

Wegwijzer veilige mobiliteit

Gemeenten hebben een belangrijke rol in het veiliger maken van het verkeer: veel ongevallen gebeuren immers op gemeentelijke wegen. Gemeenten kennen zelf als geen ander hun wegennet en hebben korte lijnen met bewoners, scholen, middenstand en politie. Dit biedt kansen voor maatregelen om slachtoffers in het verkeer tegen te gaan. Deze wegwijzer is bedoeld om u als gemeente daarbij (verder) op weg te helpen.

Beleidsthema's:

- [Fietsveiligheid](#)
- [Brom- en snorfietsen](#)
- [Gevaarlijk gedrag](#)
- [Ouderen](#)
- [Jonge, beginnende verkeersdeelnemers](#)
- [Oversteken](#)
- [Veilige schoolomgeving](#)
- [30km/uur-zones](#)
- [Kruispunten en rotondes](#)

Actuele beleidskaders

- [Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte](#)
- [Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020](#)
- [Beleidsimpuls verkeersveiligheid](#)
- [Regionale initiatieven](#)
- [Internationale initiatieven](#)

Tips:

- Neem het veilig inrichten van wegen mee in de planning van wegenonderhoud.
- Pas op met het gebruik van ongevallencijfers na 2009.
- Benut de kennis en initiatieven die er zijn op het gebied van veilig fietsen.

[Meer tips](#)

Dit is een eerste versie van de wegwijzer. Mocht u vragen, opmerkingen of aanbevelingen hebben, laat het [weten](#).



Verkeersveiligheid in uw regio

Wilt u weten wat actuele initiatieven, aanvullende financieringsmogelijkheden en interessante samenwerkingspartners voor uw gemeente zijn? Neem contact op met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid of het Verkeers- en Vervoersberaad van uw provincie:

- [Fryslân \(ROF\)](#)
- [Groningen \(VVB Groningen\)](#)
- [Drenthe \(VVB Drenthe\)](#)
- [Overijssel \(ROV Oost Nederland\)](#)
- [Gelderland \(ROV Oost Nederland\)](#)
- [Noord-Brabant](#)
- [Limburg \(ROVL\)](#)
- [Zeeland \(ROVZ\)](#)
- [Zuid-Holland \(ROVZH\)](#)
- [Noord-Holland](#)
- [Utrecht \(ROVU\)](#)
- [Flevoland](#)

Internationale initiatieven voor gemeenten

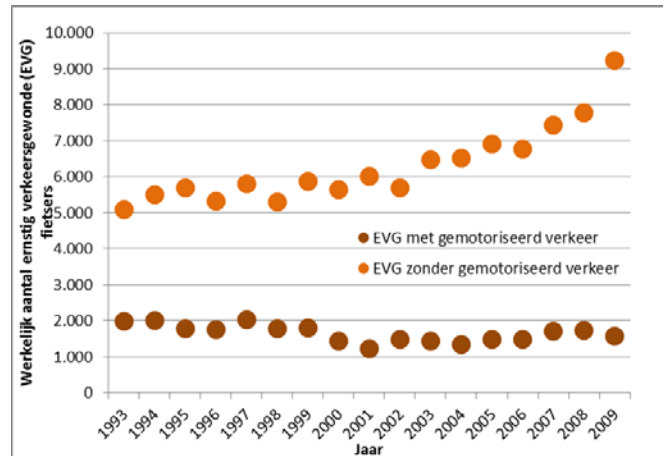
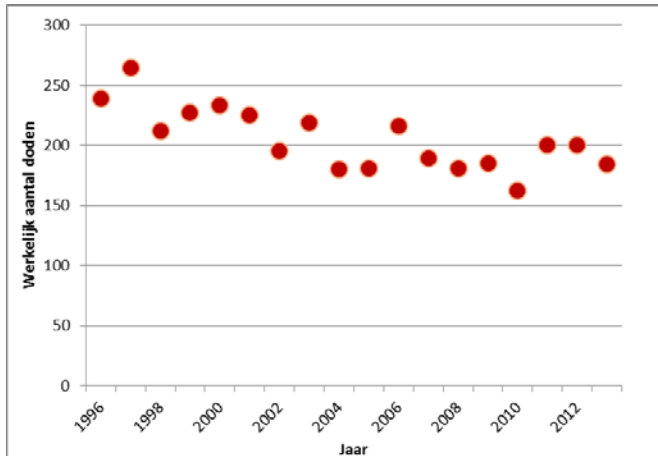
Ook internationaal zijn er organisaties en netwerken actief waar u als gemeente inspiratie en interessante contacten kunt opdoen. Relevant voor verkeersveiligheid zijn bijvoorbeeld:

- [POLIS](#) (netwerk van Europese steden en regio's gericht op innovatieve transportoplossingen)
- [VRUITS](#) (project gericht op verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers via ITS-oplossingen)
- [CIVITAS](#) (netwerk van steden om ervaringen uit te wisselen voor schonere en betere steden)
- [IN-SAFETY](#) (project gericht op het vinden van kosteneffectieve oplossingen op het snijvlak van infrastructuur en ITS)

Beleidsthema: Fietsveiligheid

Waarom de beleidsfocus op fietsveiligheid?

Het aantal fietsslachtoffers stijgt al jaren. Deze stijging komt vooral door ongevallen waarbij fietsers ernstig gewond raken, zonder de betrokkenheid van gemotoriseerd verkeer. Bij betrokkenheid van gemotoriseerd verkeer is de kans op overlijden groter.



Wat kan de gemeente hieraan doen?

Voor bijdragen aan de fietsveiligheid maken we onderscheid tussen maatregelen gericht op ongevallen met en zonder gemotoriseerd verkeer.

Fietsongevallen zonder gemotoriseerd verkeer

Uit onderzoek blijkt dat de meeste fietsongevallen binnen de bebouwde kom gebeuren. Met name bij enkelvoudige fietsongevallen speelt de infrastructuur een belangrijke rol. Zo zijn smalle fietspaden, obstakels zoals paaltjes, scheuren, kuilen en randen allemaal zaken die zo veel mogelijk voorkomen dienen te worden. Goede aanleg en onderhoud zijn dus van groot belang. Ook veilige schoolroutes zijn belangrijk (denk aan vrijliggende fietspaden, veilige oversteekvoorzieningen).

