

factsheet

Stappenplan Risicoanalyse

Praktijkvoorbeeld van de
gemeente Schiedam



In het [‘Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030’](#) is afgesproken dat elke regio een risicoanalyse maakt van het eigen verkeerssysteem. Zo’n risicoanalyse laat zien op welke punten het lokale verkeerssysteem moet worden verbeterd om onveilige situaties te voorkomen. Als hulpmiddel voor gemeenten heeft het Kennisnetwerk SPV hiervoor een praktische tool ontwikkeld: het Stappenplan Risicoanalyse. Een risicoanalyse van de gemeente Schiedam laat goed zien hoe het stappenplan in de praktijk werkt.

Wat is een Risicoanalyse?

Een risicoanalyse brengt de belangrijkste risico’s in het verkeerssysteem in kaart: welke wegkenmerken, situaties of gedragingen van verkeersdeelnemers vormen een potentieel gevaar voor de verkeersveiligheid in de regio? Het Kennisnetwerk SPV heeft hiervoor een praktische tool ontwikkeld: het Stappenplan Risicoanalyse.

Volgens het stappenplan kijken wegbeheerders eerst naar drie belangrijke [risico-indicatoren](#) of ‘Safety Performance Indicators’ (SPI’s): de kwaliteit van infrastructuur, rijsnelheden en rijden onder invloed. Daarnaast worden ook de geregistreerde ongevallen geanalyseerd.

Praktijkvoorbeeld: de gemeente Schiedam

In dit voorbeeld laten we zien hoe de gemeente Schiedam deze stappen in de praktijk heeft toegepast. Bij elke stap zoomen we in op de belangrijkste bevindingen. Daarbij kijken we in dit voorbeeld slechts naar een klein deel van het Schiedamse weggennet. Op die manier is goed te zien dat je ook met een vereenvoudigde versie van het stappenplan op korte termijn

- Stap 1.  Begin met de basis: hoe is de bevolking samengesteld?
- Stap 2.  Kijk naar de infrastructuur van de wegen en fietspaden
- Stap 3.  Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente?
- Stap 4.  Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol of drugs?
- Stap 5.  Kijk (ook) naar ongevallen- en slachtoffercijfers
- Stap 6.  Prioriteren: Welke risico’s pakken we als eerste aan?

De hoofdstappen van het Stappenplan Risicoanalyse

Risicoanalyse

Het Stappenplan
Risicoanalyse →

Stap 1: Hoe is de bevolking
samengesteld? →

Stap 2: Kijk naar de
infrastructuur van wegen
en fietspaden →

Stap 3: Hoe hard rijden
verkeersdeelnemers in
jouw gemeente? →

Stap 4: Hoeveel
bestuurders rijden onder
invloed van alcohol of
drugs? →

Stap 5: Kijk (ook) naar
ongevallen- en
slachtoffercijfers →

Stap 6: Prioriteren:
welke risico’s pakken we
als eerste aan? →



al veel nuttige informatie kunt verzamelen. Ter indicatie: de gemeente Schiedam heeft ongeveer 11 uur besteed aan deze inventarisatie.

Maatregelen onderbouwen

Een risicoanalyse brengt de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem in kaart. Soms zul je als verkeersprofessional denken: dat wisten we toch allang? Zo zullen de risico's voor kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, kinderen) of van rijden onder invloed meestal niet veel afwijken van het landelijke beeld.

Aan de andere kant kan een risicoanalyse belangrijke nieuwe inzichten geven in potentieel gevaarlijke knelpunten van de infrastructuur. Op die manier kun je met een risicoanalyse onderbouwen welke wegen in jouw gemeente als eerste aangepakt moeten worden. En niet onbelangrijk: je kunt een risicoanalyse gebruiken om de belangrijkste stakeholders (wethouder, gemeenteraad) en burgers te overtuigen van de noodzaak van (infrastructurele) maatregelen.

Praktijkvoorbeeld Stappenplan Risicoanalyse (gemeente Schiedam)

Dit praktijkvoorbeeld laat zien hoe de gemeente Schiedam het [Stappenplan Risicoanalyse](#) heeft gebruikt voor een risicoanalyse van (een deel van) het Schiedamse wegennet. We zoomen per stap in op de belangrijkste bevindingen.

Stap 1: Begin met de basis: hoe is de bevolking samengesteld?

Voor de verkeersveiligheid ligt de nadruk op twee groepen verkeersdeelnemers: kwetsbare verkeersdeelnemers en onervaren verkeersdeelnemers. Voor deze risicoanalyse is gekeken naar twee groepen in de gemeente: [kinderen en ouderen](#). Deze zijn als volgt verdeeld:

Kwetsbare verkeersdeelnemers	Aandeel Schiedam	Aandeel Nederland
kinderen 0-14 jaar	16%	16%
ouderen > 70 jaar	12%	13%

De aandelen van deze groepen wijken daarmee nauwelijks af van het Nederlandse gemiddelde.

