

Christian Ratering

## **INHOUD**

1 Samenvatting.....	3
2 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.....	4
Inleiding.....	4
1. Veilige infrastructuur.....	6
2. Heterogeniteit in het verkeer.....	7
3. Technologische ontwikkelingen.....	7
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers.....	9
5. Onervaren verkeersdeelnemers.....	10
6. Rijden onder invloed.....	11
7. Snelheid in het verkeer.....	14
8. Afleiding in het verkeer.....	15
9. Verkeersovertreders.....	17
3 Risicoanalyse gemeente Renkum.....	19
1 Bevolkingssamenstelling, kwetsbare en onervaren weggebruikers.....	19
2 Infrastructuur, ongevallen en rijsnelheden.....	22
3 Wegvakken gemeente Renkum met hoge CROSS-scores.....	23
4 Kruispunten met relatief hoge CROSS-scores in Renkum.....	29
5 Schoollocaties in gemeente Renkum.....	32
6 Locaties kwetsbare doelgroepen in gemeente Renkum.....	34
7 Ongevallen totale wegennetwerk gemeente Renkum.....	36
8 Verkeersongevallenconcentraties totale netwerk.....	37
9 Ongevallen naar tijdsmoment.....	39
10 Ongevallen naar kwetsbare doelgroepen.....	40
11 Rijsnelheden.....	41
12 Alcohol en drugsgebruik.....	42
4 Maatregelen en Uitvoeringsagenda.....	43
Bijlagen.....	46
Wegenbeheerkaart gemeente Renkum - Oosterbeek.....	46
Wegenbeheerkaart gemeente Renkum - ten westen van Oosterbeek	47
Wegenbeheerkaart gemeente Renkum - ten westen van Kievitsdel...	48
Wegenbeheerkaart gemeente Renkum - ten noorden van Renkum...	49
Wegenbeheerkaart gemeente Renkum - Wolfheze.....	50

Overzicht locaties.....	51
.....	51
1 Utrechtseweg.....	52
2 Utrechtseweg/N225.....	53
3 Utrechtseweg/N225.....	53
4 Utrechtseweg/N225.....	54
5 Utrechtseweg/N225.....	54
6 Utrechtseweg/N225.....	55
7 Jonkheer N.v.Rosenthalweg.....	55
8 Benedendorpseweg.....	56
9 Schelmseweg.....	57
10 Veerweg.....	57
11 Seelbeckweg.....	58
15 Utrechtseweg/N225 (Renkum).....	59
16 Melkdam, Utrechtseweg.....	60
17 N782.....	60
20 Telefoonweg.....	62
21 Wolfhezerweg ten noorden van spoor.....	62
22 Wolfhezerweg ten zuiden van spoor.....	63
BIJLAGE Kenmerken, aard en toedracht verkeersongevallen.....	64

# 1 Samenvatting

Binnen negen beleidsthema's zijn de grootste risico's op het gebied van verkeersveiligheid in kaart gebracht. Deze thema's zijn op hoofdlijnen uitgewerkt door het Kennisnetwerk SPV en verder gespecificeerd om de situatie in de gemeente Renkum te kunnen onderzoeken. Voor een volledig beeld van de verkeersveiligheidsrisico's binnen de gemeente is een risicoanalyse uitgevoerd, opgebouwd uit zes stappen zoals is geadviseerd door het Kennisnetwerk SPV. Hierbij is het volledige verkeerssysteem – bestaande uit de mens, de infrastructuur en het voertuig – geanalyseerd. De belangrijkste risico's voor Renkum zijn als volgt verdeeld over deze elementen:

- **Mens:** kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers
- **Infrastructuur:** 30- en 60 km/u-wegen
- **Voertuig:** fiets

Dit rapport beschrijft niet alleen de risico's op het gebied van verkeersveiligheid, maar geeft ook globaal inzicht in mogelijke oorzaken. Voor elk risico zijn met behulp van meetinstrumenten, zoals ongevallencijfers, snelheidsgegevens en de CROSS-methodiek, de belangrijkste oorzaken onderzocht. Deze bevindingen worden meegenomen in het nemen van vervolgstappen.

Met deze analyse kunnen we ons mobiliteitsbeleid vormgeven en gericht bepalen welke specifieke onderdelen in het wegensysteem prioriteit moeten krijgen.

In ons mobiliteitsbeleid stellen wij eerst de mens centraal en vervolgens het verkeerssysteem. Wij zien een duidelijke link tussen welzijn, leefomgeving en onze manier van vervoer. Verkeer en verkeersveiligheid zijn niet alleen technische of beleidskwesties, maar heeft een nadrukkelijke relatie met mensen.

Wij kiezen dan ook voor een aanpak waarin mobiliteit niet maatgevend is maar waar toegankelijkheid, veiligheid, beleving, gezondheid, sociale interactie, ecologie, klimaatadaptatie, economie en cultuurhistorie samen de straat en openbare ruimte maken.

Voor schoolgaande kinderen ligt de focus op hun recht om vanaf het achtste levensjaar zelfstandig naar school te gaan. Daarnaast streven wij er naar dat mensen waardig oud kunnen worden. Dat heeft logischerwijs betekenis voor lopen, fietsen en het zien van de openbare ruimte als gedeelde ruimte. Een 30km/u snelheidsregiem (GOW30) wordt eerder regel dan uitzondering. Deze benadering sluit aan bij de wensen van

inwoners. Nagenoeg drie kwart hiervan hecht waarde aan bredere fiets- en voetpaden, ook als dat ten koste gaat van de ruimte voor de auto.

## 2 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

### Inleiding

Het aantal ernstig verkeersgewonden en verkeersdoden is de afgelopen jaren op nationaal niveau toegenomen (745 verkeersdoden en 8.300 ernstig verkeersgewonden in 2022, respectievelijk 613 en 6.500 in 2017). Naast het leed, worden de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen geschat op € 33 miljard in 2022 met een bandbreedte van € 19 tot € 44 miljard (SWOV, 2023): vergelijkbaar met 3,4% (1,9-4,6%) van het bruto binnenlands product (bbp). Dit is beduidend hoger dan andere maatschappelijke kosten door verkeer, zoals congestie (€ 2,7 tot € 3,5 miljard) en milieuschade (€ 8,2 miljard). Het merendeel van de totale kosten van verkeersongevallen, ongeveer 70%, is toe te rekenen aan verkeersgewonden, terwijl het aandeel van doden kleiner is (17%). De totale kosten van verkeersongevallen zijn met circa € 6 miljard gestegen tussen 2020 en 2022 door een toename van het aantal verkeersslachtoffers en inflatie. Ruim driekwart van de totale kosten betreft immateriële kosten. Daarna is schade aan voertuigen de grootste kostenpost (13% van de totale kosten).

Om de trend van groeiende verkeersonveiligheid in Nederland tegen te gaan, is landelijk een nieuwe strategie ontwikkeld: het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). De basis hiervan is het risico gestuurd werken: het benoemen en in kaart brengen van de belangrijkste risicosituaties en gedragingen in het verkeerssysteem (de risicoanalyse, dus proactief).

De risico gestuurde verkeersveiligheidsanalyse en de traditionele verkeersveiligheidsanalyse (het analyseren van de beschikbare cijfers over verkeersongevallen, dus reactief) vormen de basis voor deze Risicoanalyse verkeersveiligheid gemeente Renkum.

Uitkomsten uit deze analyses zijn vertaald naar een prioritering van verkeersveiligheidsrisico's binnen de gemeente Renkum. Vanuit deze prioritering volgen maatregelenscenario's waarmee de verkeersveiligheidsrisico's binnen het verkeerssysteem van de gemeente Renkum beheerst en/ of weggenomen kunnen worden.

Met deze risicoanalyse verkeersveiligheid heeft de gemeente Renkum een basis om bij te dragen aan de nationale ambitie om te komen tot 0

verkeersslachtoffers in 2050. Het heeft de status van werkdocument en is input voor het Uitvoeringsprogramma van de Mobiliteitsvisie gemeente Renkum.

### *Een proactieve, risicogestuurde aanpak*

Binnen SPV is het perspectief verschoven van een jarenlang reactieve aanpak, gebaseerd op ongevallen, naar een proactieve aanpak die gericht is op risico's. Hierbij ligt de nadruk op het verzamelen en analyseren van informatie over verkeersrisico's die op dit moment bestaan of in de nabije toekomst kunnen ontstaan. Door risico's vooraf in kaart te brengen en meetbare risico-indicatoren te gebruiken, kunnen we preventief gerichte maatregelen nemen. Deze nieuwe werkwijze, bekend als de risicogestuurde aanpak, vormt de kern van het vernieuwde verkeersveiligheidsbeleid. Tegelijkertijd blijft er in Renkum ook aandacht voor ongevallenlocaties en onveilige situaties die door inwoners en weggebruikers worden gemeld. Hiermee wordt de balans behouden tussen proactieve risicobeheersing en reactieve oplossingen voor actuele problemen.

### *Negen beleidsthema's*

Het SPV 2030 geeft met de ambitie van nul verkeersslachtoffers richting aan beleid en concretiseert de gedeelde toekomstvisie in negen beleidsthema's:

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers
6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

Dit hoofdstuk geeft een toelichting bij ieder thema. De thema's bevatten in principe alle mogelijke risico's voor verkeersongevallen en bieden dus handvatten voor het verhogen van de veiligheid. De eerste drie thema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig. Deze drie thema's zijn generiek van aard. Thema's 4 en 5 hebben betrekking op specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers). De laatste vier hebben te maken met de risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en diens gedrag. Specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen), modaliteiten ((gemotoriseerde) tweewielers), of categorieën (vrachtverkeer) komen in meerdere thema's terug.

# 1. Veilige infrastructuur

Een veilige inrichting van wegen en fietspaden is essentieel voor een veilige verkeersafwikkeling. Goed ontworpen wegen kunnen ongevallen voorkomen en de ernst van letsel bij ongevallen beperken. Dit sluit naadloos aan bij de veiligheidsvisie *Duurzaam Veilig*.

De verantwoordelijkheid voor zowel bestaande als nieuwe infrastructuur ligt bij wegbeheerders, zoals het Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten. Zij hebben de taak om risicovolle elementen in de huidige infrastructuur aan te pakken en nieuwe infrastructuur zo veilig mogelijk te ontwerpen.

CROW-richtlijnen dienen hierbij als hulpmiddel.

Deze richtlijnen zorgen voor betere afstemming tussen de functie, vorm en het gebruik van wegen. Echter, er kunnen situaties ontstaan waarbij functie en gebruik niet altijd duidelijk zijn. Daarnaast brengen ontwikkelingen zoals de verstedelijkingsopgaven met bijbehorende toenemende mobiliteit nieuwe uitdagingen voor een veilige inrichting van de infrastructuur met zich mee.

## Risico's voor verkeersveiligheid

Een effectief verbeterplan begint met inzicht in risico's. Een goed beeld van de huidige staat van de infrastructuur en de meest risicovolle elementen vereist grondige analyses en proactief beheer van het wegennet. Helaas is een aanpak gericht op het saneren van risico's nog niet overal gangbaar. De ontwikkeling en implementatie van zo'n aanpak is complex en levert vaak pas op de lange termijn meetbare resultaten op.

Het doel is dat alle wegbeheerders volledig inzicht krijgen in risicolocaties binnen hun wegennet en weten welke maatregelen daar het meest effectief zijn. Er zijn verschillende wegtypen waarop nog aanzienlijke verbeteringen mogelijk zijn:

- **Fietsinfrastructuur:** veilige en duidelijke aanleg van fietspaden.
- **30 km/uur-gebieden en 60 km/uur-wegen:** geloofwaardige en veilige inrichting van deze wegtypen.
- **50 km/uur-wegen:** scheiden van verkeersstromen, bijvoorbeeld door vrijliggende fietspaden aan te leggen.



- **80 km/uur-wegen:** verbeteren van bermen, toepassen van fysieke rijrichtingscheidingen en verminderen van erfaansluitingen.
- **Auto(snel)wegen:** verhogen van veiligheid door onder andere veilige berminrichting.

Deze inspanningen vragen om een lange adem, maar dragen bij aan een structurele verbetering van de verkeersveiligheid.

## 2. Heterogeniteit in het verkeer

In onze gemeente delen verschillende doelgroepen dezelfde openbare ruimte.

De verschillen in snelheid, massa en omvang tussen vervoersmiddelen zijn groot, wat de vraag oproept welke modaliteiten, snelheidsregimes, mate van bescherming en plaats op de weg veilig kunnen worden gecombineerd, gescheiden of gereguleerd.

Nieuwe vervoersmiddelen, zoals e-bikes, elektrische bromfietsen, elektrische loopfietsen en speed-pedelecs, bieden gebruikers meer keuzemogelijkheden in mobiliteit. Tegelijkertijd neemt hierdoor de uniformiteit onder verkeersdeelnemers af, terwijl juist uniformiteit veel voordelen biedt voor de verkeersveiligheid.



Verbetering van de verkeersveiligheid binnen dit thema begint met een volledig inzicht in de risico's en de locaties waar deze zich voordoen op het lokale wegennet. De netwerkkaarten in de mobiliteitsvisie zijn hierbij ondersteunend.

## 3. Technologische ontwikkelingen

Mobiliteit, zowel qua vervoersmiddelen alsook qua gebruiken van het mobiliteitssysteem, verandert voortdurend. Toegang tot en verdere ontwikkeling van mobiliteitsinformatie en -data spelen hierin een belangrijke rol.

Weggebruikers staan vrijwel continu in verbinding met hun omgeving, terwijl geautomatiseerde systemen steeds meer





taken van bestuurders overnemen. Dankzij deze technologische ontwikkelingen worden voertuigen geïntegreerd in het bredere verkeerssysteem, wat leidt tot fundamentele veranderingen in de rol van de bestuurder/gebruiker, het voertuig en de weg.

In-car systemen (route informatie systemen, rijtaakondersteunende systemen, noodrem en noodstuursystemen) staan vaak in contact met informatiesystemen die zich buiten het voertuig bevinden, zoals informatie over snelheidslimieten, andere weggebruikers, weersomstandigheden.

Niet alleen voertuigen veranderen, maar ook verkeersmanagement en handhaving. Doordat steeds meer met elkaar wordt verbonden kunnen verkeersdeelnemers op slimmere manieren worden geïnformeerd en gestuurd in hun keuzes. Verder bieden telefoondata en slimme camera's gedetailleerd inzicht in reisgedrag en verkeersstromen, wat bijdraagt aan gericht verkeersmanagement.

### **Risico's voor verkeersveiligheid**

Innovatieve technologie biedt kansen, maar brengt ook nieuwe risico's met zich mee. Rijtaakondersteunende technologie kan bijvoorbeeld ouderen langer mobiel houden en risicovol gedrag beperken door bepaalde functies van de bestuurder over te nemen. Hoewel dit het verkeer veiliger kan maken, kunnen nieuwe risico's ontstaan door de interactie tussen bestuurders en (onvolmaakte) systemen.

Belangrijke aspecten die hierbij een rol spelen:

- **Bestuurderstaken:** Geautomatiseerde systemen worden steeds geavanceerder, maar kunnen de rijtaak nog niet volledig overnemen. Bestuurders moeten daarom goed op de hoogte blijven van hun rol en tijdig kunnen ingrijpen.
- **Interacties tussen gebruikers:** De combinatie van (semi-)geautomatiseerde voertuigen met niet-geautomatiseerde vervoerswijzen, zoals fietsen en lopen, kan tot risicovolle situaties leiden. Het is nog onduidelijk in hoeverre voetgangers en tweewielers hun gedrag aanpassen aan geautomatiseerde voertuigen.
- **Gebruik van technologie:** De mate waarin bestuurders de beschikbare veiligheidssystemen kennen en gebruiken, bepaalt in grote mate hun effectiviteit.

De interactie tussen voertuigen onderling en met de infrastructuur heeft invloed op de verkeersveiligheid. Het naast elkaar bestaan van conventionele en slimme voertuigen, vraagt om verkeersveiligheid verbeterende aanpassingen.

## 4. Kwetsbare verkeersdeelnemers

Kwetsbare verkeersdeelnemers hebben een verhoogd risico's op ongevallen, bovendien met ernstige afloop.

Kwetsbare verkeersdeelnemers zijn voetgangers, fietsers en bestuurders van gemotoriseerde tweewielers, zoals motorrijders, bromfietzers, snorfietzers, e-bikers, fatbikers en speed-pedelecs en scootmobiel-gebruikers, mensen die taakonbekwaam zijn, mensen met een medische aandoening en/of functiebeperking, mensen die fysiek broos zijn, zoals ouderen en kinderen, waarbij de ernst van letsel bij een ongeval substantieel kan zijn.



### Risico's voor verkeersveiligheid

Onbeschermden verkeersmodaliteiten, ongeacht de gebruiker, en kwetsbare groepen hebben een verhoogd risico op ongevallen en bij een botsing. Het balanceren van tweewielers verhoogt dit risico. Meer dan 63% van alle verkeersslachtoffers bestaat uit fietsers (SWOV, 2023). Voor tweewielers die met hoge snelheden rijden, is het ongevalsrisico groter dan voor fietsers van een traditionele fiets.

De verkeersveiligheid wordt gemeten aan de hand van het aantal ongevallen en/of slachtoffers. Voor een eerlijke vergelijking tussen groepen wordt het risico gerelateerd aan de mobiliteit, oftewel het aantal slachtoffers per afgelegde afstand. In Nederland is het risico om als auto-inzittende te overlijden relatief laag en blijft het sinds de jaren zeventig dalen. Daarentegen hebben onbeschermden verkeersdeelnemers, zoals voetgangers, fietsers en gemotoriseerde tweewielers, een veel hoger risico per gereden kilometer. Het absolute aantal verkeersdoden is binnen deze groepen dan ook significant hoger dan bij andere vervoerswijzen.

Bij **jonge kinderen (0-4 jaar)** is vooral het risico op hoofdletsel een belangrijk aandachtspunt. De relatief grote verhouding van hun hoofd ten opzichte van hun lichaam maakt hen extra kwetsbaar bij ongevallen. Dit vraagt om specifieke aandacht bij het veilig vervoeren van kinderen en wanneer zij zelfstandig beginnen te fietsen. Gemeente Renkum streeft er naar dat ieder kind vanaf de leeftijd van 8 jaar zelfstandig lopend en/of fietsend naar school kan gaan.