Fietsongevallen met gemotoriseerd verkeer

Maatregelen om fietsongevallen met gemotoriseerd verkeer tegen te gaan zijn onder meer:

- Houd de snelheid van het gemotoriseerde verkeer laag. Dit kan door inzet van handhaving en de weg zodanig inrichten dat de snelheidslimiet geloofwaardig is.
- Scheid het fietsverkeer van het snelverkeer daar waar snelheden hoger zijn dan 30 km/uur. Dit kan door – liefst aparte – fietspaden aan te leggen en op kruispunten rotondes aan te leggen.
- Zie toe op zo veilig mogelijke [fietsstroken](#).
- Zie toe (of laat toezien) op het voeren van adequate [fietsverlichting](#).
- Ga overmatig drankgebruik op de fiets tegen door campagnes over de ongewenste effecten van alcohol en combineer dit met controles door de politie. Kijk ook wat sportkantine en andere horeca hierin kunnen betekenen door bijvoorbeeld lekkere alcoholvrije alternatieven te bieden.

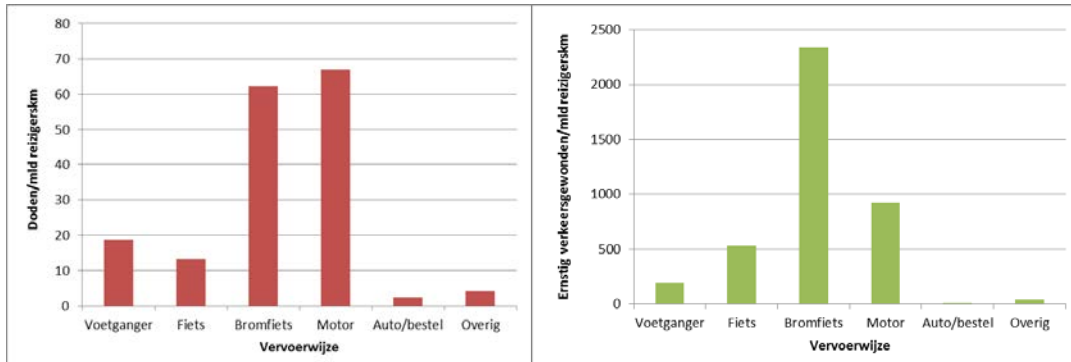
Tips:

- Zie ook de [modelaanpak Veilig Fietsen](#) en de ['best practices'](#) veilig fietsen door en voor gemeenten.
- Een opkomend fenomeen is de e-bike. Wist u dat de Fietsersbond speciaal voor ouderen [e-bike-cursussen](#) organiseert? Meer over educatieprojecten kunt u vinden in de ['toolkit' Permanente Verkeerseducatie](#). Tips voor veilige fietsmobiliteit voor ouderen zijn te vinden bij het platform [Blijf Veilig Mobiel](#).
- Kijk ook eens op de [Nationale OnderzoeksAgenda Fiets](#).

Beleidsthema: Brom- en snorfietsers

Waarom de beleidsfocus op brom- en snorfietsers?

Brom- en snorfietsers hebben een veel hoger risico om slachtoffer te worden van een ernstig ongeval dan andere vervoerwijzen. Dit geldt vooral voor jongeren en ouderen. Bijna 75% van deze slachtoffers valt binnen de bebouwde kom.



Wat kan de gemeente hieraan doen?

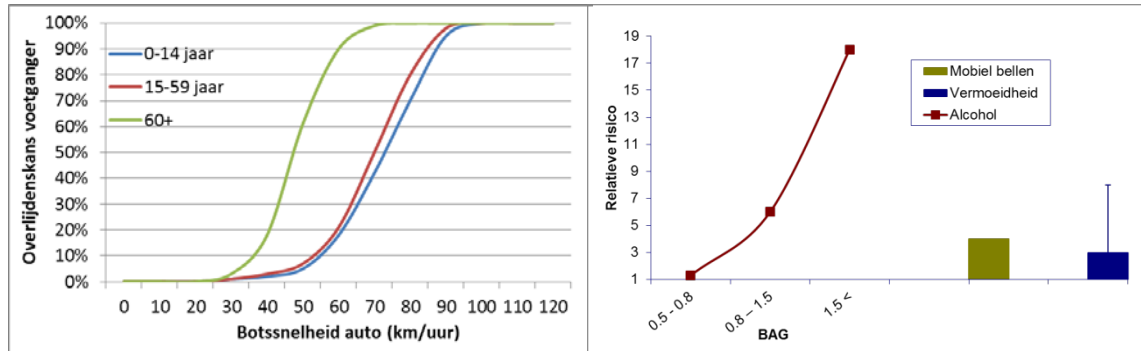
De belangrijkste instrumenten die een gemeente ter beschikking staan, liggen op het gebied van infrastructuur en gerelateerde regelgeving, voorlichting, educatie, beloning en handhaving. De plaats van de brom- en snorfiets in het verkeer verdient daarbij aandacht: gaat de [brom-](#) of [snorfiets](#) naar de rijbaan, of op het fietspad? Ook aandacht voor goede helmdracht en het tegengaan van opvoeren en gevaarlijk rijgedrag zijn belangrijke onderwerpen.

Niet alle maatregelen zijn even effectief. Kijk daarom van te voren of een maatregel die u overweegt effectief is (zie [Kennisplatform CROW](#) of raadpleeg informatie van bijvoorbeeld [SWOV](#)). Is dat niet bekend en wilt u graag verder met een initiatief? Kijk dan of u deze kunt (laten) evalueren.

Beleidsthema: Gevaarlijk gedrag

Waarom een beleidsfocus op gevaarlijk gedrag?

Gevaarlijk gedrag wordt in toenemende mate als een veiligheidsprobleem ervaren in het verkeer. Denk aan hoge snelheid, drank- en drugsgebruik, door rood rijden, fietsen zonder licht, bellen achter het stuur of deelnemen aan het verkeer met oortelefoons of met smartphone.



