

6. Beleidsvisie gemeente Woudenberg

6.1 Visie en doelen

In Woudenberg hebben vanaf 2000 gemiddeld 30 letselongevallen per jaar plaatsgevonden waarbij per jaar 35 personen gewond raakten en twee personen om het leven kwamen. De gemeente Woudenberg stelt zich ten doel het aantal letselongevallen en slachtoffers in 2010 met 10% te hebben teruggedrongen tot maximaal 27 letselongevallen en 33 letselachtoffers¹². Deze doelstelling is in lijn met de door de provincie Utrecht in het SMPU vastgestelde doelstelling en iets ambitieuzer dan de doelstelling op landelijk niveau.

6.2 Maatregelen

Om de bovengenoemde doelstelling te verwezenlijken zal het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid de komende jaren gericht zijn op drie pijlers:

- duurzaam veilige inrichting van de infrastructuur en infrastructurele aanpassing van de meest onveilige locaties;
- voorlichting over de gevaren in het verkeer aan kwetsbare verkeersdeelnemers (zoals schoolgaande kinderen);
- handhaving van de verkeersregels.

6.2.1 Duurzaam veilige infrastructuur

De gemeente Woudenberg streeft naar inrichting van de infrastructuur volgens de principes van Duurzaam Veilig. Hieronder wordt verstaan dat de wegen zodanig worden ingericht dat weggebruikers worden gestimuleerd een veilig verkeersgedrag te vertonen en dat het hen in een aantal gevallen zelfs onmogelijk wordt gemaakt onveilig verkeersgedrag te vertonen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan snelheidsremmende voorzieningen en het weren van doorgaand verkeer uit wegen die daar niet voor bedoeld zijn.

Wegen die nog niet op een 'duurzaam veilige' manier zijn ingericht zullen de komende jaren worden aangepakt. Hierbij wordt uit financieel oogpunt en om de hinder voor het verkeer te beperken zoveel mogelijk aangesloten bij reguliere onderhoudswerkzaamheden. In eerste instantie wordt prioriteit gegeven aan de herinrichting van wegvakken buiten de bebouwde kom omdat daar de meeste ongevallen gebeuren en vooral ook omdat het letsel voor de betrokkenen daar veelal ernstig is.

Op locaties waar veel ongevallen gebeuren zullen infrastructurele aanpassingen worden doorgevoerd. De te nemen maatregelen zijn hierbij uiteraard afhankelijk van de aard en de omvang van de verkeersonveiligheid.

Gezien het grote aantal provinciale wegen dat de gemeente Woudenberg doorkruist en het grote aandeel van deze wegen in de verkeersonveiligheid, is het verbeteren van de verkeersveiligheid in Woudenberg geen exclusieve gemeentelijke taak. De gemeente Woudenberg is weliswaar niet direct verantwoordelijk voor de verkeersonveiligheid op provinciale wegvakken maar zal desondanks samenwerken met de provincie Utrecht in het bestrijden van deze onveiligheid.

¹²

Aangezien het aantal ongevallen en letselachtoffers per jaar sterk fluctueert, stellen wij voor bij het evalueren van deze doelstelling, het gemiddeld aantal letselachtoffers over de jaren 2009, 2010 en 2011 te kiezen.

6.2.2 Educatie en gedragsbeïnvloeding

De gemeenten Renswoude, Scherpenzeel en Woudenberg voeren sinds 1987 een gemeenschappelijk beleid op het gebied van verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding.

In de werkgroep Actie-25% nemen ambtenaren en wijkagenten uit de drie gemeenten deel evenals de plaatselijke 3VO-afdeling. De werkgroep legt jaarlijks een werkplan en een bijbehorende begroting voor aan de stuurgroep welke bestaat uit de portefeuillehouders (wethouders) van de drie gemeenten. De stuurgroep stelt het werkplan vast. De uitvoering van de projecten is voornamelijk in handen van 3VO. De projecten worden gesubsidieerd door het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Utrecht en Gelderland. Daarnaast betalen de gemeenten een substantieel bedrag welke is gebaseerd op het inwoneraantal.

Veel van de projecten die in het werkplan 2005 staan, worden al jaren met succes uitgevoerd. Hieronder volgt een overzicht van de projecten met daarbij een korte omschrijving.