Ook **Ouderen** hebben in het mobiliteitsbeleid specifieke aandacht. Zij gebruiken de fiets vaak als vervoermiddel. Landelijk is bijna driekwart van de fietsdoden (73%) en bijna de helft (46%) van de ernstig gewonde fietsers 60 jaar of ouder. De toenemende behoefte aan veilige looproutes en toename van fietsgebruik door ouderen, mede door de populariteit van e-bikes, vragen om aanvullende maatregelen. Ook het gebruik van scootmobielen en invalidervoertuigen, inherent aan de vergrijzing, vereisen aandacht hiervoor in verkeersveiligheidsbeleid.

## 5. Onervaren verkeersdeelnemers

Jongeren en andere onervaren verkeersdeelnemers vormen een belangrijke risicogroep in het verkeer.

‘Onervarenheid’ omvat onwetendheid of onbekendheid die kan leiden tot risicovolle keuzes of beslissingen.

Dit thema gaat in op:

- **Onvoldoende taakbekwaamheid**, waaronder hogere-ordevaardigheden zoals risicoherkenning en situatieafhankelijke taakbekwaamheid.
- **Gebrek aan vaardigheden** door onervarenheid met nieuwe modaliteiten of verkeerssituaties.



### Risico's voor verkeersveiligheid

De risico's van onervaren verkeersdeelnemers hebben meerdere oorzaken. Het verhoogde ongevalsrisico komt voornamelijk voort uit een gebrek aan taakbekwaamheid en vaardigheden. Vooral hogere-ordevaardigheden, zoals risicoherkenning en het afstemmen van taakbekwaamheid op de eisen van de situatie, zijn hierbij cruciaal. Daarnaast speelt bij jongeren vaak risicozoekend gedrag een rol, ingegeven door een hang naar spanning en nieuwe ervaringen.

Bij jongeren, met name jonge mannen, is de impulscontrole nog niet volledig ontwikkeld. Zij zijn extra gevoelig voor sociale invloed van leeftijdsgenoten, vooral van andere jonge mannen. Dit verhoogt het risico op ongelukken, bijvoorbeeld bij het vervoeren van passagiers. Statistieken tonen aan dat jonge automobilisten relatief vaker betrokken zijn bij dodelijke ongevallen dan oudere, meer ervaren bestuurders. Per afgelegde kilometer is het ongevalsrisico van automobilisten onder de dertig jaar vijf keer hoger dan dat van automobilisten tussen dertig en zestig jaar. Het

risico is vooral hoog in de beginfase van zelfstandig rijden en neemt af naarmate bestuurders meer ervaring opdoen.

**Kinderen** vormen eveneens een kwetsbare groep, vooral wanneer zij zelfstandig naar school gaan fietsen. Hun verhoogde risico komt voort uit onervarenheid met verkeerssituaties en onbekendheid met de route en omgeving. Fietsers tussen de 6 en 14 jaar zijn, landelijk, relatief vaak betrokken bij ernstige ongevallen, met een piek in de groep van 10 tot 14 jaar. Dit komt doordat zij op die leeftijd vaker zelfstandig aan het verkeer deelnemen. Ongevallen in deze leeftijdsgroep zijn vaak enkelvoudig, waarbij het beperkte fysieke beschermingsniveau en de grote blootstelling aan risico's bijdragen aan het hogere ongevalsrisico.

Onervarenheid speelt niet alleen bij jongeren en kinderen, maar kan bij alle verkeersdeelnemers opnieuw optreden bij het gebruik van nieuwe vervoersmiddelen of systemen. Voorbeelden hiervan zijn het eerste gebruik van een e-bike, scootmobiel of rijtaakondersteunende systemen in voertuigen. Bij de introductie van dergelijke systemen is de verwachting dat er aanvankelijk een verhoogd ongevalsrisico ontstaat. Hoewel exacte cijfers ontbreken, is het aannemelijk dat dit risico afneemt naarmate gebruikers meer ervaring opdoen.

## 6. Rijden onder invloed

Dit thema behandelt de impact van psychoactieve middelen op veilig verkeersgedrag, met een focus op:

1. **Alcohol**
2. **Drugs**

### **Alcohol**

Alcohol is een legaal genotsmiddel waarvoor duidelijke sociale en juridische normen zijn vastgesteld met betrekking tot verkeersdeelname. De huidige normen zijn gebaseerd op EU-richtlijn 2001/115/EC.

### **Drugs**

Sinds de invoering van de wet 'Drugs in het verkeer' op 1 juli 2017 zijn er voor 10 soorten drugs grenswaarden vastgesteld die bepalen of deelname aan het verkeer is toegestaan. Daarnaast maakt de wet het mogelijk om speekseltesten in te zetten, zodat drugsgebruik eenvoudiger kan worden opgespoord.



## **Risico's voor verkeersveiligheid**

### **Alcohol**

Rijden onder invloed van alcohol verhoogt het ongevalsrisico aanzienlijk. Uit onderzoek blijkt dat zelfs een laag bloedalcoholgehalte (vanaf 0,3‰) de automatische processen van ervaren bestuurders kan verstoren. Bij een gehalte van 0,5‰ neemt ook de alertheid en voertuigcontrole merkbaar af. Beginnende bestuurders zijn al bij lagere waarden beïnvloed door alcohol. Het risico neemt exponentieel toe bij gecombineerd gebruik van alcohol en drugs, wat leidt tot een veel groter risico op ernstige verkeersongevallen dan alcohol- of drugsgebruik afzonderlijk.

### **Drugs**

Uit onderzoek blijkt dat ongeveer 10% van de ernstig verkeersgewonden onder invloed is van psychoactieve stoffen (drugs, geneesmiddelen of een combinatie van beiden). Te denken valt aan gebruik van cannabis, xtc, cocaïne en amfetamine. Bovendien worden voortdurend nieuwe drugs ontwikkeld waarover weinig bekend is.

Een complicerende factor is dat sommige drugs ook als medicijn worden voorgeschreven, terwijl bepaalde medicijnen recreatief worden gebruikt. Voorbeelden hiervan zijn morfine, Ritalin en cannabisolie. Daarnaast vallen slaap- en kalmeringsmiddelen, zoals diazepam en valium, onder categorie III-medicijnen. Deze middelen beïnvloeden de rijvaardigheid aanzienlijk. Apothekers waarschuwen gebruikers hiervoor en verpakkingen bevatten waarschuwingstickers. Medicijnen die niet onder categorie III vallen hebben doorgaans geen negatieve invloed op de rijvaardigheid, mits ze volgens voorschrift worden gebruikt.

Voor het beschrijven van de huidige status van middelengebruik in Nederland maken we gebruik van de volgende bronnen: *VeiligheidNL*, *Fonds Slachtofferhulp*, *SWOV*, *CBS*.

#### *VeiligheidNL*

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft VeiligheidNL, kenniscentrum letselpreventie, gevraagd onderzoek te doen naar wat bekend is over middelengebruik (alcohol, drugs, rijgevaarlijke medicijnen) door verkeersslachtoffers - en in het bijzonder door bestuurders van gemotoriseerde voertuigen. De resultaten hiervan zijn gepubliceerd in het rapport "Middelengebruik in het Verkeer, een analyse van data verzameld op SEH-afdelingen" waaronder onderstaande informatie.

In 2021 vonden landelijk 110.000 SEH-bezoeken plaats na een verkeersongeval, waarvan zes op de tien in verband met ernstig letsel. Het aantal SEH-bezoeken in verband met ernstig letsel door een

verkeersongeval is in de 10-jaars periode 2012-2021 met achttien procent gestegen.

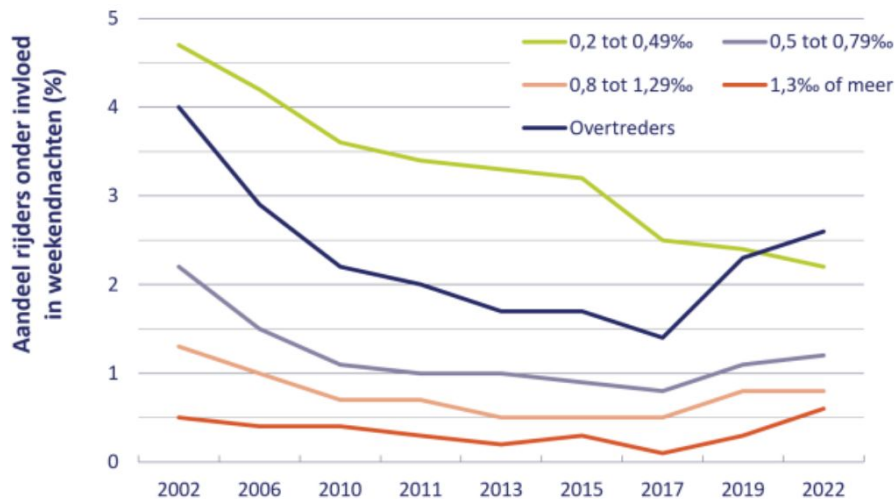
Van de in totaal 110.000 verkeersslachtoffers die in 2021 de SEH-afdeling bezocht hebben is van 6 procent (naar schatting circa 6.400 verkeersslachtoffers) bekend dat het slachtoffer alcohol en/of drugs gebruikt had. Bij twee derde deel van hen was sprake van ernstig letsel. Het aantal SEH-bezoeken in verband met ernstig letsel als gevolg van een verkeersongeval waarbij gebruik van alcohol en/of drugs een rol gespeeld heeft is over de periode 2012-2021 met 71 procent significant gestegen. Bij nagenoeg alle verkeersslachtoffers die in de afgelopen tien jaar voorafgaand aan het ongeval alcohol en/of drugs gebruikt hebben, was sprake van alcoholgebruik (98%). Bijna 6 procent van de slachtoffers had (ook) drugs gebruikt, en in bijna drie procent van de gevallen had het slachtoffer alleen drugs gebruikt.

Bijna alle verkeersslachtoffers (93%) die voorafgaand aan hun ongeval alcohol en/of drugs gebruikt hadden en in de afgelopen tien jaar op de SEH-afdeling van een LIS-ziekenhuis zijn geweest namen als bestuurder deel aan het verkeer. In driekwart van de gevallen betrof het een bestuurder van een fiets. In één op de tien gevallen was het slachtoffer een bestuurder van een brommer, snorfiets, scooter of fiets met hulpmotor, en in nog eens één op de tien gevallen was het slachtoffer een bestuurder van een personenauto.

#### *Fonds Slachtofferhulp*

Ook het Fonds Slachtofferhulp deelt informatie over middelengebruik in het verkeer. “Uit cijfers van de politie blijkt dat er in 2022 ruim 37% meer bekeuringen zijn uitgedeeld dan in het jaar ervoor. Het gaat om ruim 43.000 boetes voor rijden met alcohol of drugs op. Daarvan hadden er 25.000 te veel gedronken en waren er 18.000 onder invloed van drugs, met name cannabis. Die stijging is enorm zorgelijk, als je bedenkt dat er naar schatting van het SWOV elk jaar 75 tot 140 verkeersdoden vallen als gevolg van rijden onder invloed.

Uit cijfers van het SWOV blijkt dat het gebruik van alcohol in het verkeer stijgt. In 2022 reed 2,6% van de automobilisten in weekendnachten onder invloed van alcohol. In de periode van 2002 tot 2017 daalde het alcoholgebruik tijdens weekendnachten van 4,1% in 2002 naar 1,4% in 2017. Maar in de periode 2019-2022 stijgt het, vooral onder de zware overtreeders.”



Grafiek 1. Ontwikkeling van rijders onder invloed in weekendnachten 2002-2022.  
Bron: SWOV, 2023.

## 7. Snelheid in het verkeer

Harder rijden dan wettelijk toegestaan of veilig is, kan zowel bewust als onbewust gebeuren. Dit thema richt zich op het rijgedrag van motorvoertuigen in relatie tot maximumsnelheden. Voor niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers, zoals voetgangers, fietsers en e-bikers, zijn er geen snelheidslimieten. De risico's van snelheidsverschillen tussen modaliteiten (bijvoorbeeld tussen een e-bike en een reguliere fiets) vallen onder het thema **'Heterogeniteit in het verkeer'**.

### Risico's voor Verkeersveiligheid

Er is een verband tussen snelheid, ongevalsrisico en de ernst van de gevolgen. Over het algemeen geldt:

1. **Hogere gemiddelde snelheid** verhoogt automatisch de kans op ongevallen.
2. **Ernstigere gevolgen** zijn vaker het resultaat bij hogere snelheden.

De specifieke risico's worden onderverdeeld in:

1. **Spreiding in snelheid:** Grote verschillen in snelheid tussen weggebruikers verhogen de kans op ongevallen.
2. **Absolute snelheid:** Hoe hoger de gereden snelheid, des te groter het risico op een ernstig ongeval.



Om hoge snelheden veilig mogelijk te maken, worden strengere eisen gesteld aan de inrichting van wegen naarmate de snelheidslimiet toeneemt. Een geloofwaardige inrichting, die aansluit bij de snelheidslimiet, is essentieel om veilig rijgedrag te bevorderen.

### **Bewustwording van Snelheid**

Een belangrijke uitdaging is dat weggebruikers zich vaak niet volledig bewust zijn van de snelheid waarmee zij rijden en de risico's die dat met zich meebrengt. Dit heeft verschillende oorzaken:

- Voertuigen zijn in de afgelopen decennia stiller, sneller en comfortabeler geworden, waardoor te hard rijden minder opvalt.
- De veilige snelheid kan in sommige situaties lager liggen dan de maximumsnelheid, bijvoorbeeld door:
  - Slechte weersomstandigheden,
  - Drukke op de weg, of
  - Onduidelijke weginrichting.

Wanneer weggebruikers hun snelheid niet aanpassen aan deze omstandigheden, ontstaan vaker risicovolle situaties.

## **8. Afleiding in het verkeer**

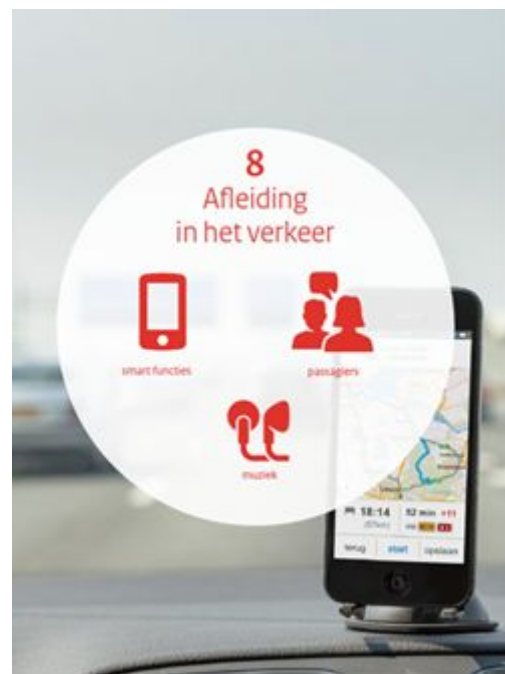
De maatschappij ondergaat snelle technologische veranderingen waarvan mensen steeds afhankelijker worden. De 24-uursmaatschappij brengt een groeiende druk met zich mee, zoals:

- De noodzaak om voortdurend bereikbaar en online te zijn
- Drukke banen
- Tweeverdieners met volle agenda's
- Vervoerders en bezorgdiensten die onder hoge tijdsdruk staan

Deze factoren kunnen leiden tot haast, vermoeidheid en een verminderde alertheid in het verkeer. In dit thema staan de gevolgen van deze ontwikkelingen centraal.

### **Risico's voor Verkeersveiligheid**

#### **Afleiding**





Nieuwe technologie biedt veel voordelen, maar brengt ook aanzienlijke risico's voor de verkeersveiligheid met zich mee. Afleiding speelt hierin een belangrijke rol en verandert mee met de technologie. Visuele afleiding is daarbij het grootste risico, aangezien het de aandacht van de bestuurder volledig weghaalt van de rijtaak. Andere vormen van afleiding, en hun impact, zijn:

- **Cognitieve afleiding:** zoals gesprekken met passagiers of handsfree bellen, het voorbereiden van een overleg,
- **Auditieve afleiding:** bijvoorbeeld het luisteren naar muziek,
- **Manuele afleiding:** zoals eten, drinken of het vasthouden van een telefoon, de agenda doorzoeken.

Vaak is er sprake van een combinatie van deze afleidingsvormen. Binnen Nederland schat SWOV dat afleiding verantwoordelijk is voor enkele tientallen tot ruim honderd verkeersdoden per jaar. Afleiding kan voortkomen uit:

- **Eigen gedrag:** zoals bellen, appen, navigatiesystemen bedienen of eten tijdens het rijden,
- **Gedrag van anderen:** zoals groepsdruk, passagiers of kinderen in de auto,
- **Externe factoren:** zoals reclameborden langs de weg of files op andere rijbanen.

Het telefoongebruik in het verkeer is in 2023 toegenomen (SWOV, 2024). 75% van de volwassenen geeft aan de mobiele telefoon in het verkeer te gebruiken. Jonge fietsers en beginnende automobilisten gebruiken hun telefoon het vaakst. Het telefoongebruik onder jongeren blijft nagenoeg gelijk, maar is met 82,7% onverminderd hoog. 93% van de beginnende automobilisten (18-24 jaar) gebruikt hun telefoon weleens in de auto. Dat is het hoogste percentage onder de volwassenen. Automobilisten in deze leeftijdscategorie hebben sowieso al een hoger ongevalsrisico, onder andere doordat hun hersenen nog volop in ontwikkeling zijn (SWOV, 2021). Ook zijn bepaalde vaardigheden als gevaarherkenning minder ontwikkeld. Voor de groep jongeren geldt dat het aandeel telefoongebruikers in de groep 15 tot en met 17 jaar het hoogst is.

Het gebruik van de smartphone leidt in het Nederlandse verkeer tot enkele tientallen doden en honderden gewonden per jaar. Een bericht lezen of schrijven op de smartphone maakt het ongevalsrisico 2,5x groter.

Een groot deel van de verkeersdeelnemers (automobilisten, fietsers en voetgangers) ziet hun eigen telefoongebruik in het verkeer niet als een

probleem (SWOV, 2024). Het aandeel volwassen fietsers en automobilisten dat aangeeft dat hun mobielgebruik in verkeer geen probleem is, verdubbelde ten opzichte van 2021. 40,2% van de automobilisten en 39% van de fietsers vindt het eigen telefoongebruik geen probleem. Bij jongeren ligt dit percentage zelfs nog hoger: 46,4% van de jonge fietsers ziet geen problemen in telefoongebruik in het verkeer.