Wat kan de gemeente hieraan doen?

De gemeente kan bekijken, bijvoorbeeld aan de hand van klachten, welk gedrag waar problemen veroorzaakt. Vervolgens kan zij hier – samen met anderen – maatregelen tegen treffen. Afhankelijk van het type probleemgedrag kunnen dit maatregelen zijn op het gebied van:

- infrastructuur (bijvoorbeeld met de wegbreedte, bochtigheid, wegdek, drempels en plateaus, rotondes en de dichtheid van de wegomgeving kan snelheidsgedrag beïnvloed worden);
- voorlichting, educatie en communicatie (vooral als gebrek aan kennis of vaardigheden een oorzaak vormt);
- handhaving en/of beloning (vooral als motivatie een probleem vormt).

De gemeente kan specifieke maatregelen treffen op locatie, bijvoorbeeld daar waar [te hard](#) wordt gereden. Maar de gemeente kan ook breder voorwaardenscheppende maatregelen stimuleren. Denk daarbij aan promoten van meer aandacht voor veiliger gedrag op [scholen](#). Het [ROV](#) in uw regio maar ook het [Kennisplatform CROW](#) en [SWOV](#) kunnen u verder adviseren over effectieve maatregelen.

De volgende stappen kunnen de gemeente helpen om ongewenst gedrag aan te pakken:

1. Breng het probleem in kaart. Maak bijvoorbeeld gebruik van een [meldpunt](#).
2. Meet wat er aan de hand is op de aangegeven locaties. Meetbureaus, maar mogelijk ook [VVN](#) of [politie](#) kunnen u hierbij helpen. Kennis over wat en hoe te meten kunt u onder meer vinden bij [SWOV](#).
3. Stel vast of de metingen inderdaad een 'een probleem' laten zien.
4. Stel vast wat waardoor het probleem wordt veroorzaakt. Denk aan: vervoerwijze, bewoner van de buurt of niet, hoeveelheid of aandeel verkeer dat het gedrag vertoont, situatie ter plekke e.d.
5. Bekijk welke maatregelen kunnen bijdragen aan oplossing van het probleem. Een combinatie van maatregelen is veelal het meest effectief. Raadpleeg hiervoor beschikbare kennis bij [Kennisplatform CROW](#) of [SWOV](#) of vraag uw [ROV of VVB](#) om hulp.
6. Schakel geschikte instanties in om samen met de gemeente maatregelen uit te voeren. Denk daarbij aan de politie, [VVN](#), scholen, burgers, (lokale) belangenverenigingen, bedrijven etc.
7. Evalueer de resultaten van de maatregel(en). Stel maatregelen zo nodig bij. Ook voor het evalueren van resultaten kunt u terecht bij een instantie zoals [SWOV](#).

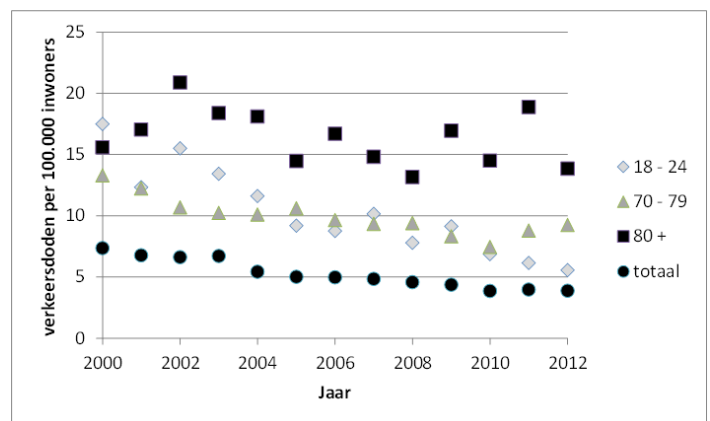
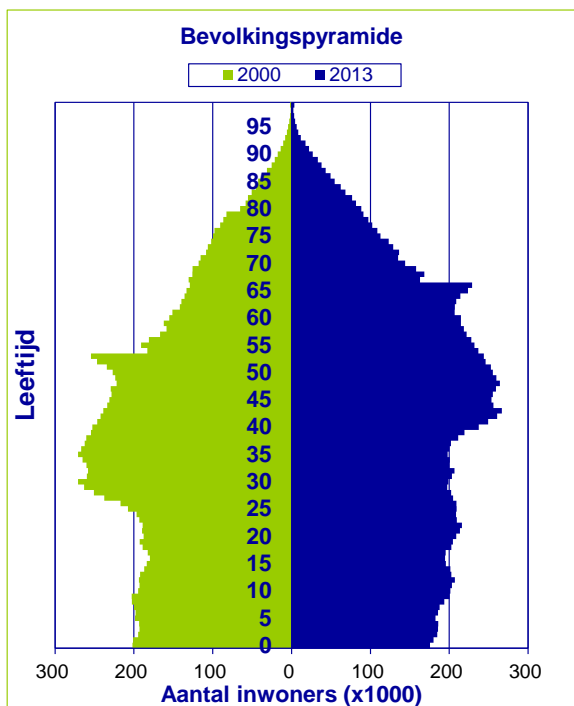
Tips

- Onveiligheidsgevoelens bij burgers hebben lang niet altijd een [relatie](#) met daadwerkelijke onveiligheid. Zorg ervoor dat maatregelen in ieder geval niet leiden tot meer ongevallen en slachtoffers.
- Kijk ook eens bij de ['toolkit' permanente verkeerseducatie](#) met verkeerseducatieve producten voor alle leeftijden.

Beleidsthema: Ouderen

Waarom de beleidsfocus op ouderen?

