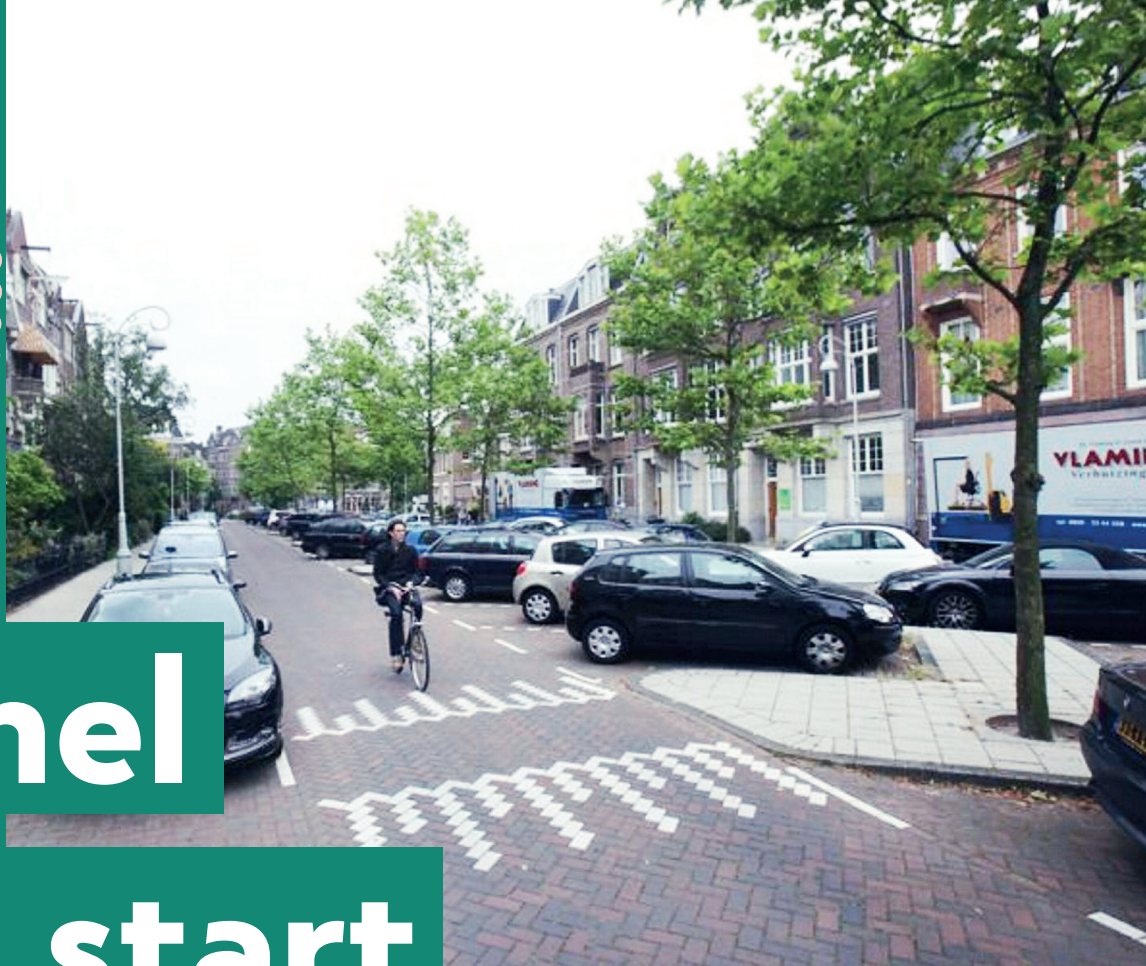


factsheet



# Snel van start met effectieve maatregelen

kennis  
netwerk  
spv Strategisch Plan  
Verkeersveiligheid



Risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid begint met een risicoanalyse van het lokale verkeerssysteem: op welke punten moet het verkeerssysteem worden verbeterd om onveilige situaties te voorkomen? Maar ook als er nog geen risicoanalyse is gemaakt, kun je aan de slag met maatregelen die sowieso bijdragen aan de doelstellingen van het SPV 2030: de 'snel-van-start-maatregelen'.