## Vermoeidheid

Verminderde alertheid en concentratieproblemen door (chronische) vermoeidheid verhogen het ongevalsrisico aanzienlijk. Hoewel vermoeidheid moeilijk meetbaar is, wordt geschat dat in 10-15% van de ongevallen vermoeidheid een belangrijke rol speelt. Belangrijke oorzaken zijn:

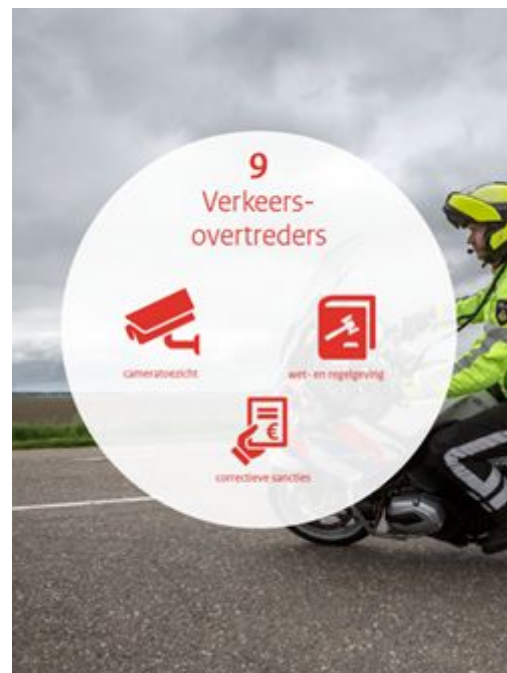
- **Verstoring van het dag- en nachtritme,**
- **Slaapstoornissen,**
- **Langdurig doorrijden zonder pauzes,**
- **Monotone rijtaken** (zoals bij lange ritten over snelwegen).

Zowel afleiding als vermoeidheid vormen complexe, maar belangrijke factoren in de verkeersveiligheid die aandacht en gerichte maatregelen vereisen.

## 9. Verkeersovertreders

Een deel van de verkeersdeelnemers pleegt regelmatig verkeersovertredingen. Dit gebeurt vaak vanuit een persoonlijke redenering en veiligheidsperceptie, zonder rekening te houden met andere weggebruikers. Dit thema behandelt het gevaarlijke gedrag en specifieke overtredingen, zoals:

- Verkeersveelplegers,
- Rijden onder invloed van alcohol en drugs,
- Rood licht negeren,
- Afleiding tijdens het rijden,
- Snelheidsovertredingen.



In thema's 6, 7 en 8 is ingegaan op rijden onder invloed, snelheid, en afleiding.

## Risico's voor Verkeersveiligheid

De Wegenverkeerswet van 1994 en het bijbehorende Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) zijn bedoeld om de verkeersveiligheid te bevorderen. Het naleven van deze regels helpt gevaarlijk gedrag te voorkomen en maakt het verkeer voorspelbaarder en veiliger.

Het niet naleven van verkeersregels vergroot de kans op ongevallen. Voor enkele specifieke overtredingen is er een sterke link met verkeersveiligheid:

- **Snelheidsovertredingen** en **middelengebruik** (thema's 6 en 7),
- **Rood licht negeren**, waarbij het risico op een dodelijk ongeval 14 keer hoger ligt,
- **Te weinig afstand houden** (bumperkleven), dat vaak leidt tot kop-staart- en kettingbotsingen.

De risico's zijn niet beperkt tot incidentele overtreders. Veelplegers vormen een aanzienlijk grotere bedreiging. Uit onderzoek blijkt dat bestuurders met een geschiedenis van meerdere overtredingen vaker betrokken zijn bij verkeersongevallen dan bestuurders met weinig tot geen overtredingen.

Deze bevindingen onderstrepen de noodzaak van strikte handhaving en gerichte interventies om gevaarlijk gedrag en verkeersovertredingen te verminderen.

### 3 Risicoanalyse gemeente Renkum

Dit hoofdstuk beschrijft de uitkomsten van de risicoanalyse van de gemeente. Hierbij is inzichtelijk gemaakt welke risicothema's opvallen.

Dit hoofdstuk gaat in op:

1. Bevolkingssamenstelling, kwetsbare en onervaren weggebruikers
2. Infrastructuur, ongevallen en rijnsnelheden
3. Alcohol en drugs
4. Prioriteiten

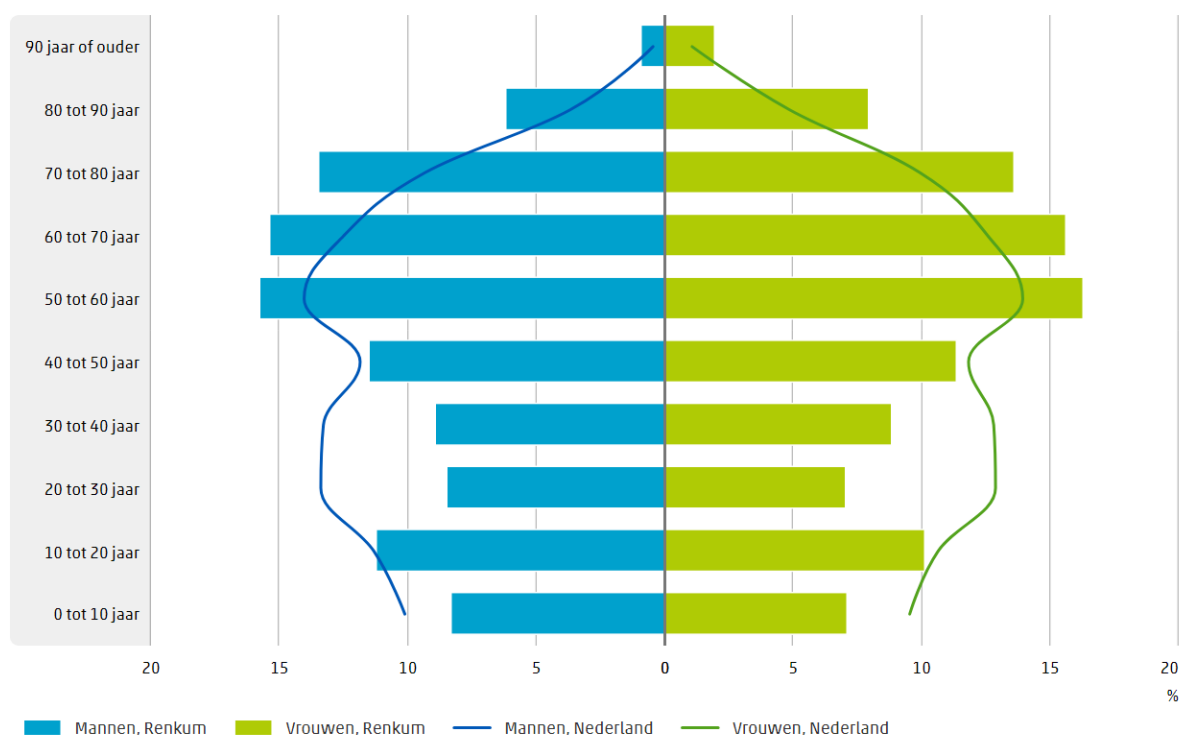
#### 1 Bevolkingssamenstelling, kwetsbare en onervaren weggebruikers

De nadruk ligt in het SPV op twee groepen verkeersdeelnemers: kwetsbare verkeersdeelnemers en onervaren verkeersdeelnemers.

Gemeente Renkum heeft 31.419 inwoners. Het inwonerstal van Renkum loopt al sinds midden jaren zeventig terug. Ouderen vormen een relatief groot deel van de inwoners en hun gemiddelde leeftijd is hoger dan in veel andere gemeenten. Een groot deel daarvan is ouder dan 50 jaar.

Grafiek 2 geeft de leeftijdsopbouw in gemeente Renkum weer. Mensen boven de 50 jaar domineren de bevolkingssamenstelling. Gevolgd door kinderen onder de 20 jaar.

Leeftijdsopbouw, Renkum, 2024



*Grafiek 2. Leeftijdopbouw gemeente Renkum. Bron: CBS, 2025.*

### *Demografische ontwikkelingen gemeente Renkum*

Uit berekeningen van PBL/CBS volgt de voorspelling dat de bevolking krimpt met 3,36% tot 2035. In dat jaar zal 32,48% van de inwoners ouder dan 65 jaar zijn. Nu is dit 29,4%. Het is aannemelijk dat de groep kwetsbare weggebruikers groeit.

### *Kwetsbare weggebruikers*

In Renkum wonen qua verkeersdeelname substantiële aantallen kwetsbare en onervaren mensen. Landelijk is zo'n 19% van de bevolking 65+, in Renkum ligt dat percentage op 28%. In 2030 wordt in de gemeente Renkum een verdere stijging verwacht van 18% tegenover een landelijk gemiddelde van 23%. Zo'n 8% van de inwoners ervaart verminderde mobiliteit (CBS, 2020). Van alle inwoners van de gemeente Renkum maakten er 2.674 in 2023 gebruik van maatwerk op basis van de WMO (CBS). In 2020 waren dit er nog 2.482. VNG voorspelt dat dit er in 2026 zo'n 2.739 zijn.

### *Schoolgaande kinderen*

Dagelijks gaan zo'n 1.954 kinderen die in Renkum wonen naar de basisschool in de eigen woonplaats. Ongeveer 300 basisschoolleerlingen komen van buiten de gemeente. Het aantal kinderen dat in Renkum naar de middelbare school gaat, is ongeveer 1.026. Er zijn dus al gauw dagelijks bijna 3.300 kinderen onderweg van en naar school. Een groot deel van hen gaat ook naar sportlocaties. Landelijk doet 62% van de kinderen in de leeftijd van 4 t/m 11 jaar en 76% van de kinderen in de leeftijd van 12 t/m 17 jaar aan sport.

Verkeersveilige infrastructuur is voor zowel ouderen alsook kinderen essentieel om op de bestemming te kunnen komen en te kunnen doen wat ze zouden willen doen. Naar school gaan, voetballen, hockeyen, tennissen, elkaar ontmoeten, een blokje om.

### *Wensen inwoners*

Uit onderzoek onder 1.377 respondenten woonachtig in Renkum (Moventem, 2021) blijkt dat 39% denkt dat spelen op straat fijner en veiliger wordt door doorgaande autoroutes door woongebieden te voorkomen. Meer ruimte moet worden gegeven aan de fiets, lopen, de bus en groen. Ook benoemen respondenten dat er iets meer ruimte moet worden gegeven aan parkeerplaatsen voor (bak)fietsen dan aan parkeerplaatsen voor de auto. Twee derde (68%) van de respondenten is een voorstander van het invoeren van 30 km/u in de gehele bebouwde kom. Nagenoeg drie kwart van de respondenten (72%) vindt dat de

gemeente moet uitgaan van bredere fiets- en voetpaden, ook als dat ten koste gaat van de ruimte voor de auto.

## 2 Infrastructuur, ongevallen en rij snelheden

Dit hoofdstuk geeft inzicht in:







- Onveilige trajecten en kruispunten in Renkum op basis van hoge CROSS-scores
- De mate waarin hoge snelheid een rol speelt bij een hoge ongevallenscore.
- Welk soort wegen (functie en snelheidslimiet) de hoogste ongevallenscore hebben.
- Op welke trajecten de meeste slachtoffers vallen.
- Wanneer ongevallen voornamelijk plaats vinden.
- In welke mate kwetsbare doelgroepen betrokken zijn bij verkeersongevallen.

### *Infrastructuur*

Voor het onderdeel 'infrastructuur' in de risicoanalyse verkeersveiligheid is de CROSS-methode toegepast en zijn gegevens van VIA.nl ([Nederland | N225](#)) gebruikt in combinatie met professionele kennis over verkeersveiligheid die aanwezig is binnen de eigen organisatie. Het CROSS-resultaat is opgenomen in de BLIQ-rapportage uit de STAR-database die alle wegbeheerders en politie eenheden ontvangen. De interactieve CROSS kaart is openbaar toegankelijk via de STAR-website ([www.STAR-verkeersongevallen.nl](http://www.STAR-verkeersongevallen.nl)) en in de VIA Software voor detailanalyses.

CROSS bestaat uit de ongevallenscore en de CROSS-score. Met de ongevallenscore worden de gevaarlijkste trajecten bepaald. De CROSS-score helpt bij het vinden van een verklaring voor die onveiligheid door de ongevallenscore te 'kruisen' met een verklarende variabele (zoals snelheid of weginrichting).

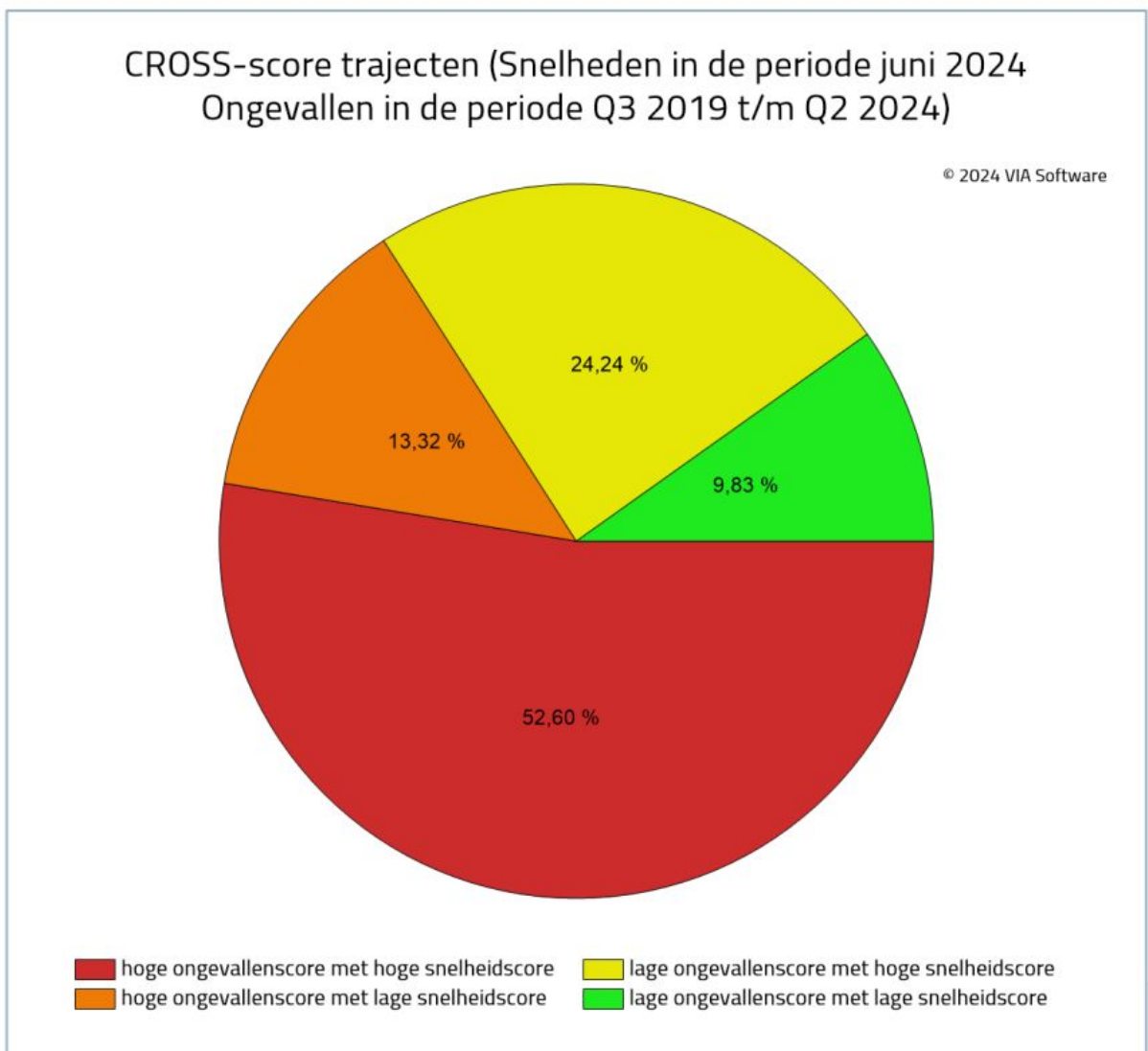
Een hoge CROSS-score is oranje of donkerrood gemarkeerd.

	Hoge ongevallenscore met hoge snelheidsscore
	Hoge ongevallenscore met lage snelheidsscore
	Lage ongevallenscore met hoge snelheidsscore
	Lage ongevallenscore met lage snelheidsscore
	Verschillende snelheden per rijrichting
	Korte weglengte

### 3 Wegvakken gemeente Renkum met hoge CROSS-scores

De Risicoanalyse verkeersveiligheid is gebaseerd op de STAR-ongevallendata van 1 juli 2019 t/m 30 juni 2024.

In grafiek 3 is het resultaat van de CROSS-score weergegeven voor het drukste wegennet van Gemeente Renkum. Hieruit blijkt dat ongeveer 53% van de weglengte een rode CROSS score krijgt: dat wil zeggen een hoge ongevallenscore met een hoge snelheid.



Grafiek 3. CROSS-score trajecten gemeente Renkum  
Bron: Bliq/Viastat 2025.



Tabel 1 geeft een overzicht van de wegvakken met relatief hoge CROSS-scores en het aantal ongevallen per wegvak en afloop.

De nummers bij de wegvakken corresponderen met kaarten 1, 2, 3 en 4.