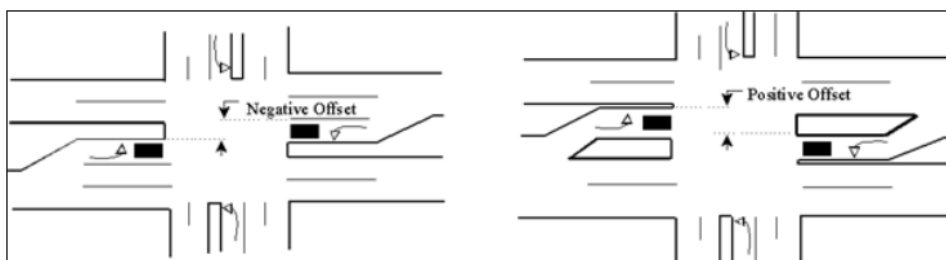
Er zijn ten minste twee redenen waarom ouderen momenteel sterk in de belangstelling staan: ten eerste vormen ze een relatief kwetsbare groep verkeersdeelnemers die gemakkelijk ernstig letsel oploopt: ouderen boven de 75 jaar lopen zo'n 8 keer meer risico op ernstig letsel in het verkeer dan gemiddeld; ouderen tussen de 60 en 75 lopen ca. 1,25 keer meer risico. Ten tweede is deze groep groeiende, vanwege de 'babyboom'-generatie die op leeftijd begint te raken. De combinatie van deze factoren maakt dat de komende tijd meer slachtoffers onder ouderen te verwachten zijn.



Wat kan de gemeente hieraan doen?

Net als alle leeftijdsgroepen profiteren ook ouderen van een veilig ingerichte infrastructuur. Voor ouderen zijn er daarnaast nog specifieke aanbevelingen te volgen. Zij blijken met name moeite te hebben met links afslaan en in- en uitvoegen. Gemeenten kunnen de volgende maatregelen nemen:

- Zorg op kruispunten met verkeerslichten dat verkeersstromen niet tegelijk groen krijgen als ze elkaar daar kunnen raken.
- Zorg op kruispunten zonder verkeerslichten dat verkeersdeelnemers goed zicht hebben op alle wegen die kruisen: laat wegen liefst haaks kruisen, zorg ervoor dat begroeiing en bebouwing het zicht op zijwegen niet belemmert en kies voor een positieve asverspringing (voorsorteervak) voor het links afslaande verkeer zodat het tegemoetkomende verkeer ook niet het zicht op het kruispunt belemmert.



- Richt kruispunten in met een rotonde, maar doe dit zo uniform mogelijk. Turborotondes zijn voor ouderen minder aan te bevelen omdat ze deze als te complex ervaren.
- Verlicht kruispunten in het donker.
- Zorg voor goed onderhouden en contrasterende belijning op de weg.
- Geef tijdige informatie voorafgaand aan kruispunten zoals pijlmarkeringen en rijstrookborden.
- Zorg voor goed leesbare verkeersborden, zo nodig met wat grotere letters.

Voor oudere fietsers kan de gemeente de volgende maatregelen treffen:

- Zorg zo veel mogelijk voor fietspaden langs wegen, zorg dat deze paden breed genoeg en goed onderhouden zijn.
- Maak bij kruispunten veilige stopplaatsen voor fietsers zodat deze vrij zicht hebben op het kruispunt.
- Zorg voor een voorspelbaar wegverloop, zo veel mogelijk zonder obstakels in het wegdek en als dat niet kan, markeer deze obstakels dan duidelijk.

Gemeenten kunnen oudere voetgangers helpen met de volgende maatregelen:

- Verklein de oversteekafstand door het aanbrengen van een middenberm of uitstulpingen in het trottoir.
- Voorzie zo veel mogelijk oversteekplaatsen van verkeerslichten.
- Stel verkeerslichten bij voetgangeroversteekplaatsen af op de lagere loopsnelheid van ouderen.
- Breng bij plaatsen met veel voetgangers de snelheid van gemotoriseerd verkeer omlaag (maximaal 30 km/uur) of zorg voor voetgangerzones waar het gemotoriseerd verkeer geweerd wordt.

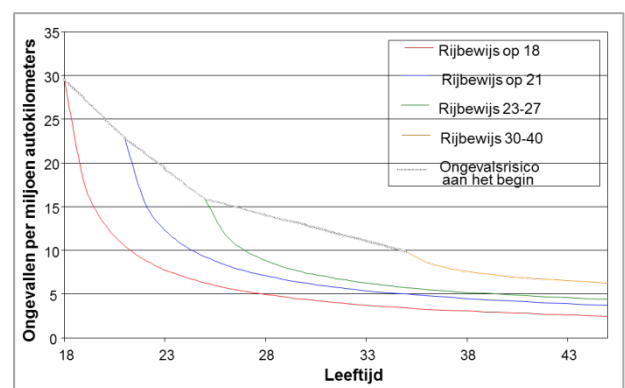
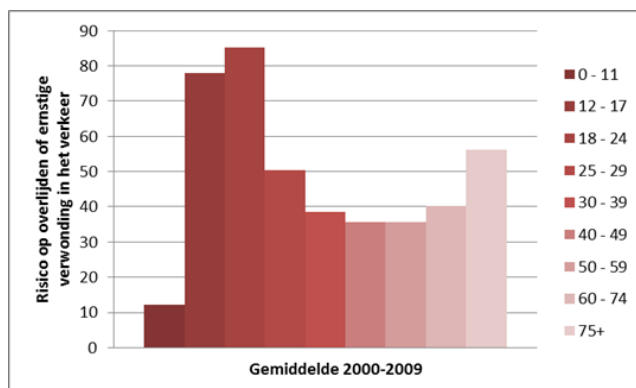
Tips:

- Kijk ook eens bij de ['toolkit' permanente verkeerseducatie](#) met verkeerseducatieve producten voor alle leeftijden.
- Tips specifiek voor veilige mobiliteit voor ouderen zijn te vinden bij het platform [Blijf Veilig Mobiel](#).
- Een opkomend fenomeen is de e-bike. Wist u dat de Fietsersbond speciaal voor ouderen [e-bike-cursussen](#) organiseert?

Beleidsthema: Jonge, beginnende verkeersdeelnemers

Waarom de beleidsfocus op jonge, beginnende verkeersdeelnemers?

Van alle leeftijdsgroepen, lopen jongeren het grootste risico om in het verkeer te overlijden of ernstig gewond te raken. Zo hebben automobilisten tussen de 18 en 24 jaar een 5 maal zo hoog risico als automobilisten tussen de 30 en 60 jaar. Dit hoge risico komt door gebrek aan ervaring en de behoefte om risico's op te zoeken (wilde haren). Het hoge risico daalt wel snel nadat men actief aan het verkeer gaat deelnemen, en hoe jonger men daarmee begint, hoe lager het uiteindelijke risico van de bestuurder wordt als deze meer ervaren is.



