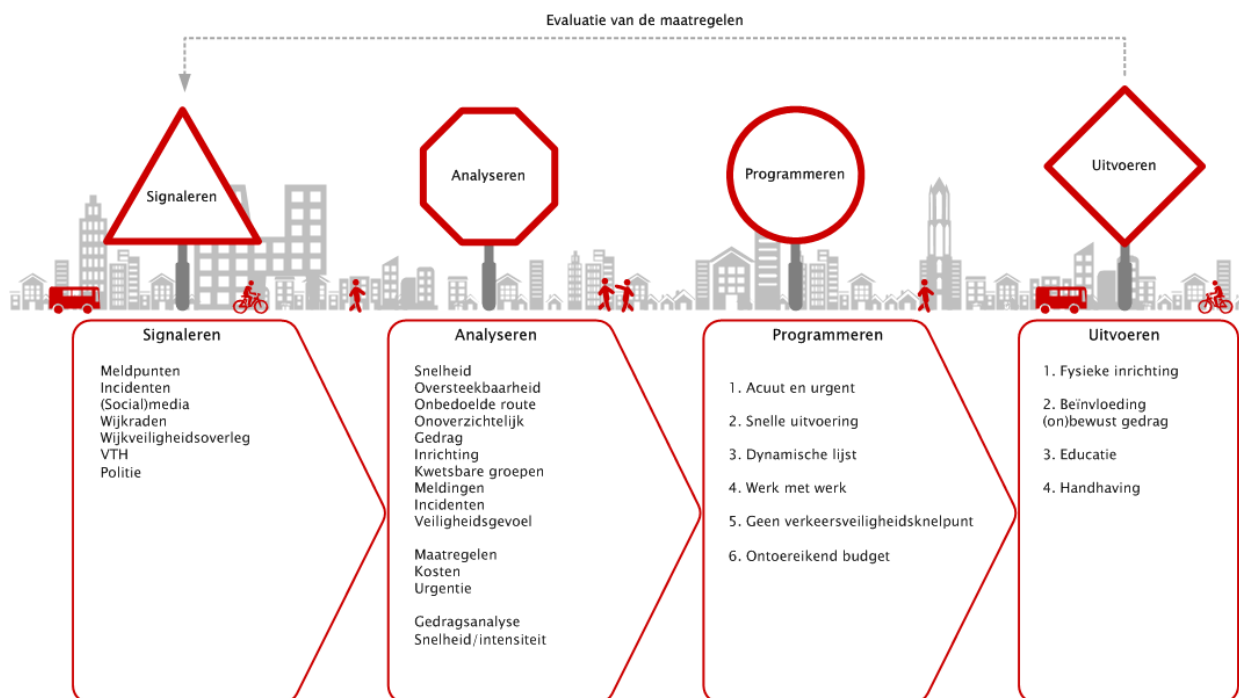
5.3 Structureel budget

In de voorjaarsnota is vanuit het Collegeprogramma 2018–2022 voor de aanpak Verkeersveiligheid na 2020 een structurele bijdrage van € 1,25 miljoen per jaar opgenomen. Deze middelen komen na 2019 beschikbaar. De komende maanden gebruiken we om een strategie voor de verdeling ervan op te stellen. We nemen hierin ontwikkelingen zoals het nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 van het Rijk mee. Het afgelopen jaar is met Amendement 58 (Discrepantie Hondenbelasting naar Verkeersveiligheid Utrecht) een structureel bedrag van €9.100 opgenomen voor verkeersveiligheid in de wijk Overvecht. De komende maanden wordt hier een passende bestemming voor ontwikkeld.

Bijlage 1 Werkwijze programmering

Deze bijlage leggen we uit hoe de programmering van het programma Verkeersveiligheid is opgezet. In de vorige voortgangsrapportage werd deze informatie in hoofdstuk 4 vermeld, maar omdat het een werkwijze betreft nemen we het nu op als bijlage.