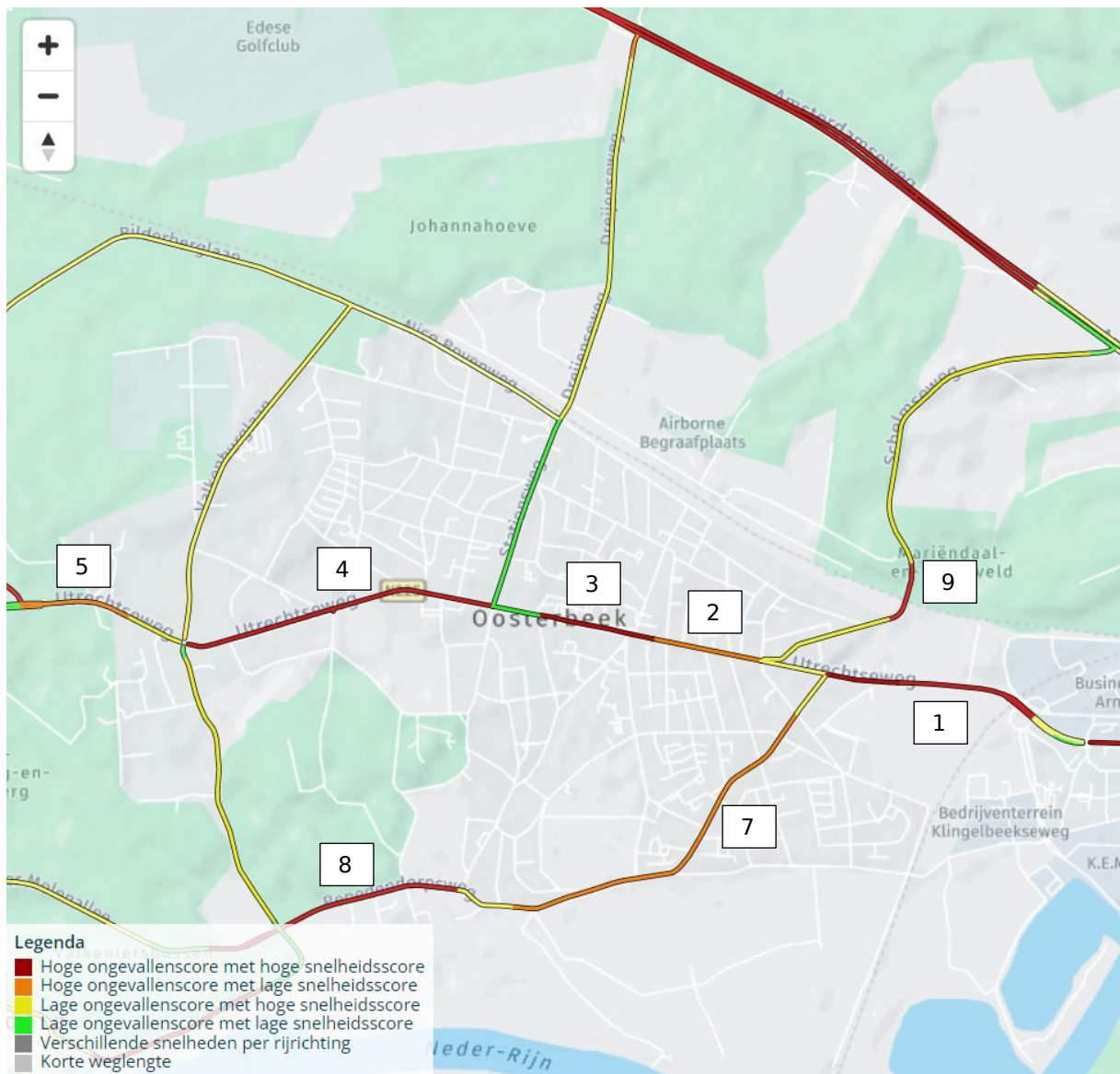
Nummer	Wegvak/traject	Wegbeheerder	Snelheidsregiem in km/u	1*	2**	3***
1	Utrechtseweg	Renkum	60	6	3	0
2	Utrechtseweg/N225	Renkum	50	12	4	0
3	Utrechtseweg/N225	Renkum	30	8	2	0
4	Utrechtseweg/N225	Provincie	50	7	1	0
5	Utrechtseweg/N225	Provincie	70	5	2	0
6	Utrechtseweg/N225	Provincie	80	3	1	0
7	Jonkheer N.v. Rosenthalweg	Renkum	50	8	1	0
8	Benedendorpseweg	Renkum	50	2	1	0
9	Schelmseweg	Renkum	50	2	1	0
10	Veerweg	Renkum	60	1	1	0
11	Seelbeckweg	Renkum	60	1	1	0
12	Van der Molenallee	Renkum	50	19	4	0
13	N225 parallel aan Schaapsdrift	Provincie	80	7	1	1
14	N225	Provincie	80	3	0	0
15	Utrechtseweg/N225 (Renkum)	Provincie	50	4	1	0
16	Utrechtseweg Melkdam / N225	Provincie	50	7	1	0
17	N782	Provincie	50	4	2	0
18	N782	Provincie	50	4	1	0
19	Hogenkampseweg/ Schaapsdrift	Renkum	50	4	0	0
20	Telefoonweg	Renkum	60	5	1	0
21	N783 ten noorden van spoor	Renkum/ Provincie	60	3	3	0
22	N783 ten zuiden van spoor	Renkum/ Provincie	30	2	1	0

Tabel 1. Overzicht van wegvakken met relatief hoge CROSS-scores

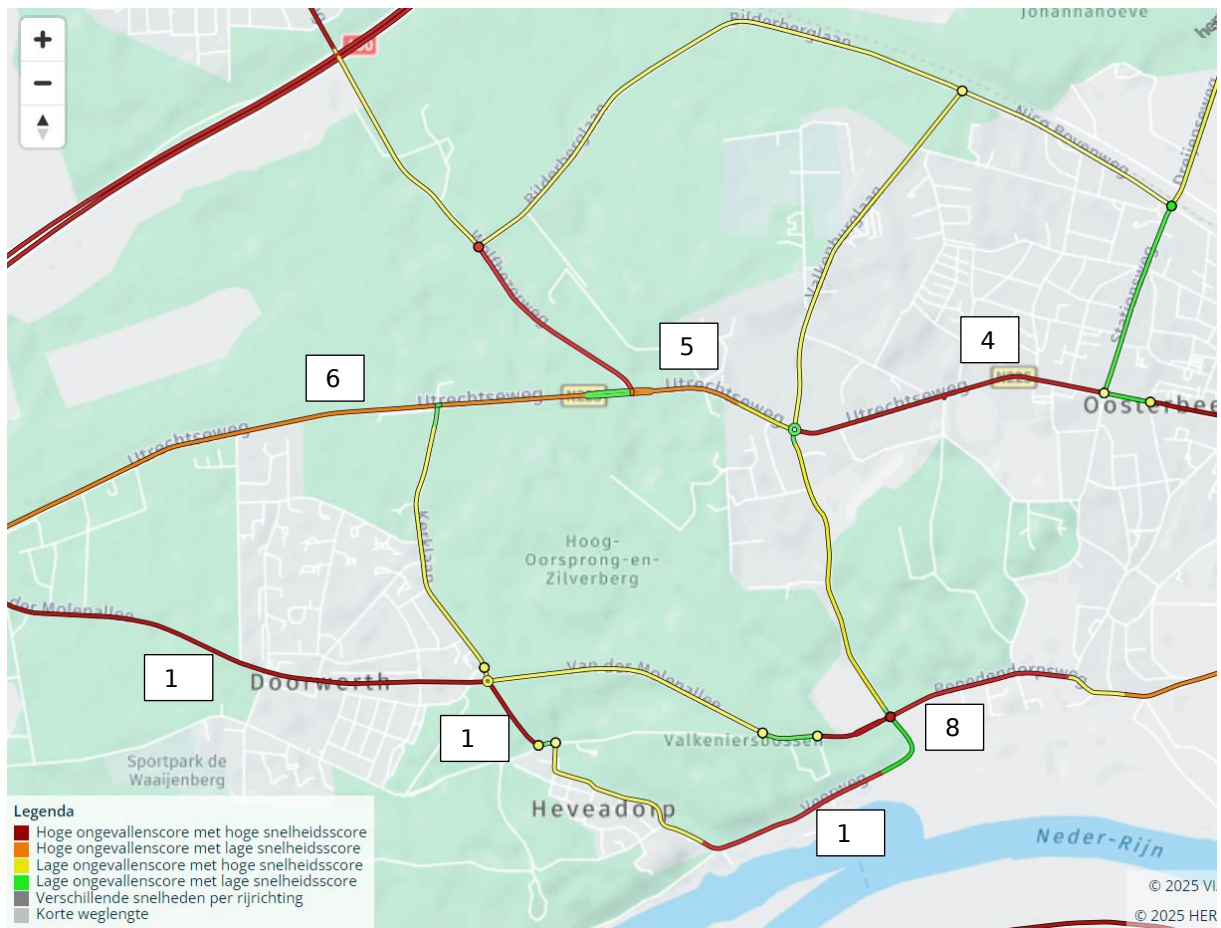
1\* = Absolute aantal ongevallen

2\*\* = Aantal slachtofferongevallen

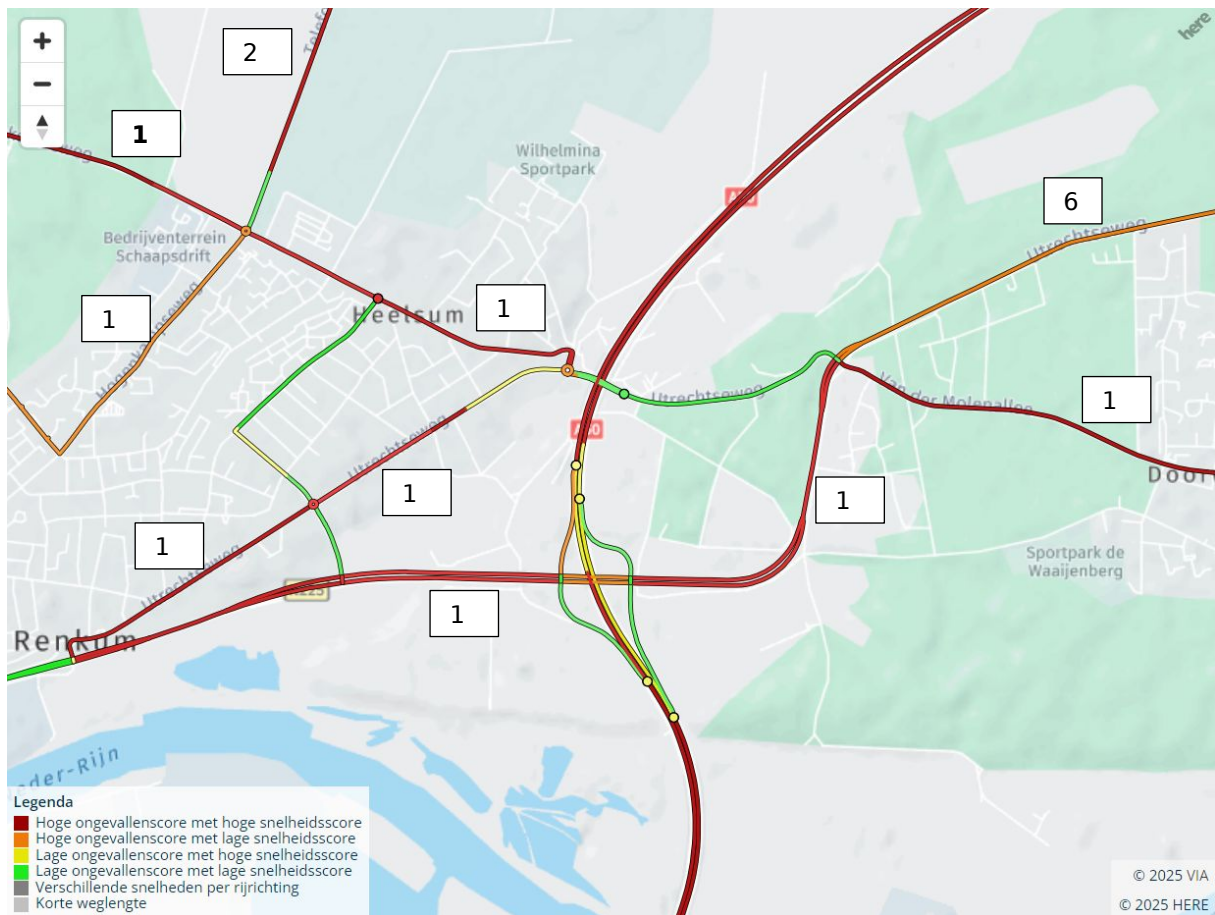
3\*\*\* = Aantal dodelijke slachtoffers



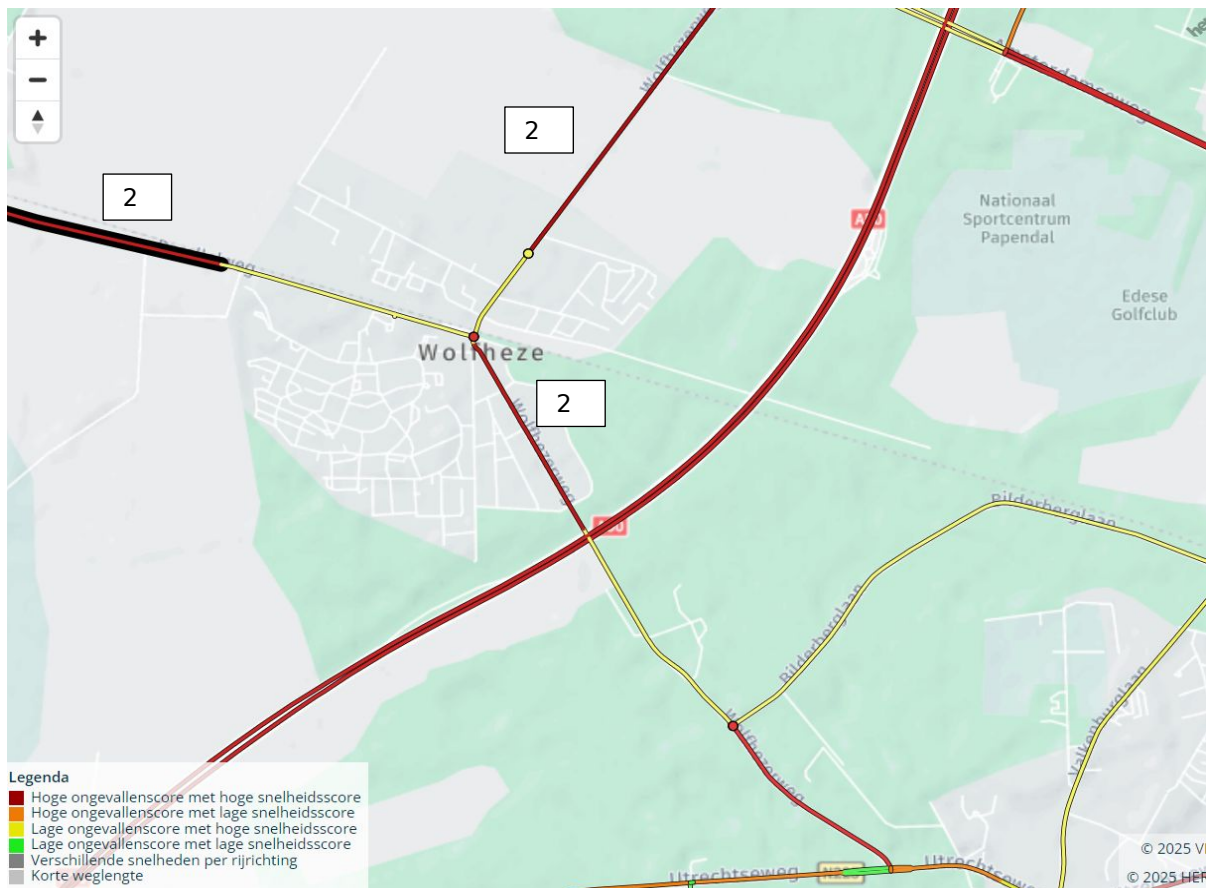
*Kaart 1. Wegvakken met relatief hoge CROSS=scores in Oosterbeek en omgeving  
Bron: Bliq/Viastat 2025.*



*Kaart 2. Wegvakken met relatief hoge CROSS-scores ten westen van Oosterbeek  
Bron: Bliq/Viastat 2025.*



*Kaart 3. Wegvakken met relatief hoge CROSS-scores ten westen van Kievitsdel  
Bron: Bliq/Viastat 2025.*



Kaart 4. Wegvakken met relatief hoge CROSS-scores in Wolfheze en omgeving

Bron: Bliq/Viastat 2025.

Een aantal van de trajecten waarvoor gemeente Renkum wegbeheerder is staat in de top 10 van verkeersonveilige trajecten.

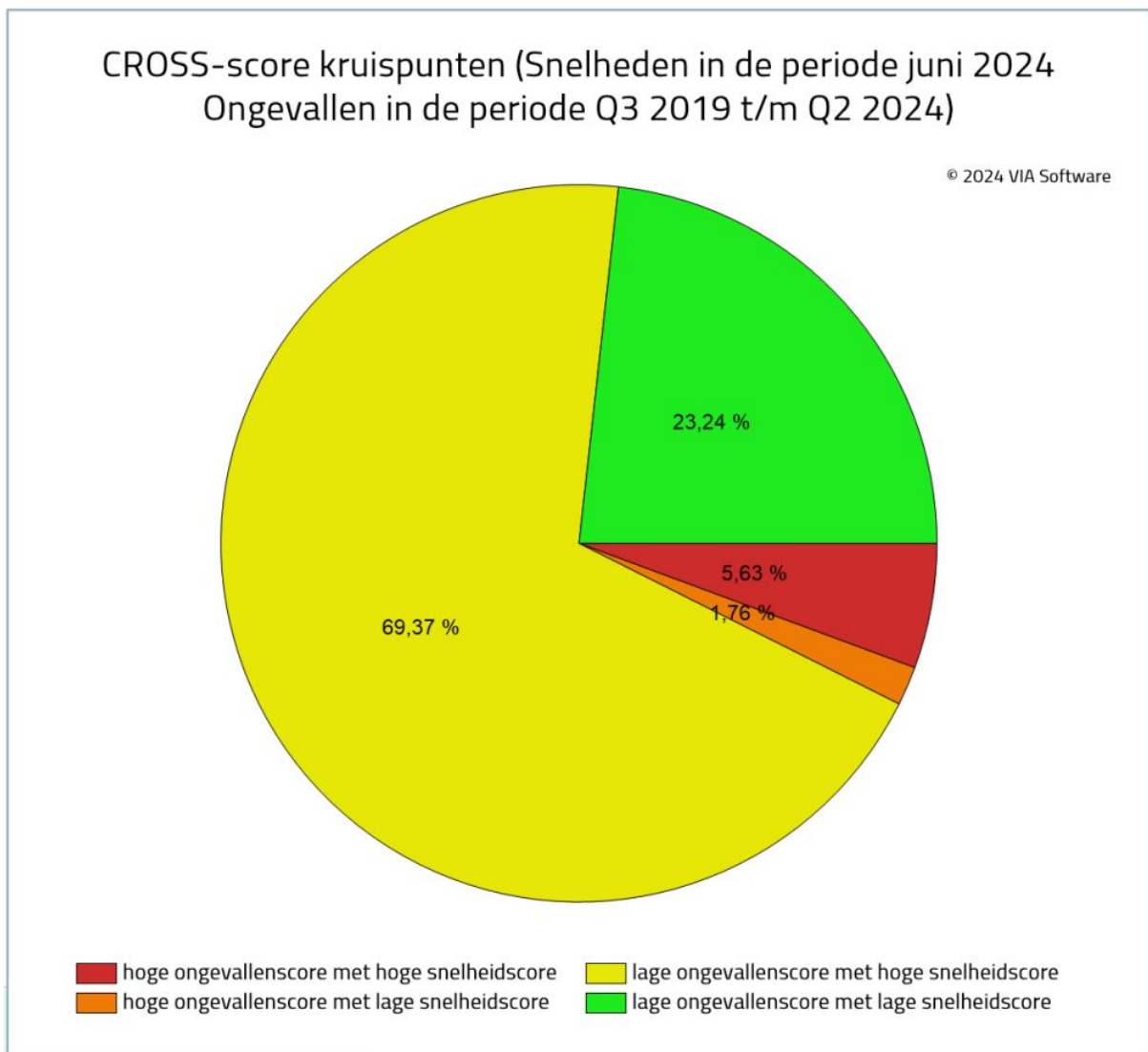
<b>Meest verkeersonveilig trajecten top 10 gemeente Renkum en omgeving</b>
<b>1. N225 RENKUM</b>
<b>2. N225 RENKUM</b>
<b>3. VAN DER MOLENALLEE, VAN DER MOLENPLEIN RENKUM</b>
<b>4. N225 RENKUM</b>
<b>5. KEIJENBERGSEWEG, N782 RENKUM, WAGENINGEN</b>
<b>6. A12 EDE, RENKUM</b>
<b>7. N225 RENKUM</b>
<b>8. A50 OVERBETUWE, RENKUM</b>
<b>9. A50 ARNHEM, RENKUM</b>
<b>10. N225 RENKUM, WAGENINGEN</b>

Bron: Bliq/Viastat 2025.