Risicoanalyse

Het Stappenplan Risicoanalyse →

Stap 1: Hoe is de bevolking samengesteld? →

Stap 2: Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden →

Stap 3: Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente? →

Stap 4: Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol of drugs? →

Stap 5: Kijk (ook) naar ongevallen- en slachtoffercijfers →

Stap 6: Prioriteren: welke risico's pakken we als eerste aan? →



Stap 2: Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden

Wegen

Voor deze risicoanalyse heeft Schiedam alleen gekeken naar 30- en 50km/uur-wegen binnen hun gemeente:

30km/uur-wegen

In een aantal woonwijken is een voor de wijk typische 30km/uur-weg uitgekozen om zo een beeld te krijgen van de infrastructuur in de verschillende wijken. Sommige 30km/uur-wegen zijn gekozen vanwege de hoge intensiteit, de zogeheten 'grijze wegen'.

50km/uur-wegen

De drukste 50km/uur-wegen in Schiedam zijn toeleidende wegen naar de snelwegen. Deze zijn over het algemeen volgens de richtlijn en ingericht. Daarom is gefocust op de drukste 50km/uur-wegen die de wijken ontsluiten en waar veel interactie is tussen langzaam en snel verkeer. Daarbij is ook een 50km/uur-weg op een industrieterrein meegenomen.

Fietspaden

Vanwege een gebrek aan tijd en bruikbare databronnen heeft Schiedam niet apart naar de kwaliteit van de fietsinfrastructuur gekeken, maar wel naar de aanwezigheid van vrijliggende fietspaden naast 50km/uur-wegen.

Wegennetwerk Schiedam

De kaart hieronder geeft een overzicht van het Schiedamse wegennetwerk, met een onderscheid naar de snelheidslimiet. Er zijn geen 70- en 80km/uur-wegen. Wegen met een 50km/uur-limiet komen in Schiedam – behalve op het netwerk van gebiedsontsluitingswegen – ook veel voor op industrieterreinen.



Risicoanalyse

Het Stappenplan

Risicoanalyse →

Stap 1: Hoe is de bevolking samengesteld? →

Stap 2: Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden →

Stap 3: Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente? →

Stap 4: Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol of drugs? →

Stap 5: Kijk (ook) naar ongevallen- en slachtoffercijfers →

Stap 6: Prioriteren: welke risico's pakken we als eerste aan? →



30km/uur-wegen

Het Stappenplan Risicoanalyse noemt drie kenmerken waarmee je snel een eerste indruk van de kwaliteit van de infrastructuur van 30km/uur-wegen kunt krijgen:

- Snelheidsremmers
- Wegdek
- Intensiteiten

Om deze kenmerken te scoren, heeft Schiedam alle geselecteerde 30km/uur-wegen bekeken in 'Street Smart' (360°-beelden van het bedrijf CycloMedia). De scores zijn vervolgens handmatig ingevuld in Excel.

Voor een nadere invulling van de kenmerken is gebruikgemaakt van de CROW-richtlijnen¹. De weging van de scores is arbitrair: de precieze relatie tussen een score en de kans op een (ernstig) ongeval is niet bekend. We weten dus wel dat voldoende snelheidsremmers op 30km/uur-wegen belangrijk zijn, maar niet precies hoeveel keer veiliger een weg met voldoende snelheidsremmers is dan een weg zonder snelheidsremmers.

Tabel 2.1
Nadere uitwerking van kenmerken (snelheidsremmers, wegdek, intensiteiten) en scores voor 30km/uur-wegen in Schiedam (op basis van CROW-richtlijnen).

Kenmerk	Invulling kenmerk Schiedam	Invulling score Schiedam
Liggen er snelheidsremmers op lange rechtstanden?	Lange rechtstand is gedefinieerd als 100 meter, maar op het oog geschat.	1 snelheidsremmer per 100 meter = 1 1 snelheidsremmer op langer wegvak dan 100 meter = 0,5 Geen snelheidsremmers = 0
Bestaat het wegdek uit andere verharding dan asfalt?	Er is een onderscheid gemaakt tussen asfalt en elementenverharding (klinkers), zonder verdere uitsplitsing.	Klinkers = 1 Combinatie klinkers en asfalt = 0,5 Asfalt = 0
Zijn de intensiteiten passend voor een 30km/uur-weg?	Passende intensiteit is gedefinieerd als maximaal 5.000 mvt/etmaal en alleen meegenomen als de intensiteiten bekend waren.	Passende intensiteiten = 1 Niet passende intensiteiten = 0

¹ CROW (2012). ASVV. Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom. CROW, Ede.