Het proces van programmeren (en uitvoeren) bestaat uit 4 stappen plus een evaluatie:



Signaleren

We gebruiken signalen uit verschillende bronnen om mogelijke verkeersveiligheidsknelpunten te inventariseren. Het gaat om informatie uit onder andere ongevallenregistraties, meldingen van politie, signalen van bewoners en meldingen in de (sociale) media.

Analyseren

Van de signalen maken we een quick scan om vast te stellen of er mogelijk sprake is van een verkeersveiligheidsknelpunt. Als dit het geval lijkt, stellen we een verkeersveiligheidsanalyse op. In de analyse kijken we onder meer naar de fysieke inrichting van de weg, ervaringen van bewoners en gebruikers, het gedrag van verkeersdeelnemers, meldingen, ongevallen, en de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Ook maken we een inschatting van de mogelijke of noodzakelijke maatregelen en de kosten daarvan. Tot slot bepalen we wat de urgentie is. Als daar aanleiding toe is, maakt een verkeersgedragsdeskundige op locatie een analyse van het gedrag van verkeersdeelnemers of doet aanvullend onderzoek naar verkeersintensiteit en rijsnelheden.

Programmeren

De analyse bespreken we binnen het programma Verkeersveiligheid. Op basis van de resultaten van de verkeersveiligheidsanalyse vindt programmering en prioritering plaats.

We maken onderscheid naar zes categorieën:

1. Acuut en urgent Er is sprake van een acuut en ernstig verkeersonveilige situatie, we starten het project meteen op.
2. Snelle uitvoering mogelijk Maatregelen om het knelpunt op te lossen zijn eenvoudig en snel te treffen. Er is geen bijzonder belang vanuit bijvoorbeeld Qbuzz of de hulpdiensten waardoor we snel kunnen uitvoeren. We stellen een projectleider aan die deze 'quick win' uitvoert. Een project in deze categorie kost doorgaans maximaal € 30.000.
3. Dynamische lijst Vier keer per jaar wordt een prioritering gemaakt van de projecten die op de dynamische lijst zijn geplaatst. De projecten met de hoogste prioriteit (1) worden opgestart, projecten met prioriteit 2 worden opgestart als er voldoende financiële ruimte is. Mogelijke maatregelen van de dynamische lijst zijn geraamd tussen € 30.000 en € 400.000.
4. Werk-met-werk Oplossingen voor het knelpunt bestaan uit (gedeeltelijke) herinrichting en zijn alleen uit te voeren door werk-met-werk te maken. Dit wordt in gezamenlijkheid met andere betrokken programma's opgepakt.
5. Geen verkeersveiligheidsknelpunt Het knelpunt valt binnen een ander programma of kan via het Initiatievenfonds opgepakt worden. Het gaat hier om situaties die voldoende duurzaam veilig zijn ingericht.
6. Ontoereikend budget De kosten bedragen meer dan het programma Verkeersveiligheid kan dragen en er zijn geen werk-met-werk mogelijkheden. Projecten die in deze categorie vallen moeten op een andere manier gefinancierd worden, bijvoorbeeld via het MPB.

Evalueren

Om vast te kunnen stellen of met de uitvoering van maatregelen het doel is bereikt, worden projecten geëvalueerd. Dit doen we op twee momenten: direct na afronding van het project en nogmaals na een periode van gewenning. Doel van de evaluatie is ook om onvoorziene ongewenste effecten als gevolg van de gewijzigde inrichting in kaart te brengen en om hiervoor maatregelen te treffen.

Evaluatie na afronding project

Ter afronding van het project voeren we na enkele weken een projectevaluatie uit. Daarbij beoordelen we of de maatregelen naar verwachting functioneren, of dat er nog iets moet worden bijgesteld. Als onderdeel van de projectevaluatie voeren we een schouw uit waarbij we ook de bewoners, gebruikers en partijen raadplegen die eerder betrokken waren bij de probleemanalyse. Een snelheidsmeting of verkeerstelling kan ook onderdeel zijn van deze evaluatie. Indien noodzakelijk verrichten we naar aanleiding van de evaluatie nog aanpassingen of treffen we extra maatregelen (nazorg). Daarna wordt het project afgerond.