Binnen het areaal van gemeente Renkum vallen de Utrechtseweg, de Jonkheer N. van Rosenthalweg, de Van der Molenallee door Doorwerth en de Molenweg/Groeneweg door Renkum op als risicovolle trajecten.

## 4 Kruispunten met relatief hoge CROSS-scores in Renkum

Naast trajecten zijn er ook verkeersonveilige kruispunten. Zo'n 6% van de kruispunten heeft een rode CROSS-score, dus een hoge ongevallenscore met een hoge snelheidsscore. Grafiek 4 laat dit zien.



Grafiek 4. CROSS-score kruispunten gemeente Renkum  
Bron: Bliq/Viastat 2025.

## Meest verkeersonveilig kruispunten top 10 gemeente Renkum

1. N225, N783, UTRECHTSEWEG RENKUM

2. BENEDENDORPSWEG, VAN BORSSELENWEG, VEERWEG RENKUM

3. MELKDAM, UTRECHTSEWEG RENKUM

4. KASTANJELAAN, UTRECHTSEWEG RENKUM

5. KASTEELWEG, VAN DER MOLENALLEE RENKUM

6. MARIËNDAAL, N225 ARNHEM, RENKUM

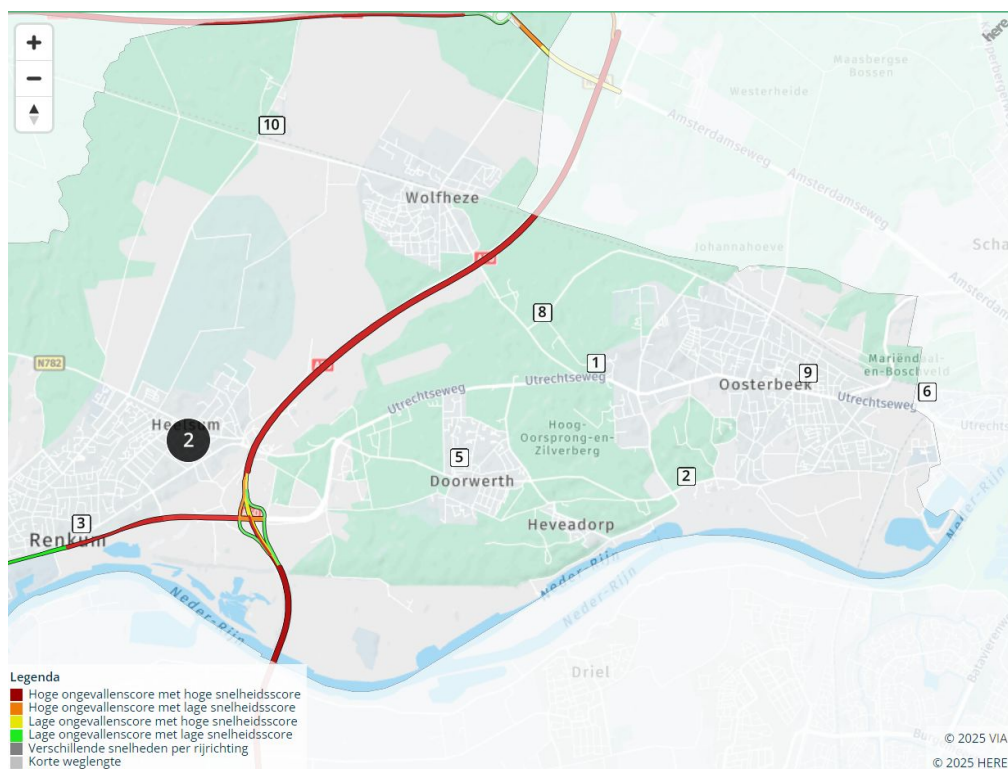
7. DOORNENKAMPSEWEG, N782 RENKUM

8. BILDERBERGLAAN, N783 RENKUM

9. N225, PLEIN 1946 RENKUM

10. BUUNDERKAMP, PARALLELWEG, TELEFOONWEG RENKUM

Bron: Bliq/Viastat 2025.



Kaart 5. Verkeersonveilige kruispunten in Renkum

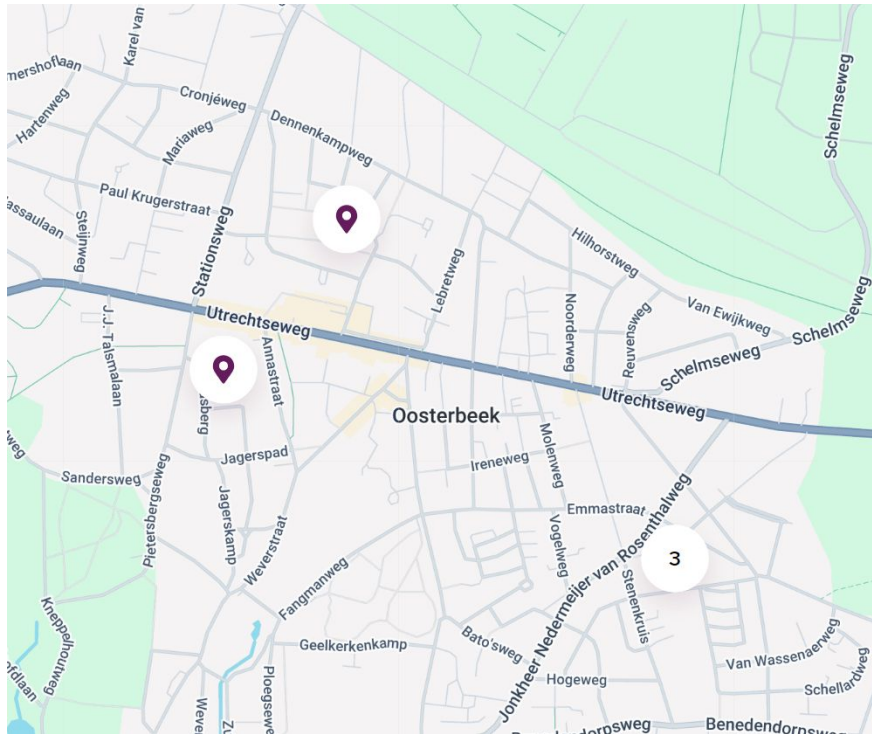
Bron: Bliq/Viastat 2025.



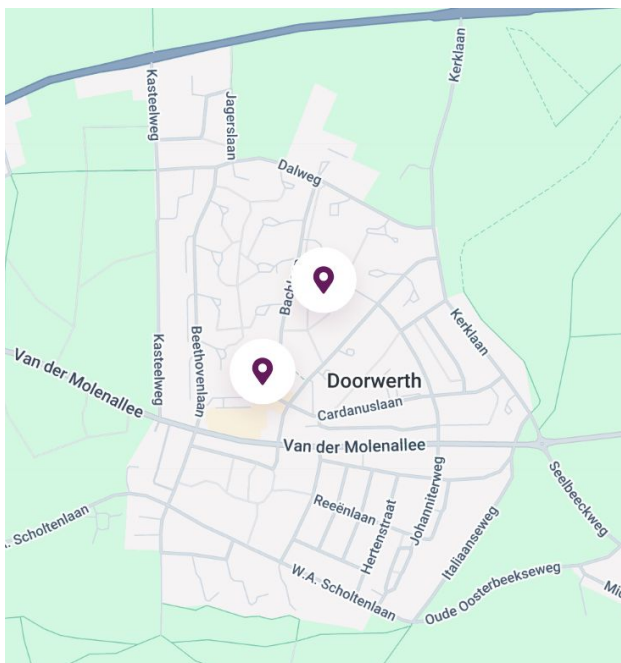


## 5 Schoollocaties in gemeente Renkum

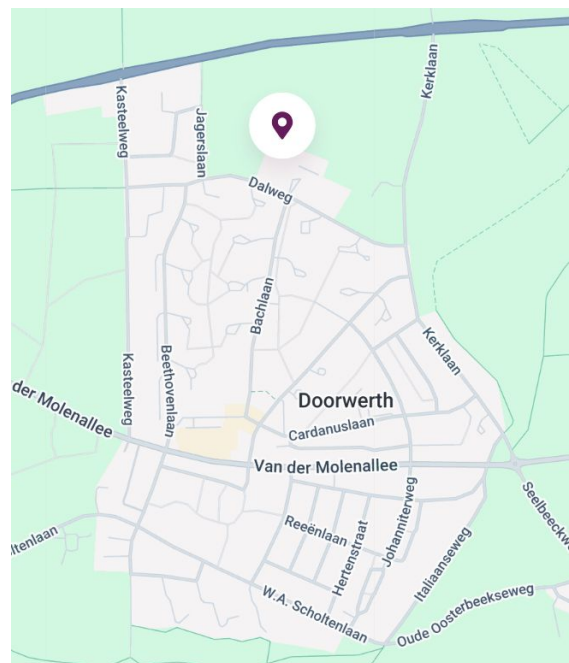
Schoolgaande kinderen zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. De kaarten 7 tot en met 11 laten zien waar in de gemeente schoollocaties zijn. Tabel XX laat zien in hoeverre scholen nabij qua verkeersveiligheid risicovolle trajecten en kruispunten liggen.



Kaart 7 Lagere schoollocaties Oosterbeek

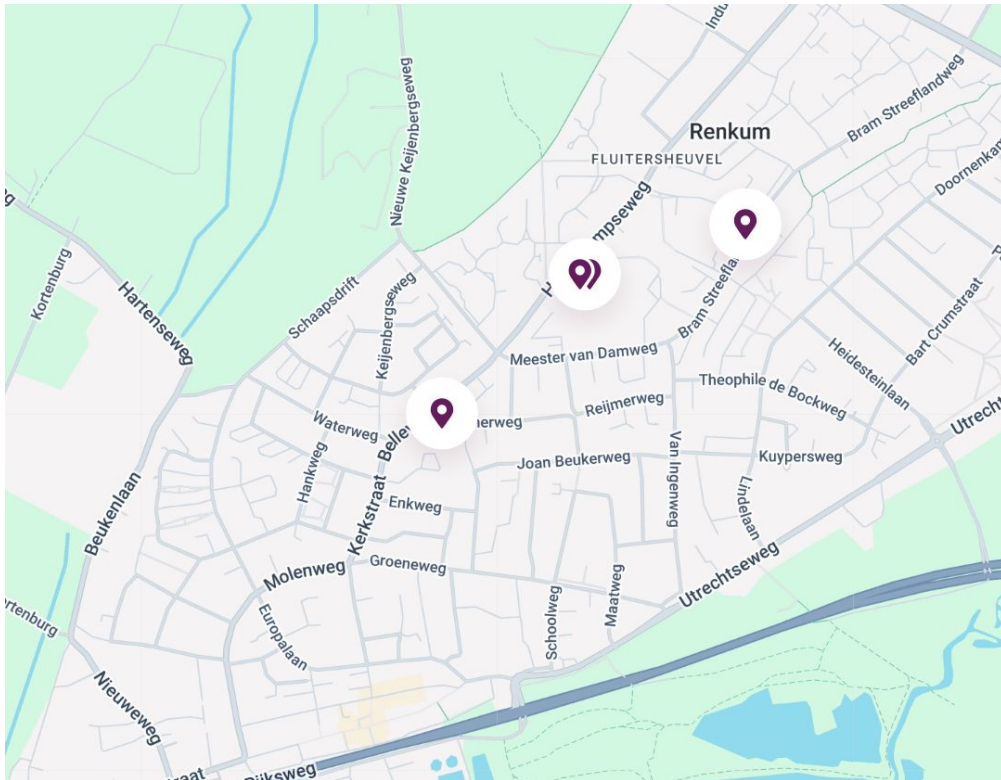


Kaart 8 Lagere schoollocaties Doorwerth

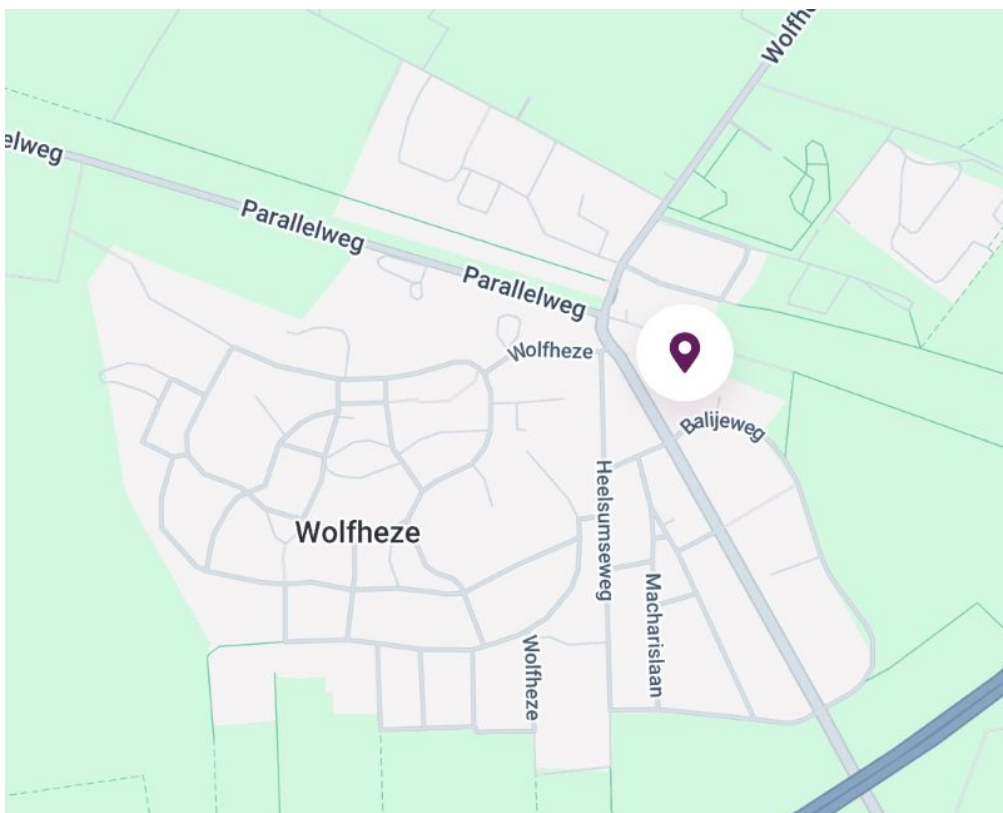


Kaart 9 Middelbare schoollocaties

## Doorwerth



*Kaart 10 Lagere schoollocaties Renkum*



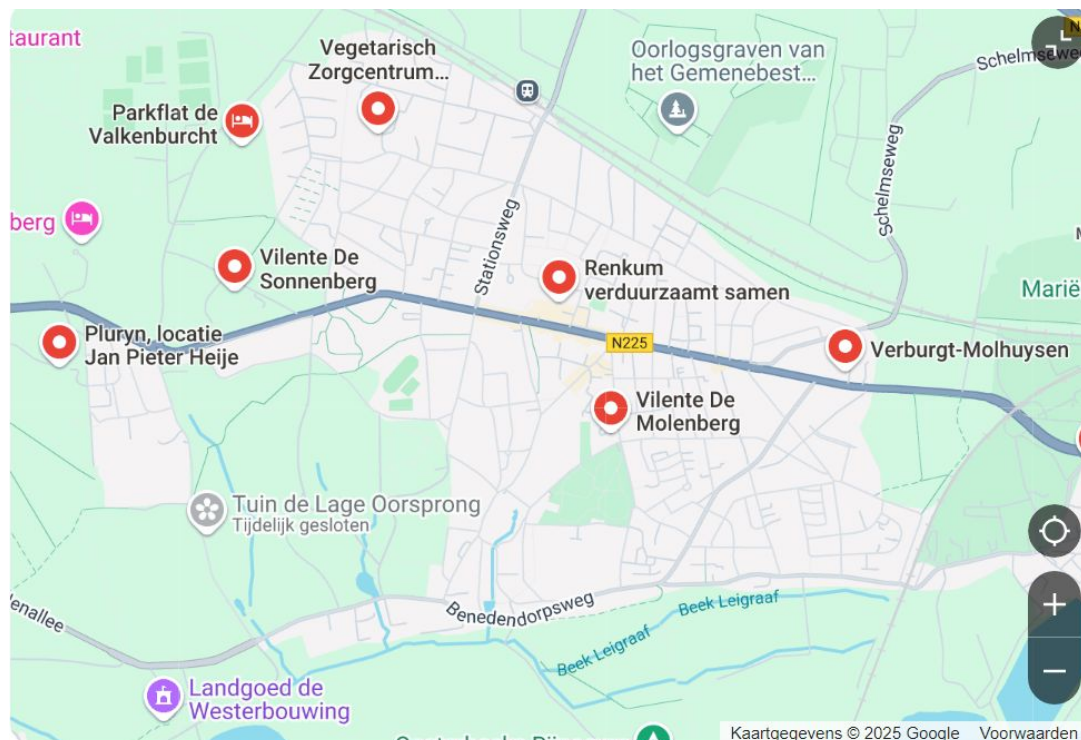
*Kaart 11 Lagere schoollocaties Wolfheze*

Schoollocaties	Nabijheid risicovolle onderdelen van het wegenstelsel
Oosterbeek	Utrechtseweg en de Jonkheer N. van Rosenthalweg/Benedendorpseweg
Doorwerth	Van der Molenallee
Renkum	Doornekampseweg
Wolfheze	Wolfhezerweg

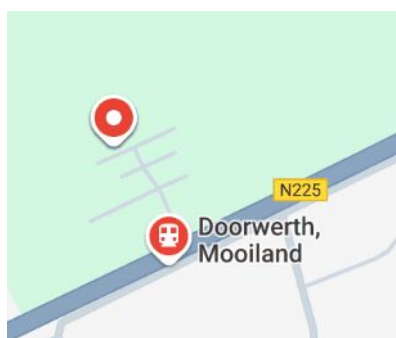
Tabel 2. Schoollocaties nabij risicovolle onderdelen van het wegenetwerk

## 6 Locaties kwetsbare doelgroepen in gemeente Renkum

De kaarten 12 tot en met 16 laten zien waar in de gemeente locaties met kwetsbare doelgroepen/zorgbehoefigen zijn. Tabel XX laat zien in hoeverre zorgbehoefigen nabij qua verkeersveiligheid risicovolle trajecten en kruispunten wonen.