Risicoanalyse

Het Stappenplan
Risicoanalyse →

Stap 1: Hoe is de bevolking
samengesteld? →

Stap 2: Kijk naar de
infrastructuur van wegen
en fietspaden →

Stap 3: Hoe hard rijden
verkeersdeelnemers in
jouw gemeente? →

Stap 4: Hoeveel
bestuurders rijden onder
invloed van alcohol of
drugs? →

Stap 5: Kijk (ook) naar
ongevallen- en
slachtoffercijfers →

Stap 6: Prioriteren:
welke risico's pakken we
als eerste aan? →

Aanvullende kenmerken 30km/uur-wegen

Om meer informatie te verzamelen, heeft Schiedam naast de drie kenmerken van het Stappenplan Risicoanalyse (snelheidsremmers, wegdek, intensiteiten) ook drie andere kenmerken op 30km/uur-wegen geanalyseerd:

30km/uur-wegen	Snelheidsremmers	Wegdek	Intensiteiten
weg 1	0,5	0	0
weg 2	0	0	0
weg 3	0,5	1	1
weg 4	1	1	1
weg 5	0,5	0	niet bekend
weg 6	0,5	1	niet bekend
weg 7	1	1	niet bekend

Tabel 2.2
Scores kenmerken (snelheidsremmers, wegdek, intensiteiten) voor 30km/uur-wegen in Schiedam.

Herkenbaarheid

Om de herkenbaarheid van wegen te scoren, is gekeken naar de Duurzaam Veilig-eisen die aan een weg gesteld worden: in hoeverre is de weg herkenbaar als erftoegangsweg? De scores zijn bij een goed herkenbare weg 1, matig herkenbaar 0,5 en niet herkenbaar 0.

Oversteekbaarheid

Dit hangt nauw samen met de intensiteit en gereden snelheid. Omdat deze informatie in veel gevallen ontbreekt, gaat het hier om een relatief subjectieve beoordeling. Bij de oversteekbaarheid is gekeken of er voldoende mogelijkheden zijn om veilig over te steken. Bijvoorbeeld: wordt het zicht ontnomen op overstekende voetgangers of kan op brede wegen in etappes over gestoken worden? Bij een goed oversteekbaarheid is de score 1, bij een matige oversteekbaarheid is de score 0,5 en bij een slechte oversteekbaarheid is de score 0.

Voorrang

In 30 km/uur-gebieden is voorrang in principe niet geregeld. Als de kruisingen tussen de verschillende 30 km/uur-wegen gelijkwaardig zijn, dan is de score 1, bij deels geregelde voorrang is de score 0,5 en indien alle kruisingen een voorrangsregeling hebben is de score 0.

Risicoanalyse

Het Stappenplan

Risicoanalyse →

Stap 1: Hoe is de bevolking

samengesteld? →

Stap 2: Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden →

Stap 3: Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente? →

Stap 4: Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol of drugs? →

Stap 5: Kijk (ook) naar ongevallen- en slachtoffercijfers →

Stap 6: Prioriteren: welke risico's pakken we als eerste aan? →

50km/uur-wegen

Het Stappenplan Risicoanalyse noemt twee kenmerken waarmee je snel een eerste indruk van de kwaliteit van de infrastructuur van 50km/uur-wegen kunt krijgen:

- Kruispuntvorm
- Fietsvoorzieningen

Ook hiervoor zijn alle geselecteerde 50km/uur-wegen in Schiedam bekeken in 'Street Smart' van CycloMedia en de scores handmatig ingevuld in Excel. Tabel 2.3 laat zien hoe Schiedam de drie kenmerken heeft uitgewerkt. In Tabel 2.4 zijn de daadwerkelijke scores weergegeven.

Tabel 2.3
Nadere uitwerking van kenmerken (kruispuntvorm, fietsvoorzieningen) en scores voor 50km/uur-wegen in Schiedam.

Kenmerk	Invulling kenmerk Schiedam	Invulling score Schiedam
Kruispuntvorm	Er is gekeken naar de kruisingen tussen 50- en 50km/uur-wegen. Deze kruisingen moeten in principe een VRI of rotonde hebben.	VRI of rotonde = 1 Voorrangskruising = 0
Fietsvoorzieningen	Langs de 50km/uur-wegen hoort een vrijliggend fietspad te liggen of een parallelstructuur.	Vrijliggend fietspad of parallelstructuur = 1 Fietsstrook = 0,5 Ontbreken fietsvoorziening = 0

Tabel 2.4
Scores kenmerken (kruispuntvorm, fietsvoorzieningen) voor 50km/uur-wegen in Schiedam.