- *Beveiligingsmiddelen*
Door middel van een kantelsimulator en voorlichtingsmateriaal kunnen mensen ondervinden wat de gevolgen zijn bij het niet dragen van autogordels. De politie controleert regelmatig gericht op autogordels.
- *Verkeerseducatie basisonderwijs*
Leerlingen van groep 7 van de basisscholen krijgen worden getoetst op hun kennis van het verkeer door het afleggen van een theoretische en praktische verkeersproef.
- *Verkeersouders*
De werkgroep stimuleert door middel van het betalen van de cursussen dat elke school minimaal één verkeersouder heeft. Een verkeersouder dient als tussenpersoon tussen ouders, directie en gemeente en bevordert de verkeersveiligheid rond de school.
- *Wij gaan weer naar school*
Door het ophangen van spandoeken en posters attendeert de gemeente de weggebruiker erop dat de scholen weer zijn begonnen.
- *Informatie via posterframes*
Door het (laten) aanbrengen van posters in posterframes wordt de weggebruiker geattendeerd op landelijke of regionale alcohol-, snelheids-, gordelcampagnes etc.
- *Voorlichting ouderen*
Eens in de twee jaar kunnen ouderen deelnemen aan de BROEM-ritten. Onder leiding van een instructeur wordt de rijvaardigheid van de deelnemer getest. Tevens wordt uitleg gegeven over (nieuwe) verkeersregels en verkeersborden.
- *Veilig fietsen*
Voordat de wintertijd ingaat worden de fietsen van de basisschoolleerlingen (groep 6,7 en 8) preventief gecontroleerd met nadruk op verlichting en reflectie.
- *Dode hoek*
Middels onderwijspakketten, videobanden en echte vrachtwagens worden kinderen aangeleerd wat een chauffeur wel en niet kan zien vanuit zijn cabine.
- *Verkeerstuin*
Voordat de praktische verkeersexamen plaats vindt, kunnen leerlingen van groep 7 van de basisscholen nog eenmaal oefenen en wel in de Verkeerstuin

- te Utrecht. Onder begeleiding van de politie kunnen de kinderen hun vaardigheden en kennis laten testen.
- o *Bromfietscursus*
Zonder dat de gemeente het bromfietsgebruik stimuleert, wil zij dat bromfietsbestuurders goed opgeleid de weg op gaan. Daarom kunnen beginnende bromfietsers (die 16 jaar worden) met subsidie volledig worden opgeleid, zowel theoretisch als praktisch.

De gemeente Woudenberg wil de komende jaren extra aandacht besteden aan kwetsbare groepen in het verkeer zoals schoolgaande kinderen en jongeren tussen 12 en 24 jaar oud.

De cijfers tonen aan dat jonge kinderen nauwelijks betrokken zijn bij ernstige ongevallen maar inspanningen blijven noodzakelijk om deze situatie te handhaven. Alle zeven basisscholen in Woudenberg zijn aangesloten bij het Utrechts Verkeersveiligheidslabel (UVL). Dit veiligheidslabel – dat is ingevoerd door het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Utrecht – is een kwaliteitskeurmerk voor scholen die verkeersveiligheid een vaste plaats geven in hun schoolbeleid. Om in aanmerking te komen voor het UVL moet een school werken aan een structurele kwaliteitsverbetering op het gebied van:

- o verkeerslessen;
- o verkeerseducatieprojecten;
- o praktische verkeersproef;
- o verkeersveiligheid van de schoolomgeving en de school-thuisroutes;
- o betrokkenheid van de ouders bij verkeerseducatie ('3VO verkeersouders')

De gemeente Woudenberg ondersteunt de basisscholen zowel inhoudelijk als financieel bij onderdelen van het Utrechts Verkeersveiligheidslabel en zal daar de komende jaren mee doorgaan.

De bevolking van Woudenberg bestaat voor een relatief klein gedeelte uit jongeren tussen de 12 en 24 jaar oud maar zij zijn betrokken bij 41% van alle letselgevallen. De relatieve ongevalsbetrokkenheid van de groep jongeren tussen 18 en 24 jaar oud is zelfs nog groter (zij vormen 8% van de bevolking maar zijn betrokken bij 27% van alle letselgevallen). Extra aandacht voor deze groepen is dringend noodzakelijk. Problematisch is wel dat de invloed van de gemeente Woudenberg beperkt is: massamediale voorlichting is niet in de eerste plaats een gemeentelijke taak en er zijn geen middelbare scholen gevestigd in Woudenberg. De gemeente Woudenberg neemt desondanks twee maatregelen:

- o geïntensiveerd politietoezicht op specifiek jongeren in het verkeer (zie ook de volgende paragraaf);
- o extra voorlichting op middelbare scholen die door veel leerlingen uit Woudenberg bezocht worden.