Wat kan de gemeente hieraan doen?

Om risico's van jonge beginnende bestuurders te beperken, zijn al diverse landelijke maatregelen genomen, zoals het beginnersrijbewijs, een lagere alcohollimiet voor beginnende bestuurders, leeftijdseisen aan het mogen berijden van gemotoriseerde vervoermiddelen, een gevaarherkenningstoets. Momenteel wordt er een proef gehouden ([2toDrive](#)) waarin jongeren eerder hun rijbewijs kunnen halen, maar tot hun 18^e alleen onder begeleiding van een volwassene mogen rijden. Gemeenten kunnen op de volgende manier hun steentje bijdragen aan risicoverlagening van deze groep:

- Stimuleer dat jonge bestuurders extra ervaring op kunnen doen in een veilige leeromgeving, bijvoorbeeld in een [rij simulator](#), of infrastructurele situaties die minder complex zijn ingericht (zie ook het hoofdstuk over [ouderen](#)).
- [Beloon](#) verkeersdeelnemers voor goed gedrag. Dit kan bijvoorbeeld via een [wijkgerichte aanpak](#) worden vormgegeven;
- Stimuleer matiging van alcoholgebruik, gebruik van een BOB en alternatieve vervoerwijzen (zoals ov) bij evenementen, sportkantines en horecagelegenheden. Dit kan door middel van lokale, gerichte campagnes, aanbieden van vervoersalternatieven bij evenementen en afspraken met uitbaters over alcoholvrije alternatieven.
- Leg een veilige infrastructuur aan zoals [gescheiden fietspaden](#), [geloofwaardige snelheidslimieten](#) en een [vergevingsgezinde omgeving](#) op wegen buiten de bebouwde kom.

Specifiek voor jonge verkeersdeelnemers op de brom- of snorfiets, fiets of als voetganger kan de gemeente het volgende doen:

- Laat toezien op goede helmtracht bij bromfietzers en lichtvoering bij fietsers.
- Help roekeloos rijgedrag voorkomen door middel van [campagnes en handhaving](#).
- Stimuleer dat kinderen zelf (zo nodig onder begeleiding) veilig aan het verkeer deelnemen.
- Stimuleer ouders om niet met de auto naar school te komen.
- Wijs ouders, leerkrachten, sport- en andere vrijetijdsverenigingen op de [belangrijke rol](#) en voorbeeldfunctie die zij hebben bij veilige verkeersdeelname en -gedrag van jongeren.

Tips:

- Kijk ook eens bij de ['toolkit' permanente verkeerseducatie](#) met verkeerseducatieve producten voor alle leeftijden.

Beleidsthema: Oversteken

Waarom de beleidsfocus op oversteken?

Van de fiets- en voetgangerongevallen met ernstige afloop vindt de helft plaats bij het oversteken, vooral op 50km/uur- en 80km/uur-wegen. Op dit laatste type wegen is de kans op dodelijk letsel het grootst vanwege de hogere rijsnelheden.



Wat kan de gemeente hieraan doen?

Het blijkt dat – ondanks het grote aantal oversteekbewegingen – oversteekvoorzieningen zoals zebra's relatief veilig zijn. Gemeenten kunnen de veiligheid van fietsers en voetgangers vergroten door oversteekvoorzieningen daar waar mogelijk aan te leggen en goed in te richten (zie tips hieronder).

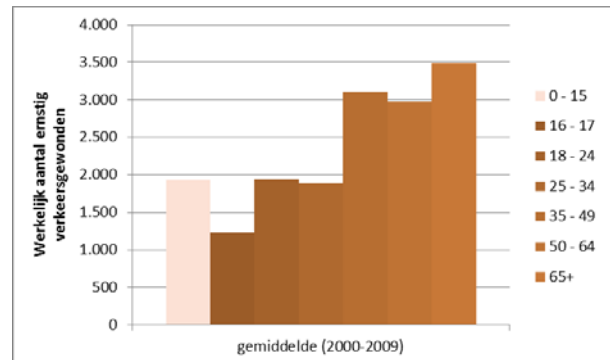
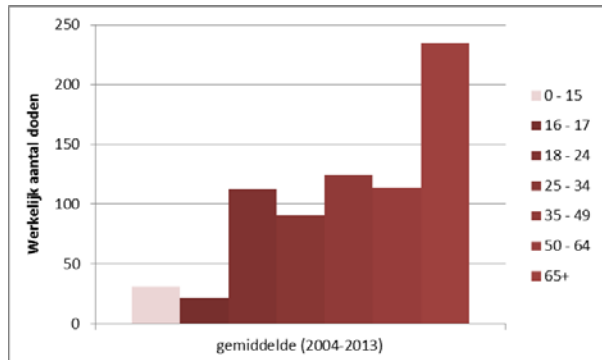
Tips:

- Leg de oversteekvoorziening aan bij een kruispunt, waar snelheden al lager zijn.
- Leg oversteekvoorzieningen aan op een plateau daar waar snelheden nu (te) hoog zijn.
- Pas de juiste markering en bebording ([L2](#) in geval van een zebra) toe.
- Meer informatie over veilig oversteken kunt u [hier](#) vinden.

Beleidsthema: Veilige schoolomgeving

Waarom de beleidsfocus op de schoolomgeving?

Jaarlijks vallen er ca. 30 doden en ruim 1900 ernstig verkeersgewonden onder kinderen tot 15 jaar. Deze groep kinderen is daarmee – samen met enkele andere leeftijdsgroepen – het minst betrokken bij ernstige ongevallen. Hoe dan ook, is het voor (jonge) kinderen belangrijk dat zij in een veilige omgeving leren om aan het verkeer deel te nemen. In de basisschoolleeftijd leren kinderen [belangrijke vaardigheden](#) die zij nodig hebben als ze later zelfstandig naar school gaan.



Wat kan de gemeente hieraan doen?