50 km/uur-wegen	Kruispuntvorm	Fietsvoorziening
weg 1	Niet van toepassing	0,5
weg 2	1	0,5
weg 3	0	0,5
weg 4	1	1
weg 5	1	1
weg 6	0	0
weg 7	1	1
weg 8	0	0,5
weg 9	1	1

Risicoanalyse

Het Stappenplan
Risicoanalyse →

Stap 1: Hoe is de bevolking
samengesteld? →

Stap 2: Kijk naar de
infrastructuur van wegen
en fietspaden →

Stap 3: Hoe hard rijden
verkeersdeelnemers in
jouw gemeente? →

Stap 4: Hoeveel
bestuurders rijden onder
invloed van alcohol of
drugs? →

Stap 5: Kijk (ook) naar
ongevallen- en
slachtoffercijfers →

Stap 6: Prioriteren:
welke risico's pakken we
als eerste aan? →



Aanvullende kenmerken 50km/uur-wegen

Om meer informatie te verzamelen, heeft Schiedam aanvullend op de twee kenmerken van het Stappenplan Risicoanalyse (kruispuntvorm, fietsvoorzieningen) ook gekeken naar een aantal andere kenmerken op 50km/uur-wegen:

Intensiteit	De intensiteit is bepaald op basis van twee databronnen: gegevens uit het telprogramma Basec en floating car data uit de analysetool VIA Statistiek . Vervolgens is hierbij gescoord in hoeverre de intensiteit bij de weg past. Op alle geanalyseerde wegen bleek de intensiteit bij de weg te passen.
Herkenbaarheid	Hiervoor is gekeken naar de Duurzaam Veilig-eisen die aan een weg gesteld worden: in hoeverre is de weg herkenbaar als erftoegangsweg? De scores zijn bij een goed herkenbare weg 1, matig herkenbaar 0,5 en niet herkenbaar 0.
Oversteekvoorzieningen	De oversteekvoorzieningen zijn beoordeeld op hun herkenbaarheid, opvallendheid en vormgeving. Bijvoorbeeld: zijn de oversteekvoorzieningen goed aangelicht, ligt de voetgangersoversteekplaats op een drempel/plateau, staat er een bord of een portaal boven de weg en is het zicht op de overstekende voetganger goed? Bij een goede beoordeling is de score 1, bij een matige beoordeling is de score 0,5 en bij een slechte beoordeling 0.
Schoolomgeving	Bij scholen die direct aan een 50 km/uur-weg liggen, kan de omgeving worden ingericht als een schoolzone: een opvallende en herkenbare weginrichting die direct duidelijk maakt dat er een school staat. Een van de belangrijkste elementen daarbij is dat de schoolzone consequent is uitgevoerd. Een goed (consequent) uitgevoerde schoolzone kreeg daarom een score 1, een minder goede uitvoering kreeg een score 0,5 en bij het ontbreken van een schoolzone kreeg de omgeving de score 0.
Parkeren	Parkeervoorzieningen direct aan een 50 km/uur-weg kunnen de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden. Een weg zonder parkeerplaatsen kreeg dan ook de score 1, met langsparkeervakken de score 0,5 en met haaksparkeervakken een score 0.



Risicoanalyse

Het Stappenplan

Risicoanalyse →

Stap 1: Hoe is de bevolking samengesteld? →

Stap 2: Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden →

Stap 3: Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente? →

Stap 4: Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol of drugs? →

Stap 5: Kijk (ook) naar ongevallen- en slachtoffercijfers →

Stap 6: Prioriteren: welke risico's pakken we als eerste aan? →



Stap 3: Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente?

Snelheid is een belangrijke risico-indicator voor de verkeersveiligheid. Voor deze risicoanalyse heeft Schiedam de gereden snelheden op verschillende manieren bepaald:

30km/uur-wegen

Er is eerst gekeken naar de resultaten van snelheidsmetingen. Daarnaast zijn ook floating car data gebruikt voor de 30km/uur-wegen waarvan de intensiteiten bekend waren, met het programma ViaStat Signaal Snelheden. Voor wegen waarvan geen intensiteiten bekend waren, is geen score weergegeven. Als de meeste verkeersdeelnemers zich aan de snelheid houden (dus als de V85 lager of gelijk is aan de snelheidslimiet), dan is de score 1, als dat niet het geval is, dan is de score 0.

50km/uur-wegen

Ook voor de 50km/uur-wegen is op basis van floating car data uit ViaStat Signaal Snelheden de V85 bepaald. Als deze onder de snelheidslimiet ligt, dan is de score 1; bij een V85 < 6 km/uur boven de snelheidslimiet is de score 0,5; bij een V85 > 6 km/uur boven de snelheidslimiet is de score 0. De grens van 6 km/uur is gekozen omdat dit de verbalisatiegrens is.

Tabel 3.1 en Tabel 3.2 geven de scores weer voor de geselecteerde 30- en 50km/uur-wegen in Schiedam.