Kaart 12 Locaties zorgbehoefigen Oosterbeek



Kaart 13 Locaties zorgbehoeftigen Doorwerth Kaart 14 Locaties  
zorgbehoeftigen Heelsum



Kaart 15 Locaties zorgbehoeftigen Renkum



Kaart 16 Locaties zorgbehoeftigen Wolfheze

<b>Locaties zorgbehoef-tigen</b>	<b>Nabijheid risicovolle onderdelen van het wegens-telsel</b>
Oosterbeek	Utrechtseweg
Doorwerth	N225
Renkum	Utrechtseweg
Wolfheze	N783/Wolfhezerweg
Heelsum	Utrechtseweg

Tabel 3. Locaties zorgbehoef-tigen nabij risicovolle onderdelen van het wegens-netwerk

## 7 Ongevallen totale wegens-netwerk gemeente Renkum

Voor het in beeld brengen van alle ongevallen tussen 2019 en 2024 tot en met kwartaal 2 wordt gebruik gemaakt van Bliq. Tabel 4 geeft een overzicht van het aantal verkeersongevallen per jaar en de afloop.

Tijdsperiode	Status	Verkeersongevallen	Gewonden	Mogelijke gewonden	Doden
2019	Afgesloten	107	13	1	0
2020	Afgesloten	89	10	1	1
2021	Afgesloten	92	20	1	0
2022	Afgesloten	131	33	4	1
2023	Afgesloten	128	30	1	1
2024 t/m Q2	Voorlopig	51	11	0	1
<b>Totaal</b>		<b>598</b>	<b>117</b>	<b>8</b>	<b>4</b>

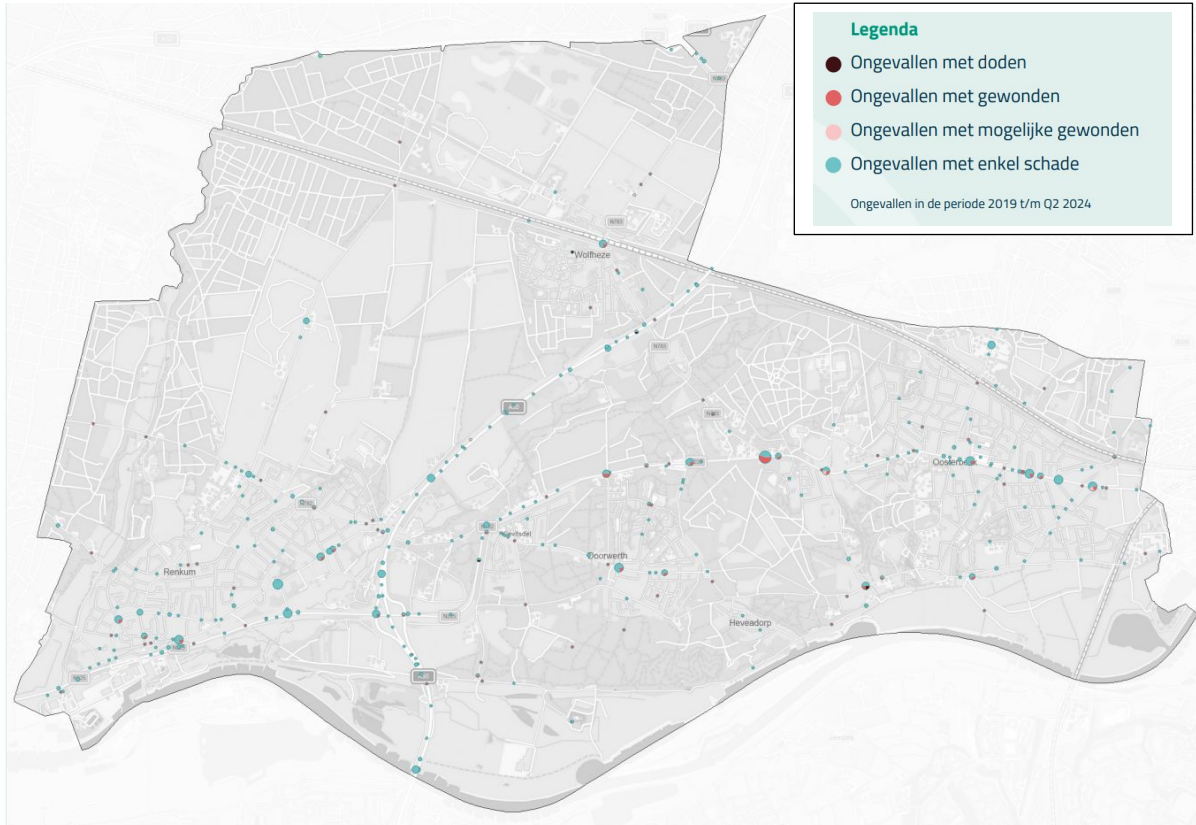
© 2024 VIA, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdsperiode

Opmerking: in de Corona-jaren 2020 & 2021 liggen de landelijke aantallen lager dan verwacht als gevolg van de maatregelen om de verspreiding te beperken.

Tabel 4. Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdsperiode  
Bron: Bliq/Viastat 2025.

## 8 Verkeersongevallenconcentraties totale netwerk

Kaart 17 laat zien waar de hoogste concentraties van verkeersongevallen zijn tussen 2019 en Q2 2024. Vooral de Utrechtseweg springt eruit.



*Kaart 17 Verkeersongevallenconcentraties in de gemeente Renkum tussen 2019 en Q2 2024. Bron: Viastat, 2025.*

Tabel 5 geeft de top 10 van verkeersongevallenlocaties weer waarbij alleen naar het aantal geregistreerde verkeersongevallen is gekeken. Daarnaast geeft de tabel weer in welke mate kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fiets, ouder dan 65 jaar, jongeren) hierbij als betrokken zijn geregistreerd.

	<b>Locatie</b>	<b>Aantal</b>	<b>Voetgangers</b>	<b>Fietse rs</b>	<b>Scoot-Mobiel/ Brommobiel</b>	<b>&gt;65 jaar</b>	<b>0-8 jaar</b>	<b>8-12 jaar</b>	<b>12-18 jaar</b>	<b>Middel en gebruik</b>
1	JULIANAWEG, REUVENSEG, SCHELMSEWEG, RENKUM	12	-	5	-	2	-	-	1	-
2	BENEDENDORPSWEG, VAN BORSSELENWEG, VEERWEG RENKUM	8	-	7	-	2	-	-	1	-
3	MELKDAM, UTRECHTSEWEG RENKUM	7	-	5	-	1	-	-	-	-
4	GROENEWEG, KERKSTRAAT, MOLENWEG, RENKUM	7	-	-	1	3	-	-	1	-
5	BEETHOVENLAAN, HOUTSNIPLAAN, VAN DER MOLENALLEE, RENKUM	6	-	3	-	5	-	-	-	-
6	EUROPALAAN, MOLENWEG RENKUM	5	-	2	1	2	-	-	-	-
7	BENNEKOMSEWEG, BOSWEG, HOGENKAMPSEWEG , N782 RENKUM	6	-	2	-	4	-	-	2	-
8	VALKENBURGLAAN, VAN BORSSELENWEG, RENKUM	10	-	4	1	5	-	-	-	-
9	HEIDESTEINLAAN, UTRECHTSEWEG RENKUM	8	-	2	-	2	-	-	-	-
10	PIETERBERGSEWEG, STATIONSWEG, UTRECHTSEWEG, RENKUM	7	-	1	-	3	-	-	-	1

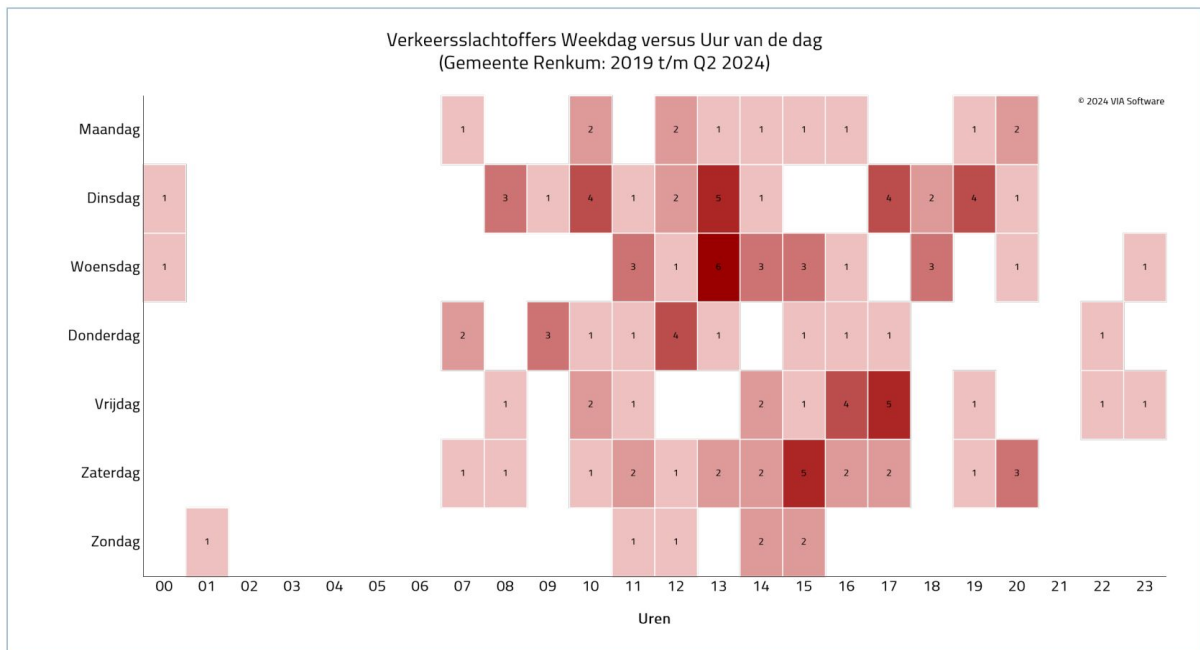
Tabel 5. Top 10 van verkeersongevallenlocaties gemeente Renkum 2016-2023

Zie bijlagen voor details over kenmerken, aard en toedracht.

## 9 Ongevallen naar tijdsmoment

Ongevallen - en daarmee ook verkeersslachtoffers - vinden verspreid over de dag plaats. Vaak heeft dit te maken met de reguliere verkeersdrukte in de spits of met activiteiten in bijvoorbeeld de weekendnachten of doordeweekse dagen.

Grafiek 5 laat zien op welke uren van de dag de meeste verkeersslachtoffers vallen. Hoe donkerder de kleur, hoe meer (mogelijke) gewonden en doden op dat moment zijn gevallen. Het getal in het blokje geeft het totale aantal aan.

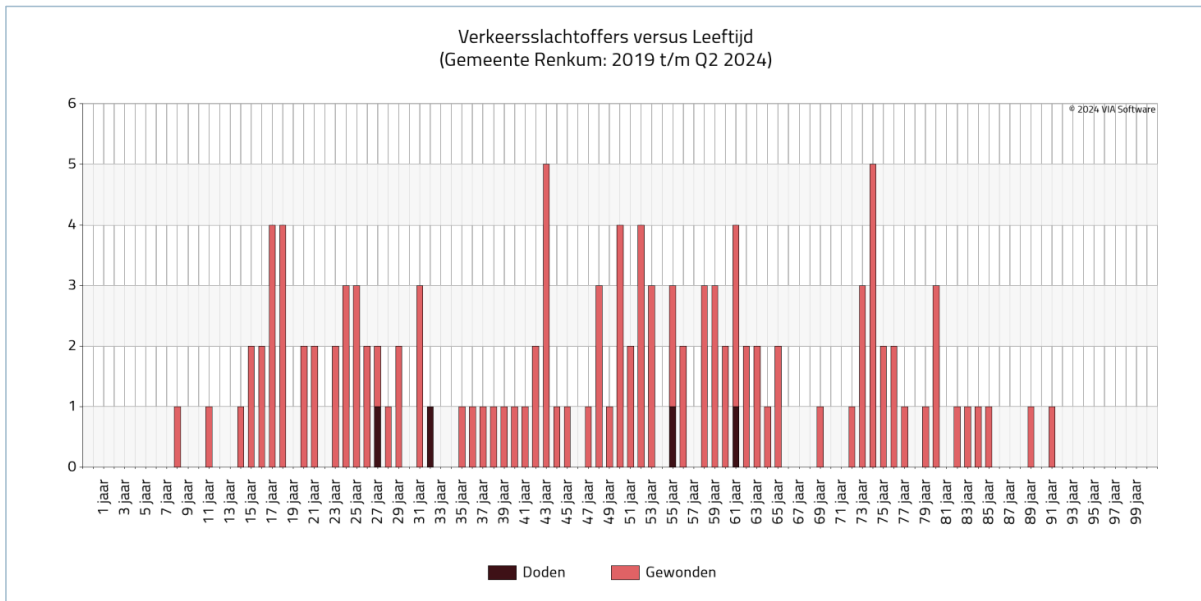


Grafiek 5. Verkeersslachtoffers naar dag- of nachtdeel  
Bron: Bliq/Viastat 2025.

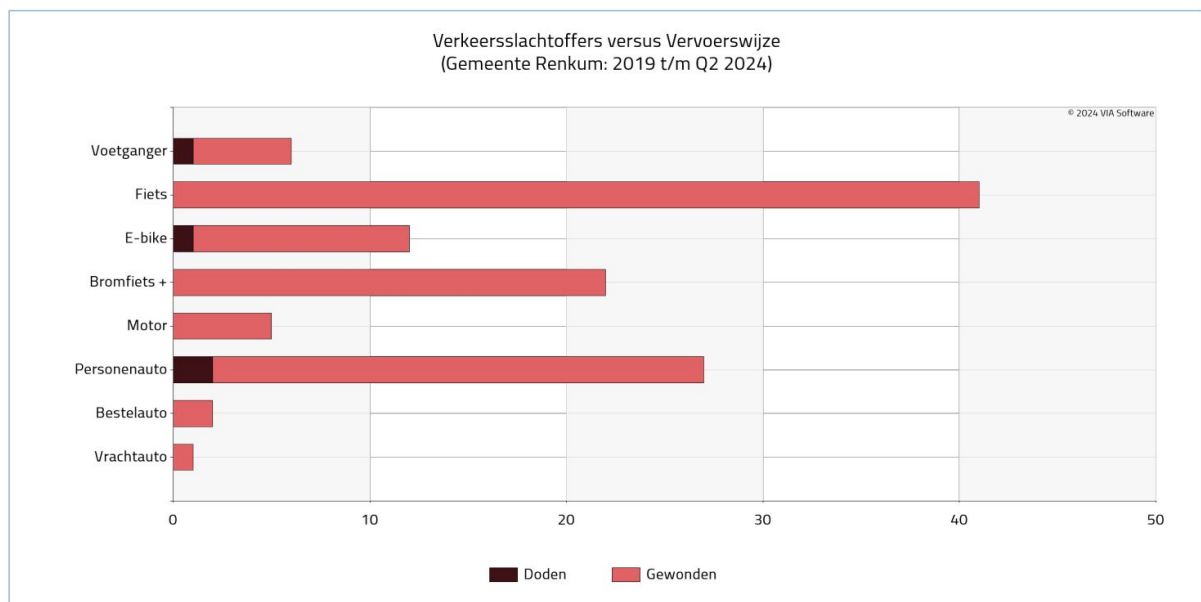


## 10 Ongevallen naar kwetsbare doelgroepen

De grafieken 6 en 37 geven de verdeling weer van het aantal verkeersslachtoffers voor de verschillende leeftijden en vervoerswijzen. Onder de jongeren, in de leeftijd van 12 tot en met 24 jaar, valt 18% van de slachtoffers. In de groep kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bike en bromfietsers+ (= bromfiets, snorfiets, speed pedelec, scootmobiel en brommobiel)) valt ongeveer 70% van de verkeersslachtoffers.



Grafiek 6. Verkeersslachtoffers naar leeftijd  
Bron: Bliq/Viastat 2025.