De gemeente kan het volgende doen:

- Schoolroutes met zo veel mogelijk vrijliggende fiets- en voetpaden aanleggen.
- Zorg dragen voor goed vormgegeven [oversteekvoorzieningen](#).
- Maatregelen nemen zodat het verkeer er [niet harder](#) rijdt dan 30 km/uur.
- Stimuleren dat kinderen zelf (zo nodig onder begeleiding) veilig aan het verkeer deelnemen.
- Ouders stimuleren om niet met de auto te komen.

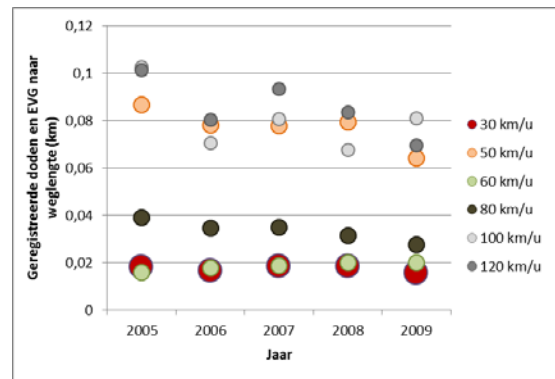
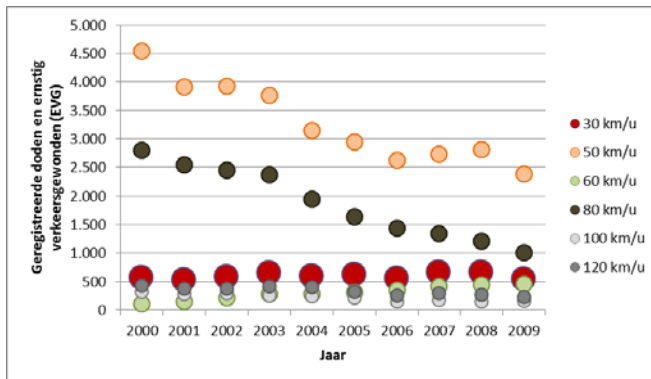
Tips:

- Kijk ook eens naar informatie over beïnvloeding van [reisgedrag](#).
- Kent u de ['toolkit' permanente verkeerseducatie](#) al?
- Wellicht raakt u geïnspireerd door ideeën van ['School op Seef'](#) of het [verkeersveiligheidslabel](#) voor scholen.
- [Verkeersouders](#) kunnen gemeenten helpen met signalering van problemen.

Beleids thema: zones 30 of 30km/uur-wegen

Waarom de beleidsfocus op 30km/uur-zones of -wegen?

Het aantal letselgevallen daalt gemiddeld met ongeveer 25% wanneer een woongebied met 50km/uur-limiet als een 'zone 30' wordt ingericht. Ook de leefbaarheid gaat er in deze zones op vooruit.



Wat kan de gemeente hieraan doen?

Een zone 30 is meer dan een bord en een drempel/uitritconstructie aan het begin van de straat. De inrichting van de gehele weg dient een snelheid van 30 km/uur te ondersteunen. Alleen dan is de snelheidslimiet [geloofwaardig](#). Het merendeel van het verkeer houdt zich dan aan de snelheidslimiet. Richt een zone 30 daarom volgens de ontwerprichtlijnen en kennis over veilige inrichting van [verblijfsgebieden](#).

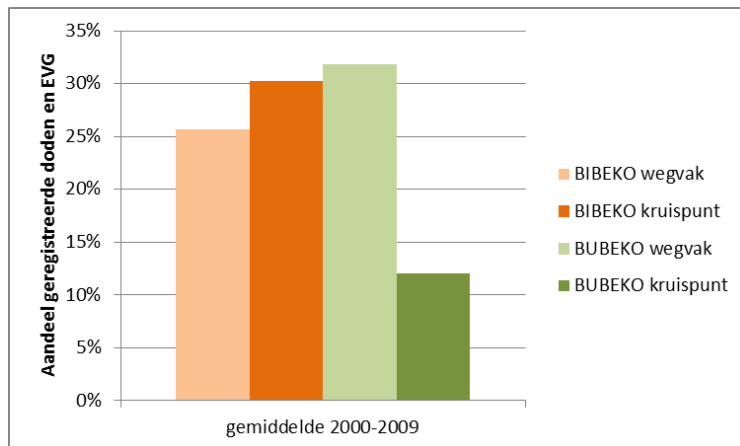
Tip:

- Kent u al het onlangs verschenen [Basiskennmerken Wegontwerp \(BKWO\)](#)?

Beleidsthema: Kruispunten en rotondes

Waarom de beleidsfocus op kruispunten en rotondes?

Ongeveer 44% van alle ernstige verkeersslachtoffers in Nederland valt op kruispunten. Ruim twee derde daarvan valt binnen de bebouwde kom. In stedelijke gebieden ligt dit aandeel hoger omdat daar meer kruispunten aanwezig zijn.



Wat kan de gemeente hieraan doen?

Een lage snelheid op kruispunten is belangrijk om ernstige ongevallen te voorkomen. Afhankelijk van de [wegtypen die elkaar kruisen](#) kan een lage snelheid op verschillende manieren worden bereikt:

- Rotonde
- Verhoogde kruispuntvlakken of plateaus voor en na het kruispunt

Een kruispunt vervangen door een [rotonde](#) kan het aantal verkeersslachtoffers met meer dan 40% laten dalen. Wel moet rekening worden gehouden met een groter ruimtebeslag.

Verkeerslichten worden vooral ingezet om de doorstroming te verbeteren. Ook kunnen hiermee de wachttijden van de verschillende verkeersstromen gelijkjer worden verdeeld. De verkeersveiligheid profiteert meestal minder van verkeerslichten, omdat [roodlichtnegatie](#) juist extra problemen kan geven. Aanrijdingen met kruisend verkeer gebeuren dan met hogere snelheid dan wanneer het kruispunt bijvoorbeeld zou zijn ingericht als een rotonde.