Tabel 3.1
Scores gereden snelheden op 30/uur-wegen in Schiedam.

30 km/uur-wegen	Snelheid
weg 1	0
weg 2	0
weg 3	1
weg 4	1
weg 5	niet bekend
weg 6	niet bekend
weg 7	niet bekend

Tabel 3.2
Scores gereden snelheden op 50km/uur-wegen in Schiedam.

50 km/uur-wegen	Snelheid
weg 1	1
weg 2	0,5
weg 3	0
weg 4	0,5
weg 5	0,5
weg 6	1
weg 7	1
weg 8	0,5
weg 9	1

Risicoanalyse

Het Stappenplan

Risicoanalyse →

Stap 1: Hoe is de bevolking samengesteld? →

Stap 2: Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden →

Stap 3: Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente? →

Stap 4: Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol of drugs? →

Stap 5: Kijk (ook) naar ongevallen- en slachtoffercijfers →

Stap 6: Prioriteren: welke risico's pakken we als eerste aan? →



Stap 4: Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol of drugs?

Net als de meeste gemeenten beschikt Schiedam niet over cijfers over rijden onder invloed in de eigen gemeente. Het rapport [Rijden onder invloed in Nederland](#) geeft wel een indruk van het aandeel bestuurder onder invloed in de regio. Hierin zijn cijfers opgenomen van het percentage autobestuurders die de wettelijke limiet voor alcohol overtreden, op basis van een steekproef in verschillende politieregio's. Dit onderzoek wordt elke twee jaar gehouden.

Schiedam valt onder de politieregio Rotterdam. In deze politieregio overtrad in 2017 1,6% van de automobilisten de limiet voor alcohol. In vergelijking met de andere politieregio's is dat een gemiddelde score. Het cijfer heeft in de afgelopen 10 jaar een klein beetje geschommeld, maar er zijn geen grote afwijkingen.

Stap 5: Kijk (ook) naar ongevallen- en slachtoffercijfers

Er zijn tal van bronnen beschikbaar met ongevallen- en slachtoffercijfers. Schiedam heeft gekozen voor de cijfers van [VIA Statistiek](#). Op basis daarvan is een overzicht gemaakt van het aantal ongevallen op de geselecteerde wegen in de afgelopen vijf jaar. Tabel 5.1 en Tabel 5.2 geven de scores per wegcategorie.

Tabel 5.1
Aantal ongevallen (alle soorten letsel plus uitsluitend materiële schade – UMS) op 30km/uur-wegen in Schiedam (2015-2019).

30 km/uur-wegen	Ongevallen
weg 1	5
weg 2	11
weg 3	0
weg 4	2
weg 5	8
weg 6	0
weg 7	7

Tabel 5.2
Aantal ongevallen (alle soorten letsel plus uitsluitend materiële schade – UMS) op 50km/uur-wegen in Schiedam (2015-2019).

50 km/uur-wegen	Ongevallen
weg 1	14
weg 2	27
weg 3	29
weg 4	24
weg 5	26
weg 6	4
weg 7	27
weg 8	11
weg 9	26

Risicoanalyse

Het Stappenplan

Risicoanalyse →

Stap 1: Hoe is de bevolking samengesteld? →

Stap 2: Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden →

Stap 3: Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente? →

Stap 4: Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol of drugs? →

Stap 5: Kijk (ook) naar ongevallen- en slachtoffercijfers →

Stap 6: Prioriteren: welke risico's pakken we als eerste aan? →

↑

Stap 6: Prioriteren: welke risico's pakken we als eerste aan?

Een risicoanalyse brengt niet alleen de belangrijkste risico's in kaart, het helpt ook om helder te krijgen welke risico's prioriteit moeten krijgen: waar zitten de grootste problemen en met welke risico's gaan we als eerste aan de slag? Om die vragen voor Schiedam te beantwoorden, hebben we per stap de belangrijkste conclusies op een rij gezet.

• Samenstelling van de bevolking (stap 1)

Het aandeel kwetsbare verkeersdeelnemers (kinderen en ouderen) wijkt in Schiedam nauwelijks af van het algemene beeld in Nederland. Schiedam kan hier dus de landelijke lijn volgen: extra aandacht voor kinderen en ouderen, en dan met name voor oudere fietsers.

• Rijden onder invloed (stap 4)

Het alcoholgebruik onder automobilisten in de regio Rotterdam wijkt niet of nauwelijks af van het algemene beeld in Nederland. Ook hier kan Schiedam dus, al dan niet in regionaal verband, de landelijke lijn volgen: blijvende aandacht voor het gebruik van alcohol en andere middelen in het verkeer.