6.2.3 Handhaving

De derde pijler van het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid is handhaving van de verkeersregels. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat verkeershandhaving geen gemeentelijke taak is en de gemeente Woudenberg afhankelijk is van de prioriteitsstelling van de politie. Verkeershandhaving is vooral van belang en effectief op wegen met een relatief hoge verkeersintensiteit waarvan de inrichting niet uitnodigt tot het gewenste verkeersgedrag. Daarmee moet handhaving vooral als een tijdelijk instrument worden gezien waarbij op langere termijn altijd gestreefd moet worden naar een duurzaam veilige inrichting die wel uitnodigt tot een veilig verkeersgedrag. De manier waarop gehandhaafd wordt is afhankelijk van de aard van

de verkeersonveiligheid: op onveilige wegvakken (waar een te hoge snelheid veelal een van de ongevalsoorzaken is) ligt mobiele en onopvallende handhaving voor de hand terwijl op black spots meer effect mag worden verwacht van zichtbare permanente handhaving (flitskasten).

6.3 Infrastructurele aandachtspunten

Uit de verkeersveiligheidsanalyses blijkt dat de verkeersonveiligheid zich vooral manifesteert op wegvakken buiten de bebouwde kom en geconcentreerd is in de noordoostelijke hoek van de gemeente Woudenberg. Infrastructurele maatregelen zullen dan ook vooral gericht zijn op de Moorsterweg, Voskuilerweg en Voskuilerdijk. Daarnaast zullen aanpassingen worden doorgevoerd op de kruising tussen de Maarsbergseweg en de Ringelpoel en op een aantal kruispunten binnen de bebouwde kom. Onderstaand wordt een overzicht gegeven van alle locaties waar infrastructurale maatregelen zullen worden genomen.

6.3.1 Moorsterweg

Op de Moorsterweg hebben zich de laatste vier jaar 15 ongevallen voorgedaan waarbij 7 letselslachtoffers zijn gevallen (waarvan 5 in 2003). Alle ongevallen hebben plaatsgevonden op relatief rechte wegedeelten en niet op kruisingen of in bochten. Hoewel het krappe profiel van de Moorsterweg niet uitnodigt tot hard rijden, lijkt een te hoge snelheid de belangrijkste oorzaak van de ongevallen. Het relatief hoge aantal slachtoffers lijkt verklaard te kunnen worden door de bomen direct langs de weg.

Moorsterweg



Om de verkeersveiligheid te verbeteren is het noodzakelijk snelheidsremmende voorzieningen aan te brengen op de Moorsterweg. Gezien de aard van de weg en de snelheidslimiet ter plaatse dient gekozen te worden voor drempels die met een snelheid van circa 60 kilometer per uur overreden kunnen worden. Verder zal er een plateau worden aangelegd op de kruising met de Kolfshoterdijk om de snelheid van het autoverkeer ter plaatse te reduceren. Het zicht vanuit de Kolfshoterdijk is dermate slecht dat wel voorgesteld wordt de voorrangregeling te handhaven.

6.3.2 Voskuilerweg

Op de Voskuilerweg zijn de afgelopen vier jaar 17 ongevallen gebeurd waarbij 6 personen gewond zijn geraakt (waarvan 4 in 2003). De meeste onveilige locatie is de bocht tussen de kruising met de Roffelaarskade en de kruising met de Voskuilerdijk (5 ongevallen). Voor de bocht zal een waarschuwbord worden geplaatst om verkeer te attenderen op de gevaarlijke situatie en in de bocht zullen bord-schilden worden geplaatst. Verder zullen ook op de Voskuilerweg snelheidsremmende voorzieningen moeten worden aangebracht, zeker gezien het relatief brede profiel van de weg en de relatief hoge verkeersintensiteit.