Tips:

- Voor kruispunten is een nieuwe publicatie Basiskennmerken Kruispunten in de maak bij het [Kennissplatform CROW](#).
- In het algemeen zijn drietakskruispunten veiliger dan viertakskruispunten en verdienen deze dus aanbeveling als u als gemeente de keuze hebt, bijvoorbeeld bij de aanleg van nieuwe wegen.

Tips voor een verkeersveiligere gemeente

- 1. Investeren in verkeersveiligheidsmaatregelen rendeert.**

Van veel verkeersveiligheidsmaatregelen staat vast dat deze het aantal ongevallen en slachtoffers verminderen. Hierdoor zullen de kosten voor investering in een verkeersveiligheidsmaatregel vaak lager liggen dan de maatschappelijke baten. Voorkomen van ernstig verkeersgewonden betekent ook minder druk op gemeentelijke zorgbudgetten.
- 2. Neem het veilig inrichten van wegen mee in beheer en onderhoud.**

Wordt een weg aangepakt om redenen van beheer en onderhoud? Pak meteen verbetering van de verkeersveiligheid mee. Zo wordt geprofiteerd van bundeling van budgetten en hebben burgers maar één keer last van het feit dat de weg is opgebroken.
- 3. Laat verkeersveiligheid geen sluitpost zijn: vroeg meenemen in de planfase.**

Wordt er een nieuwe weg aangelegd of zelfs een hele nieuwe wijk? Laat de verkeersveiligheidsdeskundigen meedenken met de planologen. Laat hen bekijken hoe een optimaal resultaat kan worden bereikt. Door al in een vroeg stadium mee te denken, worden problemen voor verkeersveiligheid als alles er eenmaal ligt voorkomen.
- 4. Benut de informatie en initiatieven die er zijn op het gebied van veilig fietsen.**

Er is al veel nuttige informatie over fietsveiligheid beschikbaar. Zo kunt u bijvoorbeeld leren van de ['best practices'](#) veilig fietsen van Nederlandse gemeenten, of heeft u wat aan de [modelaanpak Veilig Fietsen](#) voor het opstellen van een gedegen fietsbeleidsplan. Kijk ook eens op de [Nationale OnderzoeksAgenda Fiets](#), waar u meer kunt vinden over lopend onderzoek op het gebied van fietsveiligheid.
- 5. Draag bij aan het tegengaan van gevaarlijk gedrag.**

Wat de gemeente kan doen aan probleemgedrag, hangt af van het gedrag dat in de gemeente een probleem is. Breng dat eerst in kaart. Ga vervolgens na wat de oorzaken zijn. De beste oplossingen liggen vaak in een mix aan maatregelen. Ga ook eerst na of de maatregelen die u wilt inzetten wel echt werken.
- 6. Ga te hoge snelheden tegen met een mix aan maatregelen.**

Wordt er in uw gemeente te hard gereden? Dan is een gecombineerde aanpak van geloofwaardige weginrichting of fysieke snelheidsremmers, handhaving en eventueel aanvullende communicatie aan te bevelen. Wordt het probleem veroorzaakt door slechts enkele verkeersdeelnemers uit de wijk? Bekijk dan hoe u hen meer persoonlijk kunt bereiken of een buurtgerichte aanpak kunt opzetten.
- 7. Bekijk van te voren of een maatregel bewezen effectief is of evalueer een nieuwe maatregel.**

Van heel wat maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie en handhaving, is bekend wat ze opleveren, voor wie, en in welke omstandigheden. Zelfs van sommige nieuwere maatregelen zoals belonen en de inzet van sociale media zijn soms effecten bekend. Meer hierover kunt u vinden bij [SWOV](#). Heeft u een nieuwe maatregel bedacht? Laat deze dan goed evalueren, inclusief nulmeting, zodat uzelf en ook anderen kunnen profiteren van deze kennis.
- 8. De nieuwe basiskennmerken wegontwerp bieden vernieuwde handvatten.**

De onlangs verschenen [Basiskennmerken Wegontwerp \(BKWO\)](#) bieden nieuwe handvatten voor een veiligere weginrichting. Zo is er aandacht voor geloofwaardige snelheidslimieten. Naast de ideale variant worden ook handvatten geboden hoe te komen tot een minimale variant voor die wegen die daar nog niet aan voldoen. Voldoen uw wegen aan de ideale variant: prima. Voldoen uw wegen nog niet aan de minimale variant, werk er dan aan om deze zo snel mogelijk op ten minste het minimale niveau te krijgen. Vernieuwde Basiskennmerken Kruispunten zijn ook in de maak.

9. **Voor educatieve maatregelen kunt u terecht bij diverse organisaties.**

Er zijn al tal van educatiemaatregelen ontwikkeld waar de gemeente gebruik van kan maken. Meer informatie hierover kunt u vinden via het [ROV](#) in uw regio, via [VVN](#), [Team Alert](#) of in de 'toolkit' [Permanente Verkeerseducatie](#).

10. **Pas op met het gebruik van ongevallencijfers na 2009.**

Na 2009 is de ongevallenregistratie door de politie door wijzigingen in het beleid verslechterd. Hierdoor zijn werkelijke ongevallencijfers op locatieniveau niet meer betrouwbaar vast te stellen. Cijfers die er wel zijn laten in ieder geval een grote onderschatting van het probleem zien. Zo is bekend dat hoogstens een paar procent van de fietsongevallen met ernstig verkeersgewonden is geregistreerd. De politie werkt momenteel hard aan verbetering van de registratie.