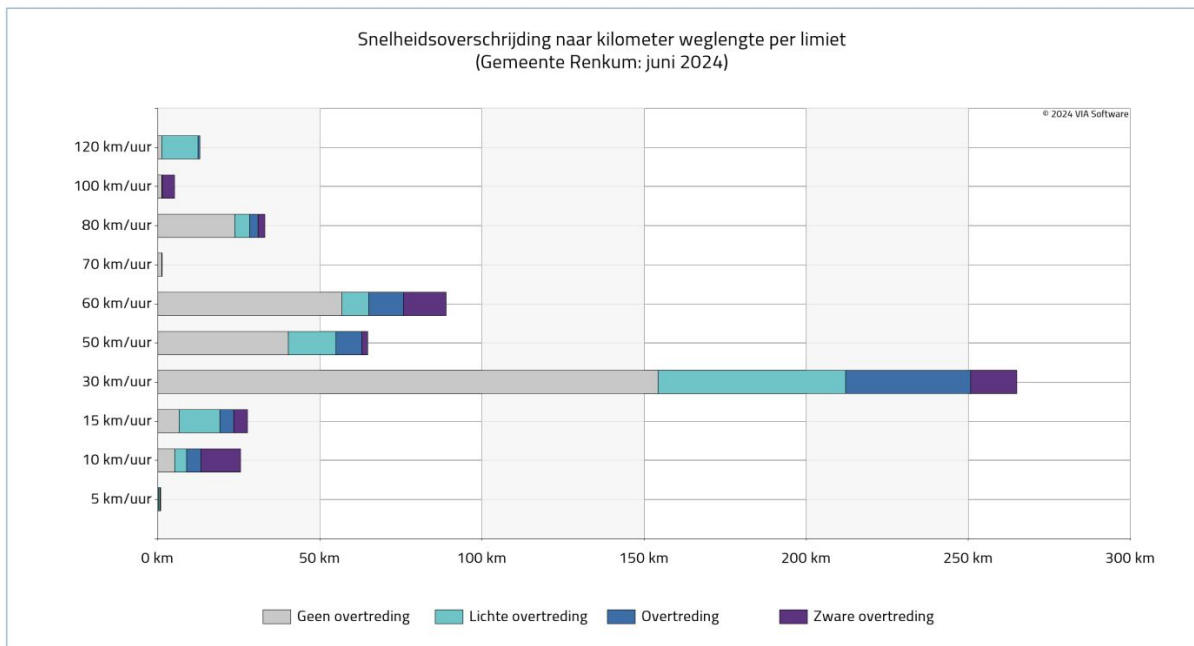


Grafiek 7. Verkeersslachtoffers naar vervoerswijze  
Bron: Bliq/Viastat 2025.

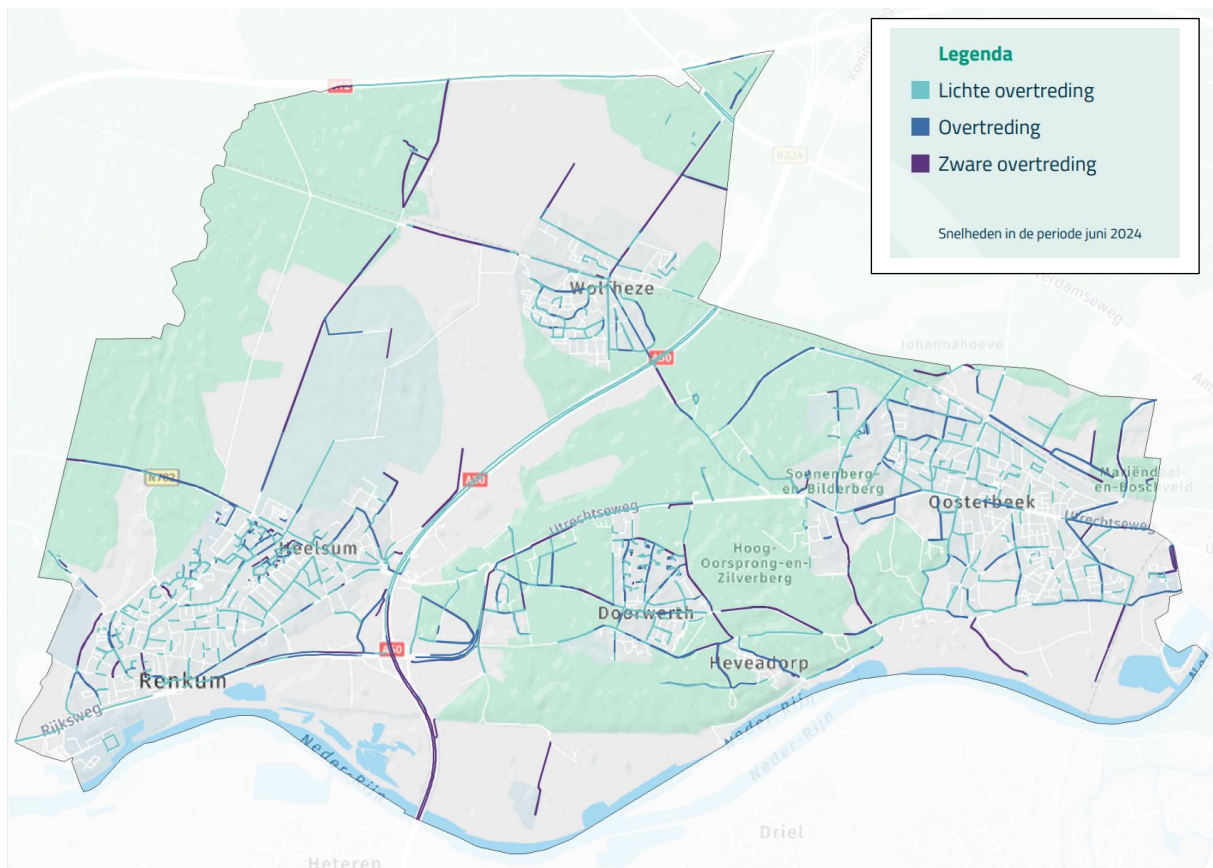
## 11 Rijsnelheden

Snelheid heeft een sterke relatie met verkeersveiligheid. Terugdringen van de overschrijding van de wettelijke toegestane snelheidslimieten leidt tot het afnemen van het aantal ongevallen en de ernst van verkeersongevallen.

Grafiek 8 toont de verschillende klassen van snelheidsovertredingen per snelheidslimiet, uitgedrukt in weglengte per rijrichting, terwijl kaart 7 aangeeft waar dit aan de orde is.



Grafiek 8. Snelheidsoverschrijding in gemeente Renkum  
Bron: Bliq/Viastat 2025.



*Kaart 18 Snelheidsoverschrijding in gemeente Renkum 2024  
Bron: Bliq/Viastat 2025.*

Binnen het areaal van gemeente Renkum valt een aantal wegen op qua overtreding van de rijsnelheid waaronder de Utrechtseweg, de Jonkheer N. van Rosenthalweg, de Van der Molenallee, de Telefoonweg, de Veerweg, de Seelbeckweg. Deze trajecten worden als risicovolle trajecten gezien. Dit blijkt niet alleen uit data, maar ook uit gesprekken met omwonenden. Deels heeft het verkeersonveiligheidsgevoel een relatie met rijsnelheden. Anderzijds speelt ook de weginrichting hierbij een rol.

## 12 Alcohol en drugsgebruik

### *Rijden onder invloed in Renkum*

In 2019, 2020, 2021, 2022 werden er respectievelijk 32, 30, 31, 52 gevallen van rijden onder invloed in gemeente Renkum geregistreerd. In 2023 en 2024 waren dit er respectievelijk 91 en 90 ([Dashboard misdrijven in de buurt, jaarcijfers | CBS](#)). Ook in Renkum geldt een toename van registraties van rijden onder invloed van middelen.

## 4 Maatregelen en Uitvoeringsagenda

Deze Risicoanalyse verkeersveiligheid is input voor de uitvoeringsagenda bij de Mobiliteitsvisie van gemeente Renkum.

Wij willen dat Renkum een aantrekkelijke plek is om te wonen en werken waar mensen, verbinding en een gezonde leefomgeving voor iedereen centraal staan, kinderen vanaf 8 jaar zelfstandig naar school, sport en cultuur kunnen gaan, en mensen waardig oud kunnen worden.

In ons mobiliteitsbeleid stellen wij eerst de mens centraal en vervolgens het verkeerssysteem. Wij zien een duidelijke link tussen welzijn, leefomgeving en onze manier van vervoer. Verkeer en verkeersveiligheid zijn niet alleen technische of beleidskwesties, maar heeft een nadrukkelijke relatie met mensen.

Het doel van het mobiliteitssysteem is om mensen de mogelijkheid te bieden om op verschillende plekken te komen, zoals werk, familie of andere bestemmingen. Bereikbaarheid gaat niet alleen over waar mensen nu naartoe gaan, maar ook over waar ze in de toekomst naartoe zouden willen. Pro-actief verkeersveiligheidsbeleid draagt hieraan bij. We gaan dan ook zoveel als mogelijk zorgen dat iedereen op de bestemming kan komen met de vervoersmiddelen die zij kunnen gebruiken. Voor schoolgaande kinderen ligt de focus op hun recht om vanaf het achtste levensjaar zelfstandig naar school te gaan. Dat heeft logischerwijs betekenis voor lopen, fietsen en het zien van de openbare ruimte als gedeelde ruimte.

Wij willen onze straten en openbare ruimte opnieuw gaan zien als een 'gedeelde ruimte' in plaats van een functie die hoofdzakelijk is bedoeld als functionele verbinding. Wij willen dat in straten aantrekkelijk, veilig en inclusief tegelijk zijn en mogelijkheden bieden voor flaneren, ontspannen en ontmoeten.

Wij stellen eerst de mens centraal en daarna het verkeerssysteem. Wij kiezen voor een aanpak waarin mobiliteit niet maatgevend is maar waar toegankelijkheid, veiligheid, beleving, gezondheid, sociale interactie, ecologie, klimaatadaptatie, economie en cultuurhistorie samen de straat en openbare ruimte maken.

Wij gebruiken hiervoor een transitiestrategie om te experimenteren met projecten die gericht zijn op het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit. De transitiestrategie concretiseren we onder meer door het verkeerskundige instrument S T O M P te combineren met experimenten en succesvolle experimenten te borgen.

Om het verkeer langzamer te laten rijden gaan we wegen aanpassen. De stap naar 30km/u is voor voetgangers en fietsers van groot belang. Bij 30km/u is de remweg korter en het blikveld breder. Bij een verkeersongeval met een auto die 30 km/uur rijdt, heeft een voetganger ruim 95% kans het ongeval te overleven, bij 50 km/uur nog maar 85%.

Wanneer een 50 km/u weg wordt veranderd naar 30km/u verandert dit de oversteekbaarheid voor iedereen. Daarmee worden wegen in mindere mate een barrière, zijn ze in mindere mate uitnodigend voor doorgaand verkeer en dragen ze bij aan leefbaarheid en leefkwaliteit.

Fietsers hebben een verkeersveilige fietsomgeving nodig. Dat doen we door (1) experimentele projecten gericht op verstevigen van de positie van de fietser (2) van 30 km/u in plaats van 50 km/u de standaard te maken en (3) aansluiting te zoeken bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) en het verkeersveiligheidsbeleid van Provincie Gelderland.

Deze risicoanalyse laat zien dat vanuit verkeersveiligheid een aantal locaties prioriteit hebben. Tabel 6 geeft deze locaties weer, de beoogde maatregelen en in hoeverre dit in een uitvoeringsplan is opgenomen.

<b>Locaties</b>	<b>Maatregel</b>	<b>Uitvoeringsplan (UP)</b>
Schoollocaties en locaties met kwetsbare doelgroepen	Autoluw maken waar mogelijk; nadruk op lopen en fietsen	In toekomstig UP
Utrechtseweg Oosterbeek	GOW30	In vigerende UP
Utrechtseweg - Jonkheer N. van Rosenthalweg	GOW30	In vigerende UP
Benedendorpseweg - van Borsseleweg - Veerweg - Valkenburglaan	GOW30	In toekomstig UP
Utrechtseweg i.c.m Melkdam	GOW30	In toekomstig UP
Utrechtseweg Heelsum	GOW30	In toekomstig UP
Van der Molenallee Doorwerth	GOW30	In toekomstig UP
Hogenkampseweg	GOW30	In toekomstig UP
Doornenkampseweg	ETW30	In toekomstig UP
Molenweg - Groeneweg - Kerkstraat - Europaweg	GOW30	In toekomstig UP
Telefoonweg	Onderzoeken handhavingsmogelijkheden o.a. snelheidscamera's	In toekomstig UP
N783	Onderzoeken handhavingsmogelijkheden o.a. snelheidscamera's	In toekomstig UP

*Tabel 6 Locaties en maatregelen in bestaande en beoogde uitvoeringsplan mobiliteit*

#### *Uitvoeringsagenda*

Het GVVP is tot de vaststelling van de Mobiliteitsvisie gemeente Renkum het vigerende mobiliteitsbeleid. In het Uitvoeringsprogramma van het GVVP is budgettair rekening gehouden met maatregelen voor de Utrechtseweg/Jonkheer N. van Rosenthalweg. De intentie is om de weg in te richten als GOW30 om de fietser beter te positioneren en kinderen vanaf de leeftijd van 8 jaar de kans te bieden verkeersveilig zelfstandig naar school te lopen en/of te fietsen. Nota bene. Langs dit traject staat een basisschool. ‘

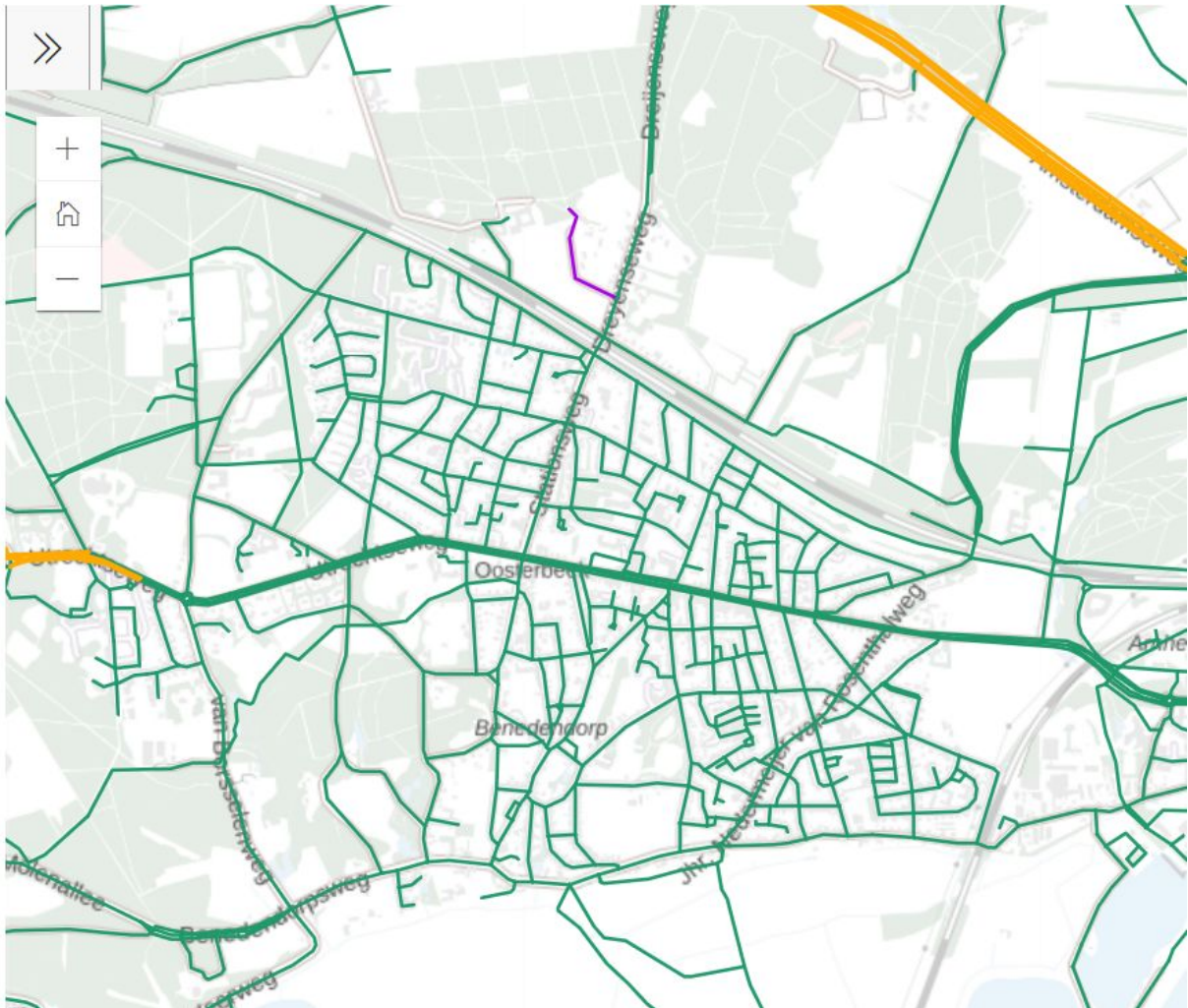
Na vaststelling van de Mobiliteitsvisie wordt een uitvoeringsplan opgesteld. Verkeersveiligheid is hierbij één van de invalshoeken. Naar verwachting leidt de integrale benadering van mobiliteit tot een Uitvoeringsplan die uitvoeriger zal zijn dan de lijst op basis van deze risicoanalyse verkeersveiligheid.

#### *Werk-met-werk maken*

In de korte termijnplanning van Wegonderhoud staat dit traject ook opgenomen. Het mobiliteitsbeleid is gericht op Werk-met-Werk maken om zo middelen efficiënt te besteden en overlast voor omwonenden tot een minimum te beperken.