De kruising tussen de Voskuilerweg en Voskuilerdijk is erg onveilig. Op deze kruising zijn de afgelopen jaren vijf ongevallen gebeurd. De onveiligheid op deze locatie wordt veroorzaakt door het slechte zicht vanuit de Voskuilerweg en met name de Langesteeg op het kruispunt, de – gezien de intensiteit en de breedte van het wegprofiel – onlogische voorrangssituatie voor verkeer op de Voskuilerdijk en de hoge snelheid van het

Kruising Voskuilerdijk - Voskuilerweg



autoverkeer op de Voskuilerdijk. Om de verkeersveiligheid op de kruising te verbeteren zal een plateau worden aangelegd en wordt voorgesteld de voorrangssituatie op te heffen. Daarnaast zou het zinvol zijn de twee bomen aan de noordkant van de kruising te kappen om het verkeer uit de Langesteeg meer zicht te geven op het kruispunt en de bijbehorende bebording.

6.3.3 Voskuilerdijk

Op de Voskuilerdijk zijn de afgelopen vier jaar 10 ongevallen gebeurd waarbij 6 personen letsel hebben opgelopen. De ongevallen hebben zich verspreid over het wegvak voorgedaan. Overschrijding van de snelheidslimiet lijkt ook hier de belangrijkste oorzaak van de ongevallen. Om de snelheid van het autoverkeer te reduceren zullen ook op de Voskuilerdijk snelheidsremmers worden aangelegd. Daarnaast wordt op de kruising met de Kolfschoterdijk een plateau aangelegd.

6.3.4 Kruising Maarsbergseweg – Ringelpoel

Op de kruising tussen de Maarsbergseweg en de Ringelpoel hebben zich de afgelopen vier jaar 9 ongevallen voorgedaan waarbij 6 personen gewond zijn geraakt. De onveiligheid lijkt voornamelijk terug te voeren op de hoge intensiteit en hoge snelheid van het autoverkeer op de Maarsbergseweg waardoor oversteken of linksaf slaan onder sommige omstandigheden een hachelijke onderneming is.

Kruising Maarsbergseweg - Ringelpoel



Op lange termijn is het aan te bevelen het kruispunt te herconstrueren met een middengeleider om de situatie voor overstekende fietsers en afslaande automobilisten veiliger te maken.

6.3.5 Kruising Maarsbergseweg – Laanzicht

Op de kruising tussen de Maarsbergseweg en Laanzicht zijn de afgelopen vier jaar 9 ongevallen gebeurd waarbij 4 personen letsel hebben opgelopen. Opvallend is dat drie van deze vier slachtoffers zijn gevallen op de kruising tussen de parallelweg van de Maarsbergseweg en Laanzicht. Deze

ongevallen lijken het gevolg van het slechte zicht vanuit de parallelweg en de relatief hoge snelheid van het autoverkeer uit Laanzicht. De gemeente Woudenberg zal maatregelen treffen om de snelheid van het autoverkeer uit Laanzicht te reduceren. Hiertoe zal vlak voor de kruising met de parallelweg een snelheidsremmende voorziening worden aangebracht. Bijkomend voordeel hiervan is dat de ingang van de 30km-zone extra wordt geaccentueerd. Op termijn zou het bovendien aanbeveling verdienen de fietsoversteek te bundelen met die voor het autoverkeer. Op dit moment is het voor afslaande automobilisten lastig om én op het naderende autoverkeer én op de naast hen overstekende fietsers te letten.

Kruising Laanzicht-Parallelweg-Maarsbergseweg



6.3.6

Kruising Europaweg – Stationsweg West – Laan 1940-1945

Hoewel op deze kruising nauwelijks ongevallen zijn gebeurd, beoordelen inwoners van Woudenberg deze toch als de meest onveilige locatie binnen de gemeentegrenzen. Het feit dat overstekende fietsers vanuit de Laan 1940-1945 voorrang hebben op het autoverkeer en het ontbreken van

snelheidsremmende voorzieningen voor auto's vanuit de Stationsweg West en de Europaweg maakt deze locatie een potentieel conflictpunt. Er zal over de gehele lengte van de bocht en de fietsoversteekplaats een plateau worden aangelegd om de snelheid van het autoverkeer te

Kruising Europaweg–Stationsweg West



reduceren en de voorrangssituatie voor langzaam verkeer te benadrukken. Om de hinder voor de bussen te beperken wordt voorgesteld een langgerekt plateau aan te leggen dat begint voor de bocht en doorloopt tot net na de fietsoversteekplaats ter hoogte van de Laan 1940-1945.