Evaluatie na periode van gewenning

Om de effectiviteit van een maatregel of nieuwe inrichting goed te kunnen beoordelen voeren we na een periode van zes maanden tot een jaar nogmaals een evaluatie uit. Deze richt zich op effectiviteit van de maatregel. Hoofdvraag: is de situatie nu voldoende verkeersveilig? Deze evaluatie wordt op verzoek van het programma Verkeersveiligheid uitgevoerd door de betrokken wijkverkeersadviseur(s). Deze inventariseert allereerst of voor de betreffende locatie meldingen of klachten zijn binnengekomen. Ook wordt een schouw gehouden en eerder betrokkenen gevraagd naar hun ervaring. Zo nodig wordt ook aanvullende informatie ingewonnen over bijvoorbeeld de rijnsnelheid. Als uit deze evaluatie blijkt dat het gewenst is om nieuwe maatregelen te treffen, beschouwen we de evaluatie als verkeersveiligheidsanalyse, op basis waarvan we het project opnieuw programmeren.

Bijlage 2 Werkwijze ongevallenregistratie

Er zijn twee databases met verkeersongevallen: STAR en BRON. Beide zijn voor de gemeente toegankelijk. In onderstaande tabel worden ze toegelicht. Ongeveer 25% van alle ongevallen die in Nederland plaatsvinden staan in de databases, en dan vooral de zwaardere ongevallen. Zwaardere ongevallen zijn ongevallen met dodelijke afloop en ongevallen waarbij sprake is van ernstig letsel (ziekenhuisopname). Dat slechts 25% van de ongevallen geregistreerd is komt doordat de politie – de belangrijkste registratiebron – maar in 25% naar de plaats van het ongeval wordt gestuurd.

De gemeente kan de politie rechtstreeks vragen naar informatie uit de politieregistratie. We zien dan dezelfde ongevallen als in de databases, maar kunnen dan per ongeval meer informatie krijgen. In onderstaande tabel staat de kerninformatie van de twee databases en de politieregistratie.

Database	Bron	Hoe vaak bijgewerkt	Beperkingen
STAR	Politieregistratie MSM-app (vanaf eind 2018)	Dagelijks	Vanwege de privacy worden niet alle gegevens van de politie overgenomen in deze database
BRON	Politieregistratie LBZ ⁸ Bergers	1 x per jaar	Open data, dus privacygevoelige informatie over de ongevallen is niet aanwezig
Politieregistratie	Agenten ter plaatse	Wekelijks	Geen directe toegang; arbeidsintensief proces om data te verkrijgen

Vooraf

De politieregistratie is niet volledig. Zo worden alleen ongevallen geregistreerd waar de politie zelf bij is. En vervolgens wordt niet altijd alle informatie van het ongeval juist en volledig geregistreerd. Omdat de politieregistratie de belangrijkste basis voor de twee databases STAR en BRON is, gelden daarom voor alle databases de volgende beperkingen:

- De politie registreert maar 25% en dan voornamelijk de zwaardere ongevallen
- Van deze ongevallen wordt 89% goed gerapporteerd en is in 75% van de gevallen de exacte locatie bekend
- 90% van de ongevallen met dodelijke afloop wordt geregistreerd
- Ongevallen met fietsers worden minder vaak geregistreerd
- Vanwege de privacywet bevat de STAR-database meer informatie over een specifiek ongeval dan de BRON-database. Een directe vraag aan de politie levert de meeste informatie op maar is zeer arbeidsintensief.

De politie registreert alleen een verkeersongeval als ze er zelf bij aanwezig is. De noodzaak van politie-inzet wordt bepaald door de meldkamer. Is er sprake van letsel, een ongeval met grote impact, vermoeden van rijden onder invloed van alcohol of drugs, een ernstige overtreding of andere problemen, dan wordt de politie naar de plaats van het ongeval gestuurd.

Er vinden ook ongevallen plaats die wel in de media komen maar waar de politie geen onderzoek heeft gedaan. Het ongeval is dan dus wel bekend bij de gemeente, maar wat er precies gebeurd is, is niet te achterhalen. Dergelijke ongevallen kunnen daarom niet in de registratie opgenomen worden.