• Infrastructuur, snelheid en ongevallen (stap 2, 3 en 5)

Om geselecteerde 30- en 50km/uur-wegen te kunnen vergelijken, hebben we het gemiddelde genomen van alle scores op de kenmerken uit het [Stappenplan Risicoanalyse](#): per weg de scores opgesteld en gedeeld door het aantal kenmerken. Dat levert een score tussen 0 en 1 op: bij 0 scoort de weg op alle punten slecht, bij 1 op alle punten goed. Ook hier hebben we geen wetenschappelijk bewijs om het ene kenmerk zwaarder te laten wegen dan het andere en daarom hebben ze allemaal hetzelfde gewicht. We hebben de wegen in tabellen gerangschikt van hoogste naar laagste score. De ongevallen zijn apart weergegeven om mee te kunnen wegen bij de prioritering.



Risicoanalyse

Het Stappenplan

Risicoanalyse →

Stap 1: Hoe is de bevolking

samengesteld? →

Stap 2: Kijk naar de

infrastructuur van wegen

en fietspaden →

Stap 3: Hoe hard rijden

verkeersdeelnemers in

jouw gemeente? →

Stap 4: Hoeveel

bestuurders rijden onder

invloed van alcohol of

drugs? →

Stap 5: Kijk (ook) naar

ongevallen- en

slachtoffercijfers →

Stap 6: Prioriteren:

welke risico's pakken we

als eerste aan? →

↑

11 - Stap 6: Prioriteren: welke risico's pakken we als eerste aan?

30km/uur-wegen

Tabel 6.1 geeft de tussenscores weer voor de geselecteerde 30km/uur-wegen:

Tabel 6.1
Tussenscores 30km/uur-wegen in Schiedam (alleen de kenmerken uit het Stappenplan Risicoanalyse).

30 km/uur-wegen	Rechtstanden	Wegdek	Intensiteiten	Snelheid	Score	Ongevallen
weg 2	0	0	0	0	0	11
weg 1	0,5	0	0	0	0.13	5
weg 5	0,5	0	-	-	0.25	8
weg 6	0,5	1	-	-	0.75	0
weg 3	0,5	1	1	-	0.83	0
weg 7	1	1	-	-	1	7
weg 4	1	1	1	-	1	2

De 30km/uur-wegen 2, 1 en 5 scoren laag op infrastructurele kenmerken en snelheid en er vinden naar verhouding ook veel ongevallen plaats. Deze wegen zouden dus in aanmerking kunnen komen om als eerste aan te pakken

Risicoanalyse

Het Stappenplan

Risicoanalyse →

Stap 1: Hoe is de bevolking

samengesteld? →

Stap 2: Kijk naar de
infrastructuur van wegen
en fietspaden →

Stap 3: Hoe hard rijden
verkeersdeelnemers in
jouw gemeente? →

Stap 4: Hoeveel
bestuurders rijden onder
invloed van alcohol of
drugs? →

Stap 5: Kijk (ook) naar
ongevallen- en
slachtoffercijfers →

Stap 6: Prioriteren:
welke risico's pakken we
als eerste aan? →

↑

50km/uur-wegen

Tabel 6.2 geeft de tussenscores weer voor de geselecteerde 50km/uur-wegen:

Tabel 6.2
Tussenscores 50km/uur-wegen in Schiedam (alleen de kenmerken uit het Stappenplan Risicoanalyse).

50 km/uur-wegen	Kruispunten	Fietsvoorzieningen	Snelheid	Score	Ongevallen
weg 3	0	0,5	0	0.17	29
weg 8	0	0,5	0,5	0.33	11
weg 6	0	0	1	0.33	4
weg 2	1	0,5	0,5	0.67	27
weg 1	-	0,5	1	0.75	14
weg 5	1	1	0,5	0.83	26
weg 4	1	1	0,5	0.83	24
weg 7	1	1	1	1	27
weg 9	1	1	1	1	26

De 50km/uur-wegen 3, 8 en 6 scoren laag op infrastructuurkenmerken en snelheid en met name op weg 3 vinden naar verhouding ook veel ongevallen plaats. Deze wegen zouden dus in aanmerking kunnen komen om als eerste aan te pakken.

Risicoanalyse

Het Stappenplan

Risicoanalyse →

Stap 1: Hoe is de bevolking samengesteld? →

Stap 2: Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden →

Stap 3: Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente? →

Stap 4: Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol of drugs? →

Stap 5: Kijk (ook) naar ongevallen- en slachtoffercijfers →

Stap 6: Prioriteren: welke risico's pakken we als eerste aan? →

↑

Aanvullende kenmerken: Schiedamse keuzen

In het Stappenplan Risicoanalyse is een bewuste keuze gemaakt om het aantal kenmerken laag te houden om snel een eerste indruk te krijgen van de kwaliteit van de weginrichting. Een nadeel daarvan is dat mogelijk relevante informatie mogelijk buiten beeld blijft. Zo zien we in Tabel 6.1 dat op 30km/weg 7 relatief veel ongevallen plaatsvinden, terwijl de weg wel goed scoort op infrastructuur. Ook in Tabel 6.2 zien we dat er wegen zijn die optimaal scoren op de twee infrastructuurkenmerken en snelheid, maar verhoudingsgewijs toch veel ongevallen kennen.