Op termijn wordt gestreefd naar de aanleg van een rotonde, mede in verband met de ontsluiting van de nieuwe woonwijk aan de noordoostzijde van Woudenberg.

6.3.7 **Kruising Voorstraat – Burgwal – Vondellaan**

Ook op deze kruising gebeuren weinig ongevallen maar door inwoners van Woudenberg wordt de kruising vanwege de onduidelijke voorrangssituatie als erg onveilig beoordeeld. Om de voorrang te verduidelijken wordt voorgesteld bebording te plaatsen aan de west- en noordkant van het kruispunt met het voorrangstracé en de uitritconstructie te verduidelijken met voorrangsmarkering.

Kruising Voorstraat-Burgwal-Vondellaan



6.3.8 **Kruising Dorpsstraat – de Nieuwe Poort**

Inwoners van Woudenberg beoordelen dit kruispunt als zeer onveilig vanwege de onduidelijke voorrangssituatie.

Voorgesteld wordt de voorrangssituatie te benadrukken door extra bebording en markering en een betere opstelruimte voor fietsers te realiseren. Het wijzigen van de voorrangssituatie wordt niet wenselijk geacht in verband met het drukke verkeer vanuit de Dorpsstraat naar de Nieuwe Poort en vice versa en het grote aandeel vrachtverkeer.

Kruising Dorpsstraat-Nieuwe Poort



6.4 **Niet infrastructurele aandachtspunten**

Uit de ongevalsgegevens blijkt dat jongeren tussen de 12 en 24 jaar in Woudenberg een veel groter risico lopen om bij een ernstig ongeval betrokken raken dan overige leeftijdsgroepen. De gemeente Woudenberg zal in overleg met middelbare scholen die door veel leerlingen uit Woudenberg worden bezocht, nagaan welke mogelijkheden er zijn om jongeren bewuster te maken van de gevaren in het verkeer. Daarnaast zal bij de regiopolitie aandacht worden gevraagd voor toezicht op het verkeersgedrag van specifiek jongeren.

7. Uitvoeringsprogramma

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de maatregelen die de gemeente Woudenberg de komende jaren zal treffen om de verkeersveiligheid te vergroten. Hierbij wordt per maatregel beschreven wat de kosten zijn en wat het verwachte veiligheidseffect is van de maatregel. Zodoende kan aan elke maatregel een bepaalde prioriteit worden toegekend (uitgedrukt in de jaarlijkse slachtofferreductie per €10.000,-).

7.1 Maatregelen buiten bebouwde kom

In de onderstaande tabel 7.1 wordt een overzicht gegeven van de maatregelen die de gemeente Woudenberg de komende jaren zal treffen om de verkeersveiligheid buiten de bebouwde kom te verbeteren. Een overzicht hiervan is ook terug te vinden op kaart 7.2. De meest kosteneffectieve maatregel is de aanleg van een plateau op de kruising van de Voskuilerweg en Voskuilerdijk. Ook de herinrichting van de Moorsterweg, de Voskuilerdijk en de Voskuilerweg zijn relatief kosteneffectief.



maatregel	kosten	effectiviteit (in slachtofferreductie per jaar)	prioriteit ¹³
Aanleg plateau op kruispunt Voskuilerweg – Voskuilerdijk – Langesteeg en opheffen voorrangregeling	€10.000,-	- 35% (- 0,44 slachtoffers per jaar) ¹⁴	0,44
Herinrichting Moorsterweg met drie drempels	€15.000,-	- 35% (- 0,61 slachtoffers per jaar)	0,41
Herinrichting Voskuilerdijk met drie drempels	€15.000,-	- 35% (- 0,44 slachtoffers per jaar)	0,29
Herinrichting Voskuilerweg met vier drempels en plaatsing waarschuwingsbebording bocht tussen kruising met Voskuilerdijk en Roffelaarskade	€20.000,-	- 35% (- 0,53 slachtoffers per jaar)	0,27
Aanleg plateau op kruispunt Voskuilerdijk – Kolschoterdijk en opheffen voorrangregeling	€10.000,-	- 35% (- 0,09 slachtoffers per jaar)	0,09
Aanleg plateau op kruispunt Moorsterweg – Kolschoterdijk	€10.000,-	- 35% (0 slachtoffers per jaar)	0

¹³ Jaarlijkse slachtofferreductie per €10.000,-. Hoe hoger de waarde, hoe kosteneffectiever de maatregel.