Binnen het Kennisnetwerk SPV gaan we uit van een zo veel mogelijk risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid. Dat begint met een [risicoanalyse](#) van het lokale of regionale verkeerssysteem: welke wegkenmerken, situaties of gedragingen van verkeersdeelnemers vormen een potentieel risico voor de verkeersveiligheid?

Op basis daarvan bepalen we welke maatregelen nodig zijn om de belangrijkste risico's binnen het verkeerssysteem aan te pakken. Maar ook zonder grondige risicoanalyses zijn er tal van maatregelen die sowieso bijdragen aan zowel de korte- als langetermijndoelstellingen van het SPV 2030. Met deze 'snel-van-start-maatregelen' kun je dus direct aan slag, ook als er nog geen risicoanalyse is gemaakt.

### Snel-van-start-maatregelen

Hieronder vind je een eerste overzicht van een aantal van deze 'snel-van-start-maatregelen'.

INFRASTRUCTUUR



VERKEERSONDERWIJS  
en -VOORLICHTING



HANDHAVING

### Snel van start met

#### INFRASTRUCTUUR

Een veilige inrichting van wegen en fietspaden is een voorwaarde voor een veilige afwikkeling van het verkeer. Een veilig ingerichte weg kan ongevallen voorkomen en de letselerst van eventuele ongevallen beperken. Dit sluit aan bij de geactualiseerde visie [Duurzaam Veilig \(DV3\)](#).

Als hulpmiddel voor een veilige weginrichting zijn er de [richtlijnen van CROW](#). Volgens deze richtlijnen zijn de functie, vorm en gebruik van wegen meer op elkaar afgestemd. Toch zijn er in de afgelopen decennia veel wegvarianten ontstaan waarbij de functie en het gebruik niet altijd eenduidig zijn. Dat fenomeen noemen we ook wel 'grijze wegen'.

#### Snel-van-start-maatregelen

Er zijn verschillende maatregelen om de inrichting van wegen en fietspaden duurzaam veiliger te maken. Eerst noemen we een aantal maatregelen op erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. Daarna bespreken we een aantal kansrijke infrastructurele maatregelen voor fietsers.

#### • Infrastructurele maatregelen op erftoegangswegen (ETW)

De volgende maatregelen zijn essentiële bouwstenen om de belangrijkste risico's op 30- en 60km/uur-erftoegangswegen te verminderen en om deze uiteindelijk duurzaam veiliger te maken.

#### 30 km/uur (binnen de bebouwde kom)



##### Kruispuntplateaus ETW-ETW

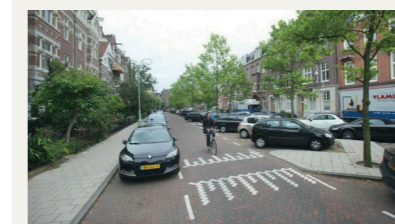
Een vlakke verhoging van het gehele kruispunt en met een op- en een afrit op elke tak van het kruispunt. Het plateau heeft een standaardhoogte van 120 mm en een sinusvormig profiel op de op- en afritten. Een hoogte van 80 mm kan worden toegepast wanneer de hoogte van 120 mm passeerproblemen voor grote voertuigen oplevert.

#### 60 km/uur (buiten de bebouwde kom)



##### Kruispuntplateaus ETW-ETW

Een vlakke verhoging van het gehele kruispunt en met een op- en een afrit op elke tak van het kruispunt. Het plateau heeft een standaardhoogte van 120 mm en een sinusvormig profiel op de op- en afritten. Een hoogte van 80 mm kan worden toegepast wanneer de hoogte van 120 mm passeerproblemen voor grote voertuigen oplevert.



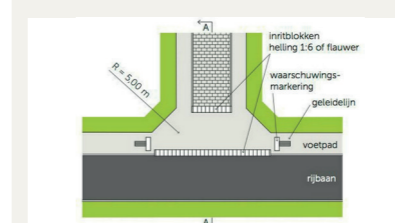
##### Korte rechtstanden/ verkeersdrempels

Rechtstanden van langer dan 100 meter op 30km/uur-wegen zijn ongewenst. Lange rechtstanden kunnen worden onderbroken door drempels of andere verticale elementen te plaatsen (120 mm hoog, 4,8 meter lang en met sinusvormige op- en afritten), eilanden, as-verspringingen/chicanes of slingers. Een hoogte van 80 mm kan worden toegepast wanneer de hoogte van 120 mm passeerproblemen voor grote voertuigen oplevert.