Misverstanden over verkeersveiligheid

- 1. Als er op een weg geen ongevallen gebeuren, is die weg veilig.**

De registratie van ongevallen is niet op orde. Veel ongevallen, vooral fietsongevallen, worden niet geregistreerd. Het is dus niet zeker dat er geen ongevallen zijn gebeurd. Daarnaast kan een weg onveilig zijn omdat deze onveilig is ingericht of er veel onveilig gedrag plaatsvindt. Ook al is er dan nog geen ongeval gebeurd, het is vaak een kwestie van tijd tot dit wel zal gebeuren.
- 2. Als burgers klagen over een weg, dan móet ik iets aan die weg doen.**

Meet wat er aan de hand is op de weg waarover er klachten zijn. Wordt er inderdaad te hard gereden, en door wie? Is er inderdaad sprake van veel roodlichtnegatie? Wordt dan inderdaad een probleem vastgesteld, dan kunnen gerichte maatregelen worden ingezet.
- 3. Verkeersmaatregelen zijn duur.**

Verkeersveiligheidsmaatregelen zijn uiteraard niet gratis en het is nu vaak lastig om budgetten te vinden of vrij te spelen om meer aan verkeersveiligheid te doen. Toch loont investeren in verkeersveiligheid de moeite: het is maatschappelijk gezien rendabel, tenminste, als u maatregelen kiest die daadwerkelijk het gewenste effect hebben. De kosten van bijvoorbeeld een rotonde, zijn vele malen lager dan de kosten van verkeersslachtoffers die zouden vallen als de rotonde niet zou worden aangelegd. De gemeente bespaart hiermee bijvoorbeeld ook uitgaven op het zorgbudget.
- 4. Investeren in infrastructuur is geen gedragsmaatregel.**

Verkeersdeelnemers bewegen zich over de verkeersinfrastructuur. Een deel van hun gedrag wordt mede bepaald door de inrichting van die weg en de wegomgeving. Bijvoorbeeld op een smalle weg met spelende kinderen zullen automobilisten hun rijgedrag aanpassen. Op een brede asfaltvlakte met als enige maatregel een bord met 30 km/uur, zullen ze dat veel minder doen.
- 5. Nu de ongevallenregistratie niet op orde is, kan ik als gemeente niets doen aan veiligheid.**

De ongevallenregistratie laat gemeenten momenteel niet zien waar nog gevaarlijke locaties zijn. Toch kunnen gemeenten wel degelijk wat aan de veiligheid verbeteren. Dat kan door in kaart te brengen waar mensen zich nog onveilig gedragen of waar de inrichting van de infrastructuur nog onveilig is. Hiervoor is onlangs een instrument ontwikkeld: [ProMeV](#).
- 6. Een 30km/uuur-zone waar iedereen door elkaar rijdt, is onveilig.**

De inrichting van de weg moet het gemotoriseerd verkeer dwingen om niet harder dan 30 km/uur te rijden. Door de lage rijsnelheden mengt snelverkeer en langzaam verkeer zich op een veilige manier. Ongevallen die dan nog gebeuren in een goed ingerichte zone 30 zijn meestal het gevolg van een bizarre samenloop van omstandigheden.
- 7. Als er te hard wordt gereden, moet de maximumsnelheid omlaag.**

In het categoriseringsplan is vastgelegd welke snelheidslimieten gelden op de gemeentelijke wegen. Daarvoor is niet alleen verkeersveiligheid doorslaggevend geweest. Als er goede redenen zijn om in een straat een limiet van 50 km/uur te hanteren, dan moet hier de verkeerssituatie en de inrichting van de weg wel bij aansluiten.
- 8. Verkeerslichten maken een kruispunt veiliger.**

Verkeerslichten (VRI's) helpen bij de verkeersafwikkeling. Onderzoeken laten echter zien dat aanrijdingen op kruispunten met een VRI vaak met hogere snelheid plaatsvinden (door rood rijden), indien het kruispunt niet is voorzien van een plateau. Dit maakt de afloop van deze ongevallen vaak ernstiger. Kruispunten inrichten met een rotonde of plateau levert meer verkeersveiligheidswinst op.

9. **Verkeersdrempels zijn overbodig.**

Verkeersdrempels mogen dan soms weerstand van bewoners oproepen, uit onderzoek blijkt wel dat ze tot de meest effectieve snelheidsmaatregelen behoren. Alle andere snelheidsremmers (versmallingen, chicanes, tekens op de weg) hebben een kleiner snelheidsremmend effect.

10. **Zebrapaden zijn onveilig.**

Zebrapaden zijn nog steeds veilig voor voetgangers. Dat er meer voetgangers worden aangereden op zebrapaden dan daarbuiten is te verklaren doordat daar de meeste voetgangers oversteken. Het is wél belangrijk dat een zebrapad goed wordt vormgegeven: met een blauw bord erboven en het liefst gelegen op een plateau.

Statistieken

Gaat het goed met de verkeersveiligheid in uw gemeente? Om dat te weten heeft u feiten en cijfers nodig. Al langere tijd is bekend dat niet alle verkeersslachtoffers goed geregistreerd worden. Dit is vanaf 2010 nog verergerd. De registratiegraad is momenteel zo laag, dat uitspraken over waar hoeveel en wat voor slachtoffers er zijn gevallen niet meer verantwoord zijn. Er bestaan wel allerlei initiatieven die nu en in de toekomst een beter beeld kunnen geven van de verkeersonveiligheid in uw gemeente.

- [Ongevallenregistratie](#): wat zeggen de cijfers wel, wat zeggen ze niet?
- [ProMeV](#): Meten zonder ongevallencijfers: naar provinciaal voorbeeld
- Hoe goed doet mijn gemeente het eigenlijk en kan ik leren van andere gemeenten? Naar een [gemeentelijke benchmark](#) voor verkeersveiligheid.

Gebruik uw kennispartners!

Er zijn tal van organisaties die actief zijn op het gebied van verkeersveiligheid. Ieder met een eigen focus, maar allemaal hebben ze hetzelfde doel: een veiliger verkeer. Maak vooral gebruik van hun aanbod. Ze zijn er ook voor u!

- [Regionale Organen Verkeersveiligheid \(ROV\) of Verkeer- en Vervoerberaden \(VVB\)](#)
- [Kennisplatform CROW](#)
- [Fietsberaad](#)
- [Fietsersbond](#)
- [Nationale Onderzoeksagenda Fiets \(NOAF\)](#)
- [Veilig Verkeer Nederland \(VVN\)](#)
- [Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid \(SWOV\)](#)

Enkele geselecteerde statistieken en initiatieven:



Tips:

- Informatie over registratie van [verkeersdoden](#) in Nederland.
- Meer informatie over [ernstig verkeersgewonden en MAIS2+](#).
- Behalve naar ongevallen en slachtoffers, kunt u ook kijken naar [risico's](#) in het verkeer.