¹⁴ Maatregel-Wijzer Verkeersveiligheid. Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer

Kaart 7.2 *Maatregelen buiten bebouwde kom*¹⁵



-  = plateau
-  = drempels

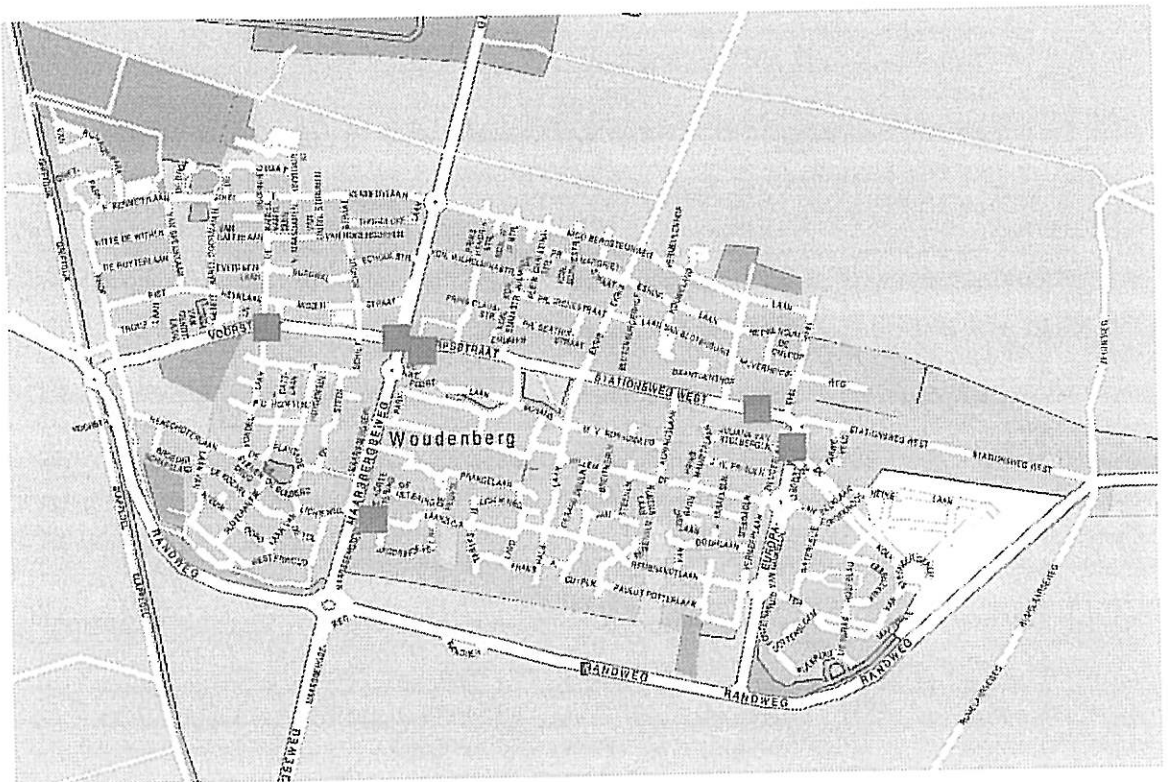
¹⁵ De symbolen corresponderen niet met de exacte locatie van de drempels.

7.2 Maatregelen binnen bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom is de aanleg van een snelheidsremmer op Laanzicht voor de kruising met de parallelweg van de Maarsbergseweg het meest kosteneffectief. Daarnaast is er een aantal maatregelen waarvan het moeilijk is de effectiviteit in te schatten maar waarvan de kosten nihil zijn.

Tabel 7.3 Maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom.			
maatregel	kosten	effectiviteit (in slachtofferreductie per jaar)	prioriteit ¹⁶
Drempel Laanzicht voor kruising met parallelweg Maarsbergseweg	€5.000,-	- 35% (- 0,26 slachtoffers per jaar)	0,52
Plateau kruising Europaweg – Stationsweg West – Laan 1940-1945	€10.000,-	0	0
Verbetering bebording en markering kruispunt de Nieuwe Poort	Nihil	0	0
Bebording kruising Voorstraat – Burgwal - Vondellaan	Nihil	- 25% (- 0,06 slachtoffers per jaar)	Onbekend

Kaart 7.4 Maatregelen binnen bebouwde kom



¹⁶ Jaarlijkse slachtofferreductie per €10.000,-. Hoe hoger de waarde, hoe kosteneffectiever de maatregel.