⁸ Landelijke Basisregistratie Ziekenhuizen. Op regionaal niveau komt hieruit informatie over letselongevallen voort. Geeft helaas geen waardevolle informatie op lokaal niveau.

Smart Traffic Accident Reporting (STAR)

De meest uitgebreide bron van verkeersongevallencijfers is de STAR-database. Deze database bevat per ongeval de meeste informatie. STAR is gevuld met door de politie geregistreerde ongevallen vanaf 2014. De gegevens worden dagelijks bijgewerkt. Het STAR-initiatief is een Publiek-Private Samenwerking (PPS) tussen de Nationale Politie, het Verbond van Verzekeraars en VIA. Vanaf begin 2019 wordt data uit de Mobielschademelden-app toegevoegd.

Bestand geregistreerde Ongevallen in Nederland (BRON)

BRON wordt eenmaal per jaar beschikbaar gesteld als open data. Omdat het om open data gaat, zijn er per ongeval minder privacygevoelige gegevens opgenomen dan in de STAR-database.

Gegevens zijn beschikbaar vanaf 1976. Voor dodelijke ongevallen is het bestand voor ongeveer 90% compleet. Voor lichtere ongevallen is het bestand minder compleet. Door vergelijking of koppeling met andere bestanden wordt de werkelijke omvang van het aantal slachtoffers geschat. Het blijkt dat de politie de ernst van een ongeval niet altijd goed kan schatten. Daarom wordt het BRON-bestand door SWOV verrijkt met informatie uit de Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiszorg (LBZ). Hierdoor is de beschikbare informatie betrouwbaarder. Mogelijk dat BRON in de toekomst twee keer per jaar beschikbaar komt, maar dat is nog niet zeker.

Ongevallen opvragen bij de politie

De politie registreert de ongevallen waar zij bij aanwezig zijn. Vanwege de privacy kunnen niet alle gegevens uit deze registratie naar VIA en het ministerie van IenW verzonden worden. Op verzoek kan de politie deze uitgebreide registratie raadplegen, waarbij gegevens uiteraard geanonimiseerd worden. Omdat dit een tijdrovende klus is, wordt dit alleen bij uitzondering gedaan.