30km/uur-wegen

Om meer informatie te verzamelen, heeft Schiedam daarom ook gekeken naar drie zelfgekozen, aanvullende kenmerken: herkenbaarheid, oversteekbaarheid en voorrang. Dat levert de volgende totaalscore op (Tabel 6.3):

Tabel 6.3
Totaalscores 30km/uur-wegen in Schiedam (inclusief aanvullende kenmerken).

30km/uur-wegen	Rechtstanden	Wegdek	Intensiteiten	Snelheid	Herkenbaarheid	Oversteekbaarheid	Voorrang	Score	Ongevallen
weg 2	0	0	0	0	0	0,5	1	0,07	11
weg 1	0,5	0	0	0	0	0	0	0,07	5
weg 5	0,5	0	-	-	0	0,5	1	0,40	8
weg 6	0,5	1	-	-	0,5	1	1	0,80	0
weg 3	0,5	1	1	-	0,5	1	1	0,83	0
weg 7	1	1	-	-	0,5	1	1	0,90	7
weg 4	1	1	1	-	1	1	1	1	2

Risicoanalyse**Het Stappenplan**

Risicoanalyse →

Stap 1: Hoe is de bevolking

samengesteld? →

Stap 2: Kijk naar de

infrastructuur van wegen en fietspaden →

Stap 3: Hoe hard rijden

verkeersdeelnemers in jouw gemeente? →

Stap 4: Hoeveel

bestuurders rijden onder invloed van alcohol of drugs? →

Stap 5: Kijk (ook) naar

ongevallen- en slachtoffercijfers →

Stap 6: Prioriteren:

welke risico's pakken we als eerste aan? →



50km/uur-wegen

Voor de 50km/uur-wegen heeft Schiedam aanvullend gekeken naar de kenmerken intensiteit, herkenbaarheid, oversteekbaarheid en schoolomgeving. Dat levert de volgende totaalscore op (Tabel 6.4):

Tabel 6.4
Totaalscores 50km/uur-wegen in Schiedam (inclusief intensiteit en aanvullende kenmerken).

50 km/uur-wegen	Kruispunten	Fiets-voorzieningen	Snelheid	Intensiteit	Herkenbaarheid	Oversteekvoorzieningen	Schoolomgeving	Parkeren	Score	Ongevallen
weg 8	0	0,5	0,5	1	0,5	0,5	-	0,5	0,5	11
weg 3	0	0,5	0	1	1	0,5	-	1	0,57	29
weg 6	0	0	1	1	1	0,5	1	0,5	0,63	4
weg 2	1	0,5	0,5	1	0,5	0,5	-	0,5	0,64	27
weg 5	1	1	0,5	1	1	0,5	-	0,5	0,79	26
weg 7	1	1	1	1	1	1	0	0,5	0,81	27
weg 9	1	1	1	1	1	0,5	-	0,5	0,86	26
weg 4	1	1	0,5	1	1	1	0,5	1	0,88	24
weg 1	-	0,5	1	1	1	1	1	1	0,93	14

Risicoanalyse

Het Stappenplan

Risicoanalyse →

Stap 1: Hoe is de bevolking samengesteld? →

Stap 2: Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden →

Stap 3: Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente? →

Stap 4: Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol of drugs? →

Stap 5: Kijk (ook) naar ongevallen- en slachtoffercijfers →

Stap 6: Prioriteren: welke risico's pakken we als eerste aan? →

↑

Lokale omstandigheden, lokale keuzes

Effectief verkeersveiligheidsbeleid vraagt om maatregelen die goed aansluiten bij de lokale omstandigheden. Zo kunnen kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, kinderen) worden ondersteund met gerichte maatregelen op het gebied van voorlichting en educatie, maar bijvoorbeeld ook met een goede fietsinfrastructuur (schuine stoepranden, voldoende brede fietspaden). Ook andere maatregelen, zoals de verstrekking van veilige scootmobielen en regelingen vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo), kunnen een belangrijke rol spelen.

Maatregelen combineren

Als je weet welke wegen je als eerste wilt aanpakken, kijk dan of je maatregelen kunt combineren. Staat er een reconstructie van een 50km/uur-weg in de planning? Kijk dan of er ruimte is voor een vrijliggend fietspad. Is een 30km/uur-weg toe aan een nieuwe bestrating? Dan zijn klinkers een goed alternatief voor asfalt en kunnen drempels worden aangelegd. Overleg daarbij ook met de politie welke mogelijkheden er zijn voor handhaving. Als het gaat om rijden onder invloed, kijk dan in hoeverre je kunt meeliften met landelijke campagnes.