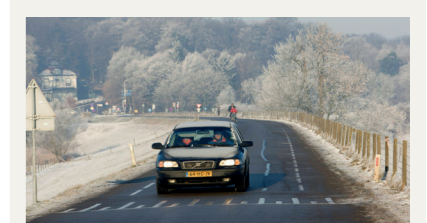
##### Korte rechtstanden/ snelheidsremmers

Hetzelfde als bij 30km/uur-erftoegangswegen maar met rechtstanden van maximaal 200 meter. Houd expliciet rekening met landbouwverkeer. Versmallingen en as-verspringingen zijn moeilijker toe te passen. Snelheidsremmers hebben daarom de voorkeur (120 mm hoog en 12 meter lang). Een hoogte van 80 mm kan worden toegepast wanneer de hoogte van 120 mm passeerproblemen voor grote voertuigen oplevert.



##### Uitritconstructies

Een uitritconstructie is een (verlenging van het) voetpad. De uitritconstructie wordt toegepast op zijstraten van gebiedsontsluitingswegen als overgang naar erven en 30 km/h-gebieden.



##### Rijloper 3 - 4,5 meter

Een ruim wegbeeld nodigt uit om hard te rijden. De 60km/uur-erftoegangsweg heeft daarom één rijloper van bij voorkeur 3 meter met daarnaast fiets(suggestie)stroken en bermen, gedeeltelijk voorzien van verharding. Bij lage intensiteiten kan de rijloper 3,5 meter zijn met daarnaast kantstroken van 0,5 meter.

• **Infrastructurele maatregelen op gebiedsontsluitingswegen (GOW)**

Een goed voorbeeld van 'grijze wegen' is het ontbreken van vrijliggende fietsvoorzieningen langs circa 40% van onze stedelijke 50- en 80km/uur-gebiedsontsluitingswegen. De volgende maatregelen zijn essentiële bouwstenen om deze grijze wegen duurzaam veiliger te maken.

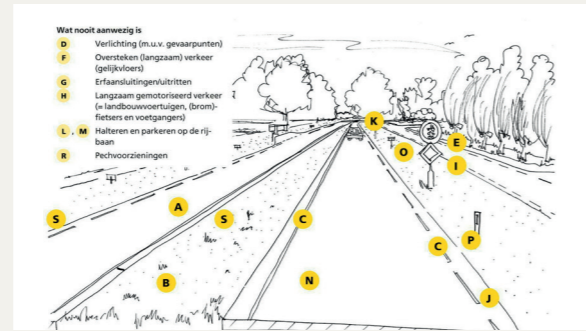
50 km/uur



**Vrijliggende fietspaden**

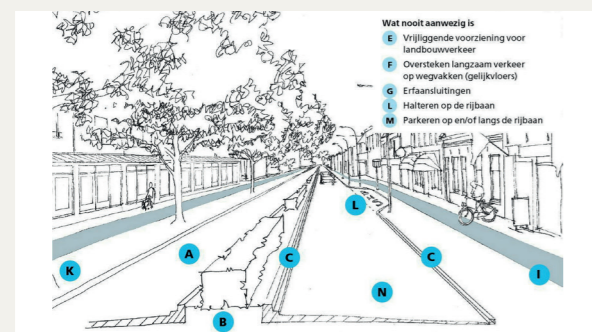
Een pad dat geen onderdeel uitmaakt van de rijbaan, bedoeld voor gebruik door fietsers en aangeduid met bord G11. In sommige situaties (zoals buiten de bebouwde kom) worden zowel snor- als bromfietsers verplicht ook gebruik te maken van vrijliggende fietspaden. Vrijliggende fietspaden zijn minimaal 2-4m breed (afhankelijk van het aantal rijrichtingen en de fietsintensiteit) en met een berm gescheiden van de hoofdrijbaan.