Bijlage 3 Totaallijst projecten op alfabet

Naam	Wijk	Status 1-1-2019
Acaciastraat	West	Nieuwe analyse
Adriaan van Bergenstraat	West	Nieuwe analyse
Afrikalaan	Zuidwest	Initiatieffase
Albatrosstraat	Oost	Dynamische lijst (prio 3)
Amazonedreef 30 km/u	Overvecht	Uitvoering
Australiëlaan nabij MBO	Zuidwest	Evaluatie
Australiëlaan - Vrieslantlaan	Zuidwest	Dynamische lijst (prio 3)
Bastionweg	Overvecht	Initiatieffase
Beethovenplein	West	Evaluatie
Biltstraat - Wittevrouwensingel - St.-Janshovenstraat	Oost	Wordt geanalyseerd
Blauwkapelseweg	Noordoost	Nieuwe analyse
Borneostraat - Javastraat - Kanaalstraat – Sumatrastraat	West	Wordt geanalyseerd
Bottensteinweg - Pastoor Ohllaan	Vleuten-De Meern	Dynamische lijst (prio 3)
Briljantlaan - Diamantweg	Zuid	Evaluatie
Burgemeester Middelweerdlaan - Europaweg - Landschapsbaan	Vleuten-De Meern	Dynamische lijst (prio 1), werk-met-werk
Carnegiedreef - Paranadreef	Overvecht	Ontwerpfase
Columbuslaan	Zuidwest	Dynamische lijst (prio 2) / mogelijk werk-met-werk
Crouweldijk - Parkzichtlaan	Leidsche Rijn	Evaluatie
David van Mollemstraat	West	Wordt geanalyseerd
De Lessepsstraat kruising met Zwanenvechtlaan	Noordwest	Evaluatie
Dorpsstraat - Parkweg	Vleuten-De Meern	Ontwerpfase
Einsteindreef kruising met Seinedreef	Overvecht	Evaluatie
Eisenhowerlaan	Zuidwest	Initiatieffase
Franciscusdreef - Ghandiplein - N230	Overvecht	Wordt geanalyseerd
Franz Leharsingel - Fred Raymondpad	Leidsche Rijn	Evaluatie
Griftstraat	Noordoost	Evaluatie
Herderplein e.o.	West	Wordt geanalyseerd
J.M. de Muinck Keizerlaan - Prinses Irenelaan	Noordwest	Wordt geanalyseerd
Johan Wagenaarkade	West	werk-met-werk
Kapteynlaan	Noordoost	Evaluatie
Koningsweg - Kozakkenweg (uitgebreid)	Oost	Evaluatie
Laan van Chartroise	Noordwest	Ontwerpfase
Laan van Nieuw Guinea	West	Evaluatie
Loevenhoutsedijk	Noordwest	Evaluatie
Maartvlinder oversteek busbaan Leidsche Rijn College	Leidsche Rijn	Evaluatie
Maliesingel - Tolsteegsingel	Oost	Ontwerpfase
Marshalllaan - Bevinlaan	Zuidwest	Verdiepende analyse
Moldaudreef kruising met Wolgadreef	Overvecht	Dynamische lijst (prio 1); opgevoerd voor MPB
Moldaudreef kruising met Neckardreef	Overvecht	Dynamische lijst (prio 2); opgevoerd voor MPB
Musicallaan - Louis Armstronglaan	Leidsche Rijn	Dynamische lijst (prio 3); opgevoerd voor MPB
Musicallaan – Rijnkennemerlaan (n.a.v. evaluatie)	Leidsche Rijn	Ontwerpfase

Musicallaan schoolzone	Leidsche Rijn	Evaluatie
Nobelstraat	Binnenstad	Uitvoering
Norbruislane ter hoogte van tankstation	Noordwest	Dynamische lijst (prio 4)
Orinocodreef	Overvecht	Initiatieffase
Oudegracht - Choorstraat - Oudkerkhof	Binnenstad	Wordt geanalyseerd
Oudwijkdwarstraat	Oost	Initiatieffase
Oversteek Lint bij de Tol	Vleuten-De Meern	Nieuwe analyse
Overvecht-Zuid	Overvecht	Nieuwe analyse
Parkzichtlaan	Leidsche Rijn	Dynamische lijst (prio 3)
Pijperlaan - Leidseweg	West	Evaluatie
Prins Bernhardplein (rotonde)	Noordwest	Nieuwe analyse
Prins Hendriklaan	Noordoost	Evaluatie
Prinses Irenelaan - Pionstraat	Noordwest	Ontwerpfase
Rapenburchdreef	Overvecht	Nieuwe analyse
Rijnlaan	Zuid	Initiatieffase
Rooseveltlaan	Zuidwest	Ontwerpfase
Royaards van der Hamkade	West	Wordt geanalyseerd
Sartreweg - Romerostraat	Noordoost	Initiatieffase
Stroomrugbaan bij winkelcentrum Vleuterweide / busbaan Vleuterweide	Vleuten-De Meern	Nazorgfase
Thematerweg	Vleuten-De Meern	Verdiepende analyse
Universiteitslaan - Leuvenlaan	Oost	Dynamische lijst (prio 2)
Van Bijnkershoeklaan	Zuidwest	Initiatieffase
Vasco de Gamalaan kruising met Livingstonelaan	Zuidwest	Evaluatie
Vleutenseweg	West	Initiatieffase
Westkanaaldijk - Niels Bohrweg	Leidsche Rijn	Nieuwe analyse
Wilhelminalaan	Vleuten-De Meern	Vorbereiding uitvoering
Willem van Noortplein - Pieter Nieuwlandstraat	Noordoost	Evaluatie
Zamenhofdreef kruising met Marnedreef	Overvecht	Evaluatie
Zandweg - Regenboogbrug	Vleuten-De Meern	Evaluatie