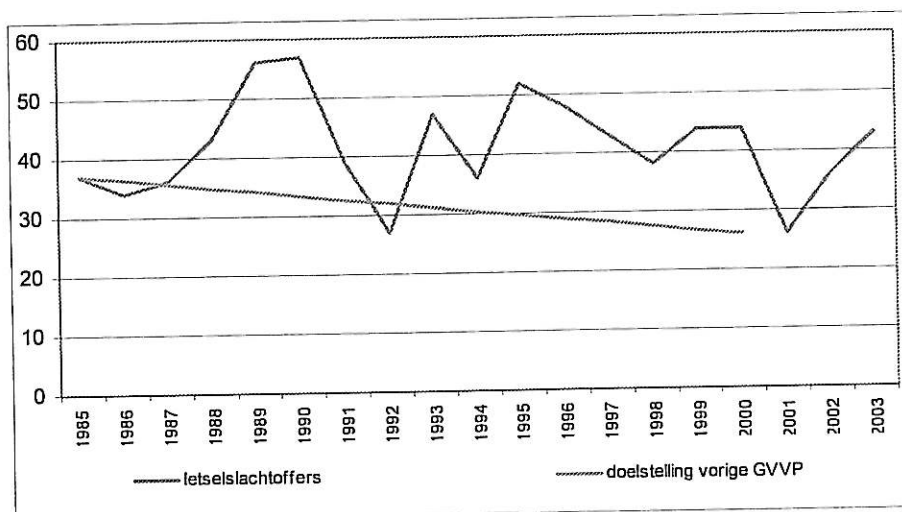
DEEL III: BELEIDSEVALUATIE

8. Evaluatie veiligheidsbeleid Woudenberg

8.1 Verkeersveiligheidsdoelstelling vorige GVVP

In het vorige GVVP (dat dateert van 1997) was de doelstelling opgenomen het aantal verkeersslachtoffers in 2000 te hebben teruggedrongen tot 26 (een reductie van 25% ten opzichte van het aantal slachtoffers in 1985). Zoals uit de onderstaande grafiek blijkt, is deze doelstelling niet gehaald. In 2000 waren 44 personen slachtoffer van een ernstig verkeersongeval tegenover 37 in 1985.

Figuur 8.1 Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers (doden en gewonden) in Woudenberg gerelateerd aan doelstelling



In dit hoofdstuk wordt nagegaan welk effect de maatregelen uit het vorige GVVP hebben gehad op de verkeersveiligheid op de betreffende locaties. Hierbij wordt een vergelijking gemaakt tussen het aantal verkeersslachtoffers tussen 1994 en 1996 (de periode op basis waarvan in het vorige GVVP maatregelen zijn genomen) en het aantal verkeersslachtoffers tussen 2000 en 2003 (de periode die in dit GVVP is belicht). Hierbij moet wel worden opgemerkt dat het aantal verkeersslachtoffers tussen 1994 en 1996 beduidend hoger lag dan in 1985 waardoor deze vergelijking niet in alle gevallen een verklaring biedt voor het hogere aantal verkeersslachtoffers in 2000 ten opzichte van 1985.

8.2 Evaluatie maatregelen

Tussen 1994 en 1996 raakten jaarlijks gemiddeld 45 personen gewond (of werden gedood) als gevolg van een verkeersongeval. Tussen 2000 en 2003 vielen jaarlijks gemiddeld 37 letselslachtoffers bij verkeersongevallen. De eerste indruk is dus dat de maatregelen uit het vorige GVVP een positief effect hebben gehad op de verkeersveiligheid.