80 km/uur



**Fysiek gescheiden rijrichtingen**

Een fysiek gescheiden rijbaan voorkomt ernstige frontale ongevallen. Bij voorkeur wordt een harde rijrichtingscheiding aangebracht. Dit is alleen mogelijk op wegen waar geen landbouwverkeer wordt toegestaan.



**Geen parkeerstroken langs de rijbaan**

Parkeervakken- en stroken langs stedelijke gebiedsontsluitingswegen zijn ongewenst.



**Veilige bermen**

Breng langs 80km/uur-gebiedsontsluitingswegen een obstakelvrije berm van 6 meter aan of scherm obstakels binnen die 6 meter-zone af. De berm is voorzien van een vlucht- en bergingszone van 2,4 meter. De obstakelvrije berm dient voldoende draagkrachtig te zijn.



**Links afslaan verboden**

(Bij de eerstvolgende rotonde keren om vervolgens rechts af te slaan.) Om links afslaan op wegvakken te voorkomen, worden middengeleiders aangelegd.



**Minder/geen erfaansluitingen**

Langs 80km/uur-gebiedsontsluitingswegen behoren geen erfaansluitingen voor te komen. Er moeten parallelbanen worden aangelegd om percelen te ontsluiten.

• **Infrastructurele maatregelen voor fietsers**

De hoofdvormen van fietsvoorzieningen op wegvakken zijn (in toenemende mate van scheiding): suggestiestrook, fietsstrook, aanliggend fietspad en vrijliggend fietspad. De ontwerprichtlijnen voor deze verschillende fietsvoorzieningen staan in de [Ontwerpwijzer fietsverkeer \(CROW, 2006\)](#). Desondanks voldoen veel fietsvoorzieningen niet aan deze richtlijnen. Zo zorgen stoepranden, bermen en paaltjes voor bijna de helft van alle enkelvoudige fietsongevallen (zie onder andere de factsheet [Veiligheid voor fietsers](#)).

Mede uit deze feiten volgt dat de volgende maatregelen kunnen bijdragen aan een afname van het aantal (enkelvoudige) fietsongevallen.

*Aanbrengen kantmarkering*

In vergelijking met wegen zijn fietspaden minder goed zichtbaar. Door een vaak wisselend verloop leidt dit tot relatief veel enkelzijdige ongevallen in de berm, vooral in het donker. Fietspaden moeten daarom worden uitgevoerd met kantmarkering, bij voorkeur met reflecterende markering die de fietser ook nog kan voelen.

*Saneren onnodig geplaatste paaltjes en verticale elementen*

Paaltjes en andere verticale elementen op of vlak naast fietspaden zijn oorzaak van veel eenzijdige fietsongevallen en moeten zo veel mogelijk worden vermeden. Als regel wordt afgeraden obstakels te plaatsen op of vlak naast fietspaden. Waar het onvermijdelijk is, moeten attentie-verhogende markeringen worden aangebracht.

*Saneren verticale stoepranden*

Om rekening te houden met de bereikbaarheid van het fietspad en een goede oversteekmogelijkheden voor voetgangers, rolstoelgebruikers e.d., met name in verblijfsgebieden, gaat de voorkeur uit naar afgeschuinde stoepranden (boordstenen).

*Verharding*

Bij voorkeur worden fietsstroken en -paden uitgevoerd in een rode kleur en is de verharding gesloten. De verharding moet vlak zijn, voldoende stroef en vrij van scheuren, oneffenheden door opdruk van boomwortels, gaten of andere zaken die ertoe kunnen leiden dat de fietser in gevaar wordt gebracht.



**Snel van start met****VERKEERSONDERWIJS en -VOORLICHTING**

Verkeersonderwijs en verkeersvoorlichting zijn belangrijke pijlers van het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid. Denk aan verplichte verkeerslessen op de basisschool en aan landelijke campagnes zoals 'wie is de Bob?' en MONO. Ook op lokaal niveau kun je als provincie of gemeente investeren in verkeersonderwijs en -voorlichting. Naast basiskennis over deelnemen aan het verkeer gaat het om 'een leven lang leren', want het verkeer en de regels veranderen snel.