Doelstellingen formuleren

Zo min mogelijk verkeersongevallen en -slachtoffers: dat is het doel van elk verkeersveiligheidsbeleid. Maar hoe formuleer je precieze doelstellingen en ambities? Haak aan bij de uitkomsten van je risicoanalyse. Rijdt 60% van je weggebruikers de juiste snelheid? Afhankelijk van je maatregelen, middelen en politieke wil, kan dat over 5 jaar misschien wel 75% zijn. Is 40% van je 30km/uur-wegen goed ingericht? Maak een berekening hoeveel het zou kosten om 60% van je 30km/uur-wegen goed in te richten en op welke termijn dat kan. Zo maak je haalbare en concrete doelstellingen.



Risicoanalyse

Het Stappenplan

Risicoanalyse →

Stap 1: Hoe is de bevolking samengesteld? →

Stap 2: Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden →

Stap 3: Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente? →

Stap 4: Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol of drugs? →

Stap 5: Kijk (ook) naar ongevallen- en slachtoffercijfers →

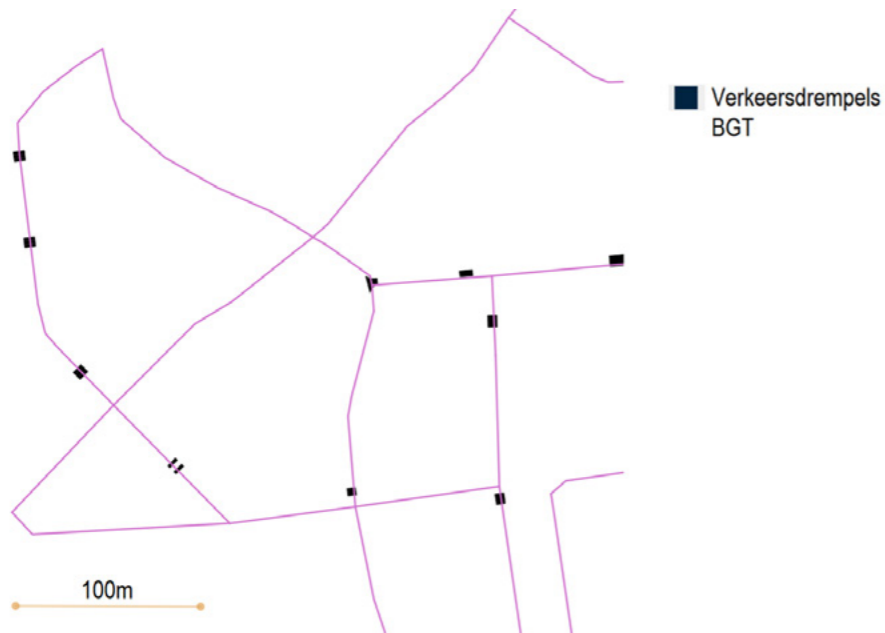
Stap 6: Prioriteren: welke risico's pakken we als eerste aan? →



Meer en sneller inventariseren met GIS

In de praktijk is er niet altijd voldoende tijd om alle wegen binnen de gemeente te analyseren. Schiedam koos er daarom voor om een deel van de 30- en 50km/uur-wegen te bekijken in 'Street Smart' (360°-beelden van het bedrijf CycloMedia). Dat werkt relatief eenvoudig en geeft snel inzicht in een aantal belangrijke kenmerken van de weginrichting.

Als je wel alle 30- en 50km/uur wegen wilt scoren, dan kun je onder andere gebruikmaken van geografische informatiesystemen, kortweg GIS. Met GIS is het bijvoorbeeld mogelijk om overzichtskaarten te maken met de snelheidslimieten per weg, en zelfs hoe vaak die worden overschreden. Je kunt ook kaarten maken met het type verharding per weg, of een kaart waarop is af te lezen waar snelheidsremmers of fietsvoorzieningen liggen.



GIS is vaak behoorlijk specialistisch werk. Spreek daarom snel af met de GIS-specialist van jouw gemeente. Er zijn ook gespecialiseerde GIS-bureaus die je hiervoor kunt inhuren. Meer informatie vind je in de factsheet [Databronnen voor risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid](#).

Risicoanalyse

Het Stappenplan

Risicoanalyse →

Stap 1: Hoe is de bevolking samengesteld? →

Stap 2: Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden →

Stap 3: Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente? →

Stap 4: Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol of drugs? →

Stap 5: Kijk (ook) naar ongevallen- en slachtoffercijfers →

Stap 6: Prioriteren: welke risico's pakken we als eerste aan? →

↑