8.2.1 Maatregelen black spots

In de onderstaande tabel wordt voor de tussen 1994 en 1996 meest onveilige black spots aangegeven hoeveel letselongevallen daar tussen 2000 en 2003 hebben plaatsgevonden en welke maatregelen er op de betreffende locaties genomen zijn die een mogelijke verklaring vormen voor deze ontwikkelingen. Hieruit blijkt

dat de aanleg van een rotonde op de kruising tussen de Voorstraat en de Randweg zeer effectief is geweest. Overigens is het aantal letselongevallen op drie andere locaties ook gedaald zonder dat hier maatregelen zijn genomen. Op twee locaties is het aantal letselongevallen toegenomen. Op de kruising tussen de Voskuilerweg en de Voskuilerdijk is het aantal letselongevallen gestegen van 2 naar 4 ondanks het aanbrengen van een rood kruisingsvlak. Op de kruising tussen de Europaweg en de Randweg is het aantal letselongevallen van 1 naar 2 gestegen. Sinds het uitkomen van het vorige GVVP zijn op deze kruising overigens geen maatregelen genomen (ondanks de aanbeveling een minirotonde aan te leggen).

	aantal letselongevallen 1994-1996 ¹⁷	aantal letselongevallen 2000-2003 ¹⁸	ontwikkeling aantal letselongevallen ¹⁹	genomen maatregelen
Kruising Randweg - Voorstraat	4 (2)	1	- 81%	Aanleg rotonde
Kruispunt de Poort	2 (1)	2	- 25%	Extra bebording ²⁰
Kruising Zeisterweg - Amersfoortseweg - Doomseweg	2	2 (1)	- 25%	Geen
Kruising Voskuilerweg - Voskuilerdijk	2	4	+ 50%	Rood kruisingsvlak
Prins Hendrikstraat - Nico Bergsteijnweg	2	0		Aanleg plateau
Kruising Europaweg - Randweg	1	2	+ 50%	Geen
Kruising Ceeresteinselaan - John F. Kennedylaan - Nico Bergsteijnweg	1	0		Aanleg rotonde

8.2.2 Maatregelen onveilige wegvakken

In de onderstaande tabel wordt voor de tussen 1994 en 1996 meest onveilige wegvakken aangegeven hoe de verkeersveiligheid zich daar heeft ontwikkeld en welke maatregelen zijn genomen die deze ontwikkeling mogelijk kunnen verklaren. Op twee van de drie meest onveilige wegvakken heeft zich een daling van het aantal letselongevallen voorgedaan. Alleen op het gedeelte van de Zeisterweg tussen de kruising met de Amersfoortseweg en de Randweg is sprake van een toename van het aantal letselongevallen. Vrijwel alle hieronder vermelde wegvakken worden overigens beheerd door de provincie Utrecht. Alleen de Moorsterweg (+ 13%), de Voskuilerdijk (0), de Laagerfseweg (-75%) en de Steeg (-62%) zijn gemeentelijke wegen.

¹⁷ Tussen haakjes wordt het aantal ongevallen weergegeven waarbij één of meer dodelijke slachtoffers zijn gevallen.

¹⁸ Tussen haakjes wordt het aantal ongevallen weergegeven waarbij één of meer dodelijke slachtoffers zijn gevallen.

¹⁹ Let op: een periode van 4 jaar wordt vergeleken met een periode van 3 jaar!

²⁰ Er is ook geëxperimenteerd met het afsluiten van de oversteek van de Maarsbergseweg voor autoverkeer

Tabel 8.3 Ontwikkeling verkeersonveiligheid op meest onveilige wegvakken vorige GVVP				
	aantal letselongevallen 1994-1996 ²¹	aantal letselongevallen 2000-2003	ontwikkeling aantal letselongevallen	genomen maatregelen
Zeisterweg N224 (Traaijweg – Amersfoortseweg)	7	4 (2)	- 57%	Geleiderail in bocht en extra waarschuwings- bebording
Zeisterweg N224 (Amersfoortseweg – Randweg)	7 (1)	13 (2)	+ 39%	Geen
Geeresteinselaan (Nico Bergsteijnweg – Arnhemseweg)	7	7	- 25%	Geen
Stationsweg Oost	5	5	- 25%	Extra bebording en handhaving
Moorsterweg	4 (1)	6	+ 13%	Verlaging snelheidslimiet naar 60km/h
Randweg	3	7	+ 75%	Geen
Voskuilerdijk	3	4	0	Verlaging snelheidslimiet naar 60km/h
Laagerseweg	3	1	- 75%	Geen
De Steeg	2	1	- 62%	Geen

²¹ Tussen haakjes wordt het aantal ongevallen weergegeven waarbij één of meer dodelijke slachtoffers zijn gevallen.