Over de effecten van verkeerseducatie op de verkeersveiligheid is relatief weinig bekend. Een effect op het ongevalsrisico is tot op heden niet aangetoond. Wel is bekend is dat educatie effectiever is als onderdeel van langdurige, herhaalde interventies in combinatie met andere maatregelen. Daarbij is het noodzakelijk om eerst een algemene basis te leggen voor verkeerskennis met expliciet aandacht voor verkeersveiligheid.

**Verkeersonderwijs**

Verkeersonderwijs hoeft niet alleen op kinderen en jongeren te zijn gericht. Als provincie of gemeente kun je bijvoorbeeld investeren in kennis- en vaardigheidstrainingen voor specifieke doelgroepen, zoals fietsers en oudere verkeersdeelnemers. Deelnemers ervaren dergelijke cursussen als nuttig, maar het effect op de verkeersveiligheid is lastig te meten. Bovendien is een effect op het ongevalsrisico tot op heden niet aangetoond. Het is belangrijk om educatieprojecten te evalueren op effectiviteit (verbetering van gedrag, kennis of attitudes), didactische kwaliteit van het programma en/of het bereiken van de doelgroep.

**Verkeersvoorlichting**

Ook met gerichte voorlichtingscampagnes kun je specifieke doelgroepen bereiken. Een goed voorbeeld is het platform [TeamAlert](#), dat zich expliciet richt op jongeren en beginnende bestuurders. Het blijkt dat dit soort campagnes vooral resultaat hebben in combinatie met politietoezicht en belonings- of andere acties. Ook heeft een voorlichtingscampagne meer effect naarmate de doelgroep zich meer betrokken voelt bij het onderwerp. Tot slot kunnen sociale media (Facebook, Twitter) het bereik en de mogelijkheden van een campagne vergroten. Het gebruik van sociale media kan echter ook nadelig werken door een overvloed aan (ongecontroleerde) informatie. Een goede voorlichtingscampagne vraagt een goede voorbereiding en evaluatie.

**Meer lezen?**

[Factsheet Verkeersvoorlichting](#)

[Factsheet Verkeerseducatie](#)

[Factsheet Veiligheid voor fietsers](#)

[Factsheet Oudere verkeersdeelnemers](#)

[Factsheet Verkeersveiligheid van de basisschoolomgeving](#)

**Snel van start met****HANDHAVING**

Provinciaal en gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid gaat voor een belangrijk deel om lokale keuzes. Daarbij moet nauw wordt samengewerkt binnen de lokale driehoek van burgemeester, Openbaar Ministerie en politie, maar ook met wegbeheerders en partners zoals Veilig Verkeer Nederland.

**Verkeerstoezicht**

Verkeerstoezicht is een belangrijk onderdeel van verkeersveiligheidsbeleid. Verkeerstoezicht wordt uitgevoerd door de algemene basisteams en door de teams Verkeer van de politie. De landelijke prioriteiten zijn de zogenaamde VARAS-feiten: veelplegers, afleiding, rood licht, alcohol/drugs en snelheid. Daarnaast is er aandacht voor actuele ontwikkelingen zoals en fietsverlichting.

**Lokale keuzes**

De inzet van de politie wordt lokaal bepaald. Naast de prioriteiten is er ruimte, afhankelijk van de behoeften, om ook op andere feiten in te zetten. Voor de inzet van de basisteams is het van belang dat verkeersveiligheid (structureel) op de agenda van het driehoeksoverleg komt te staan. De betrokken partijen kunnen bijvoorbeeld samen kiezen voor wisselende locaties voor snelheidscontroles. Maar er zijn ook tal van andere agendapunten denkbaar, zoals extra toezicht op verkeerssituaties rond basisscholen en lokale parkeerproblematiek. Voor bepaalde feiten die de leefbaarheid raken, kunnen gemeenten hiervoor ook bijzondere opsporingsambtenaren (boa's) inzetten voor extra handhaving.

**Meer lezen?**

[Factsheet Politietoezicht in het verkeer](#)

[Factsheet Verkeersveiligheid van de basisschoolomgeving](#)