# Bijlagen

## Wegenbeheerkaart gemeente Renkum - Oosterbeek

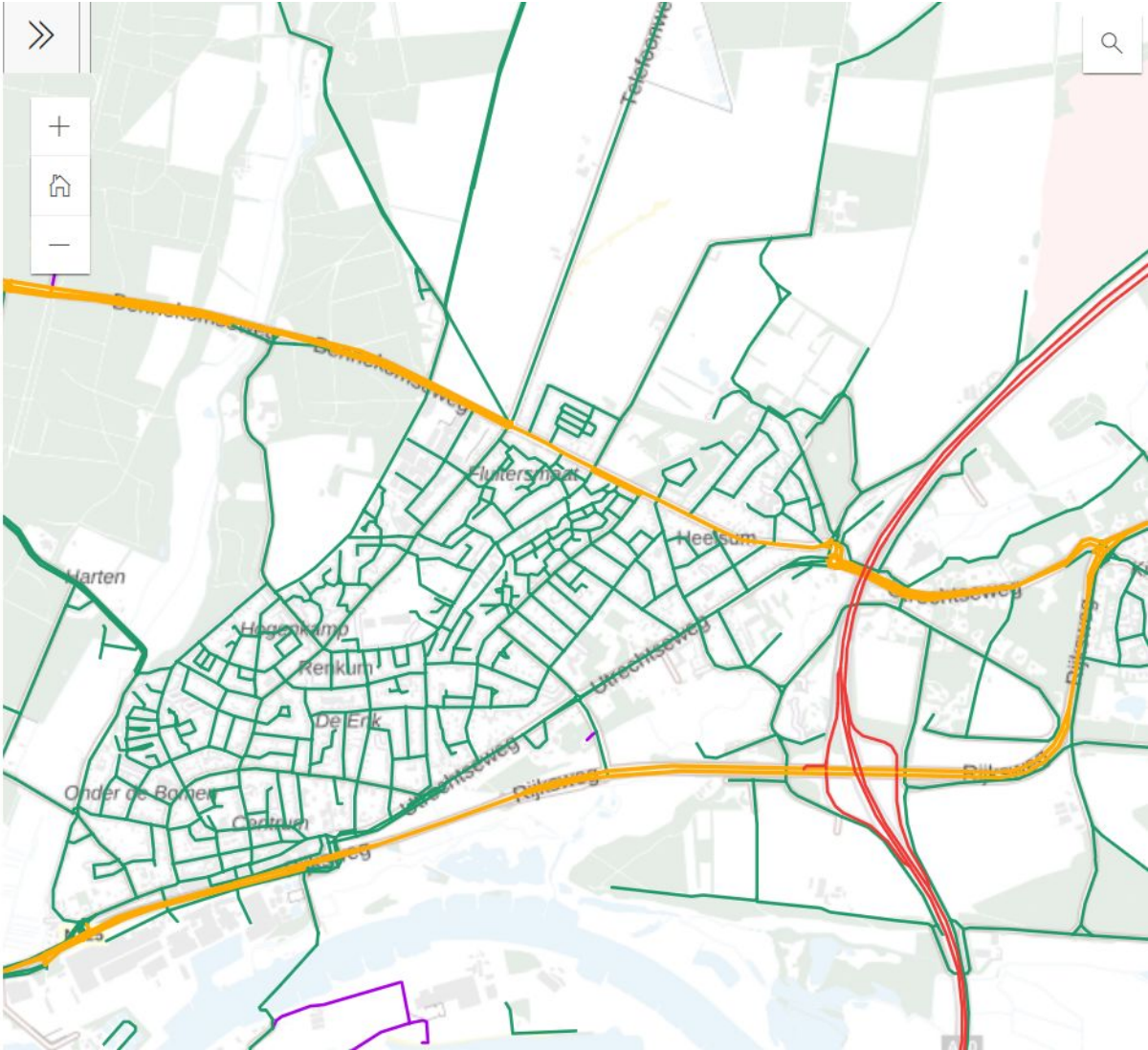


# Wegenbeheerkaart gemeente Renkum - ten westen van Oosterbeek

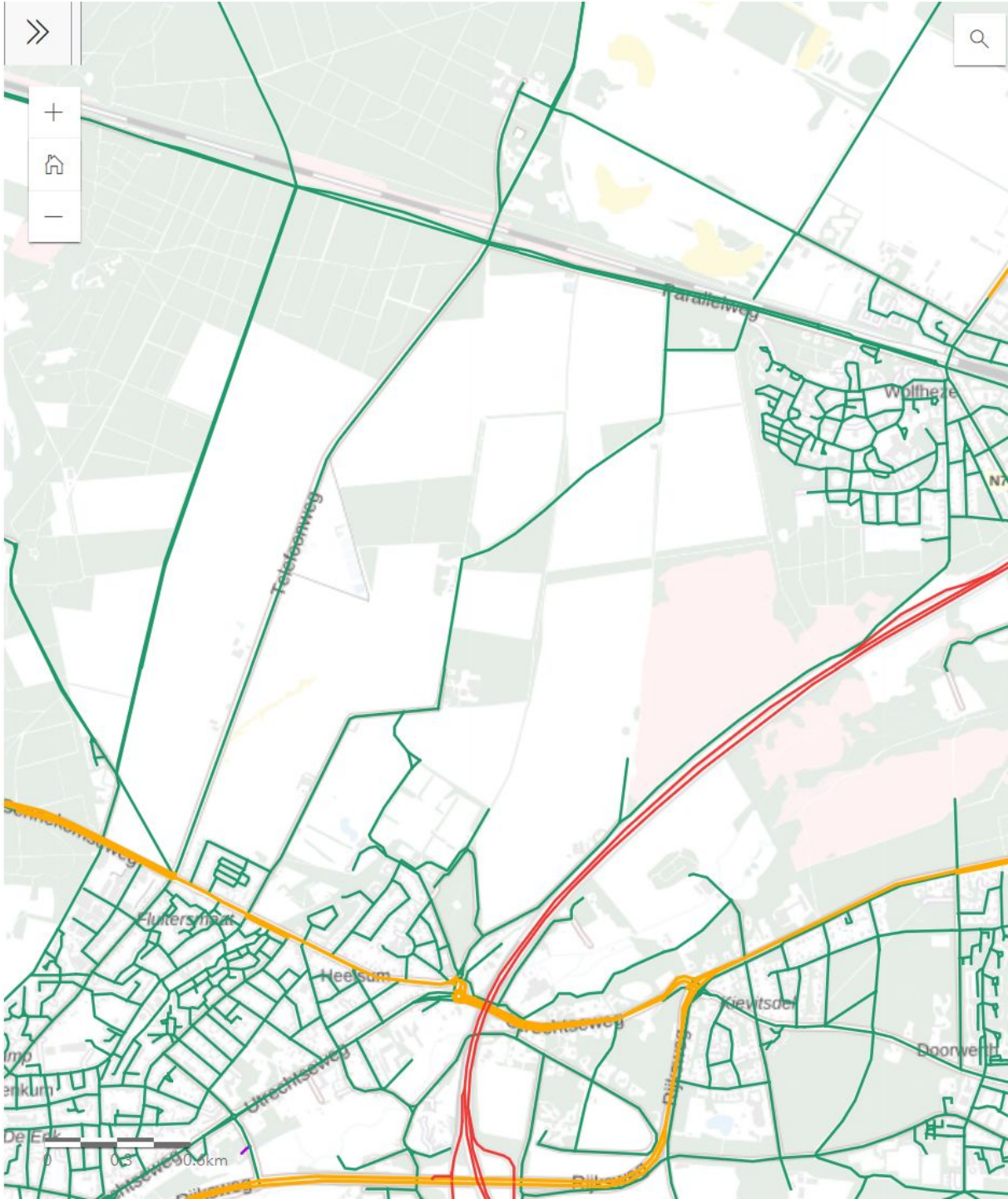




# Wegenbeheerkaart gemeente Renkum - ten westen van Kievitsdel



# Wegenbeheerkaart gemeente Renkum - ten noorden van Renkum



# Wegenbeheerkaart gemeente Renkum - Wolfheze



## Overzicht locaties

<b>Numme r op de kaarten</b>	<b>Wegvak</b>	<b>Wegbeheerde r</b>
<b>1</b>	Utrechtseweg/N225	Renkum
<b>2</b>	Utrechtseweg/N225	Renkum
<b>3</b>	Utrechtseweg/N225	Renkum
<b>4</b>	Utrechtseweg/N225	Provincie
<b>5</b>	Utrechtseweg/N225	Provincie
<b>6</b>	Utrechtseweg/N225	Provincie
<b>7</b>	Jonkheer N.v. Rosenthalweg	Renkum
<b>8</b>	Benedendorpseweg	Renkum
<b>9</b>	Schelmseweg	Renkum
<b>10</b>	Veerweg	Renkum
<b>11</b>	Seelbeckweg	Renkum
<b>12</b>	Van der Molenallee	Renkum
<b>13</b>	N225 parallel aan Schaapsdrift	Renkum
<b>14</b>	N225	Provincie
<b>15</b>	Utrechtseweg/N225 (Renkum)	Provincie
<b>16</b>	Utrechtseweg Melkdam / N225	Provincie
<b>17</b>	N782	Provincie
<b>18</b>	N782	Provincie
<b>19</b>	Hogenkampseweg/Schaapsdrift	Renkum
<b>20</b>	Telefoonweg	Renkum
<b>21</b>	N783 ten noorden van spoor	Renkum/ Provincie
<b>22</b>	N783 ten zuiden van spoor	Renkum/ Provincie

# 1 Utrechtseweg


## N225, UTRECHTSEWEG

ARNHEM, RENKUM

De scores zijn gebaseerd op een landelijke schaal.

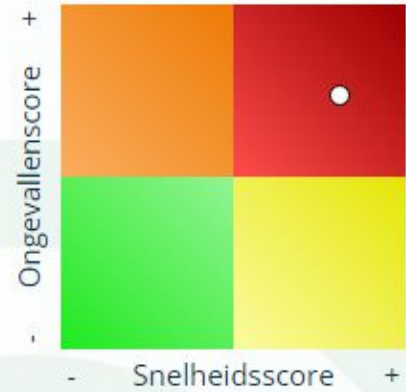
Ongevallenscore 



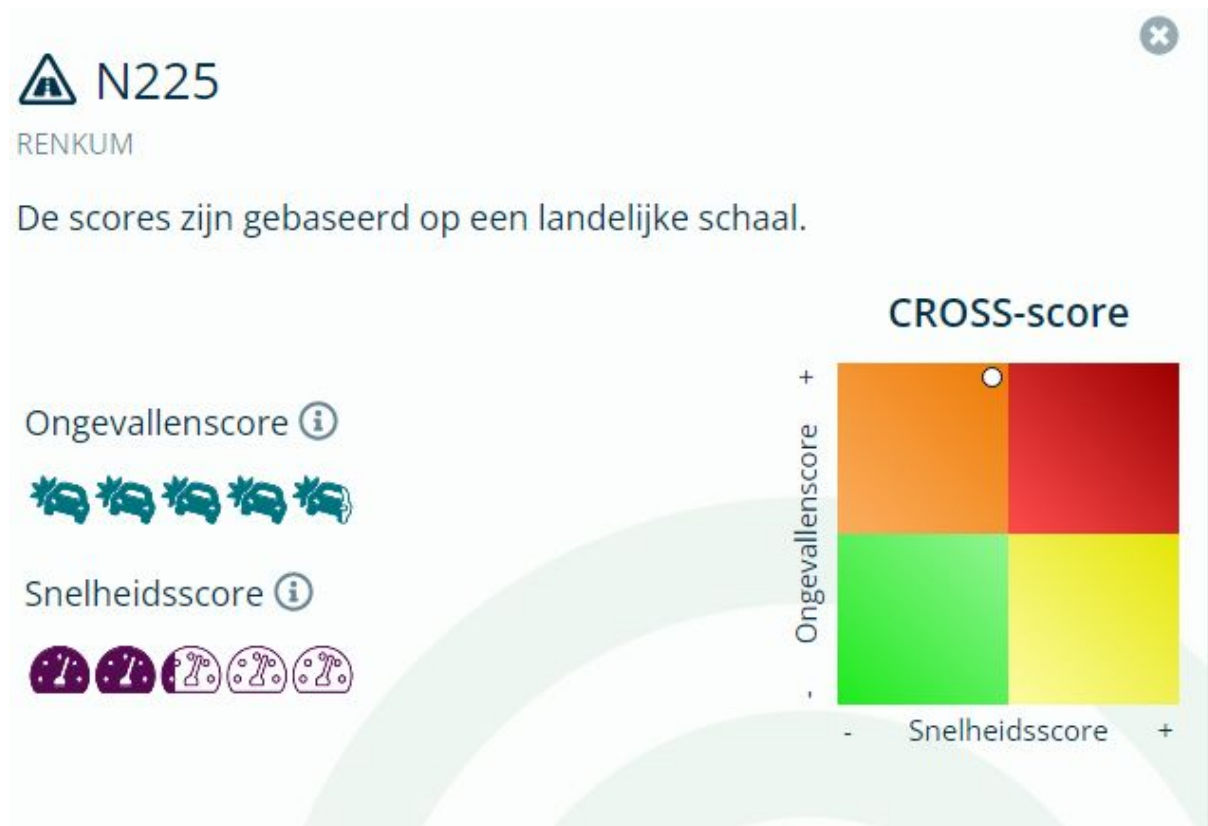
Snelheidsscore 



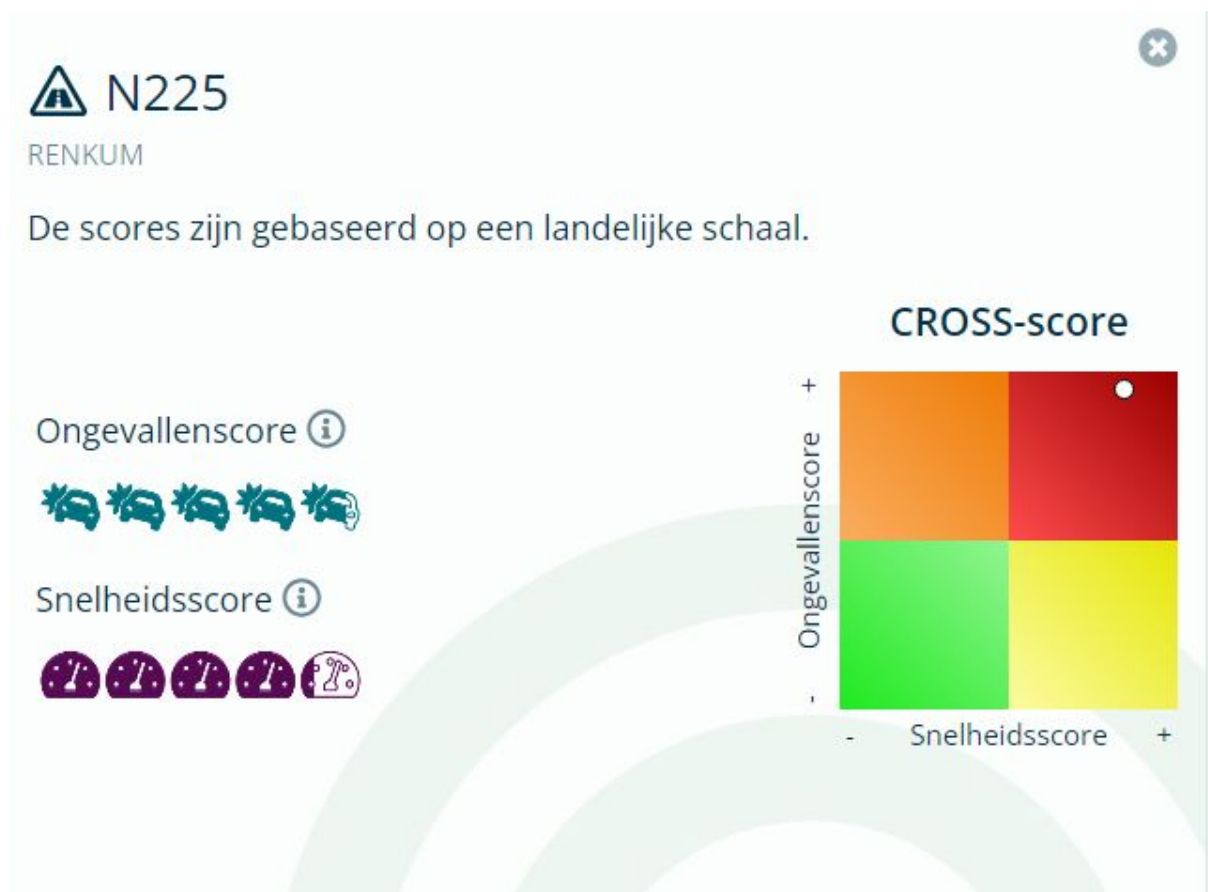
### CROSS-score



## 2 Utrechtseweg/N225



## 3 Utrechtseweg/N225





## 6 Utrechtseweg/N225


### N225

RENKUM

De scores zijn gebaseerd op een landelijke schaal.

Ongevallenscore 



Snelheidsscore 



#### CROSS-score



## 7 Jonkheer N.v.Rosenthalweg


### BENEDENDORPSWEG, JHR. NEDERMEIJER VAN ROSENTHALWEG

RENKUM

De scores zijn gebaseerd op een landelijke schaal.

Ongevallenscore 



Snelheidsscore 

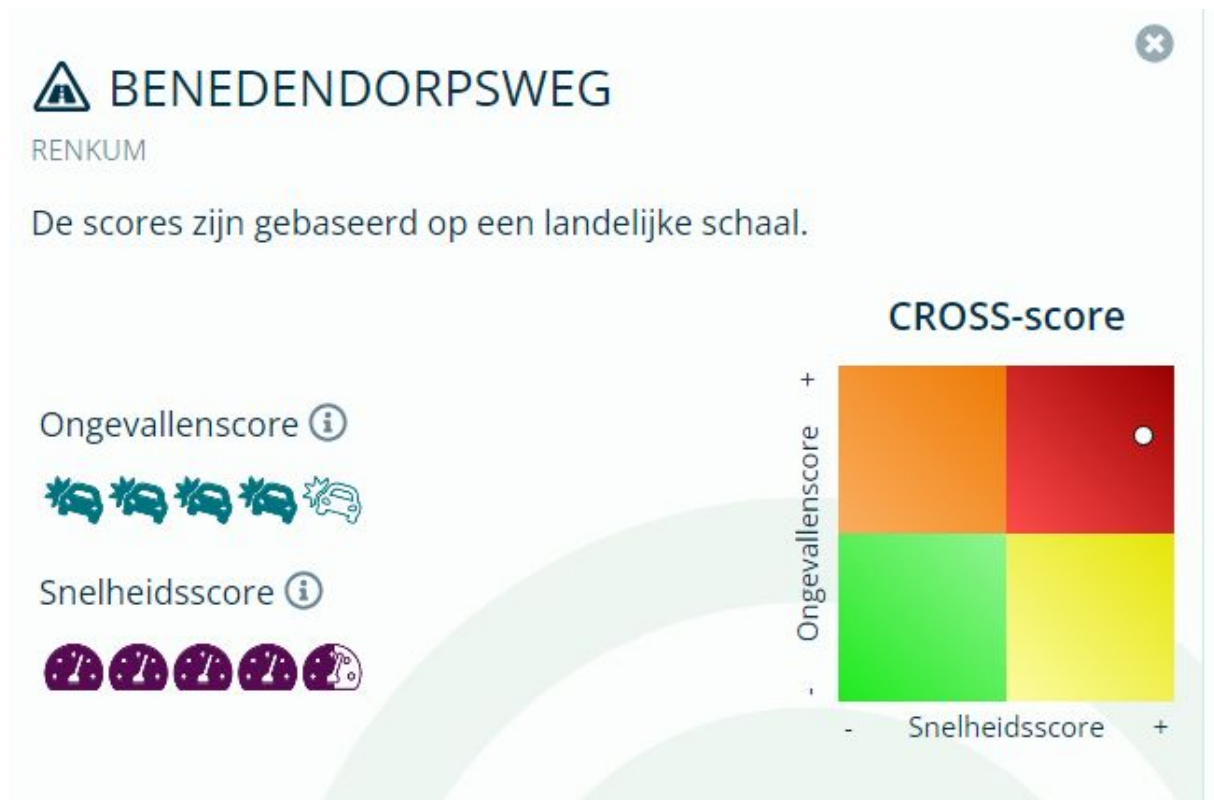
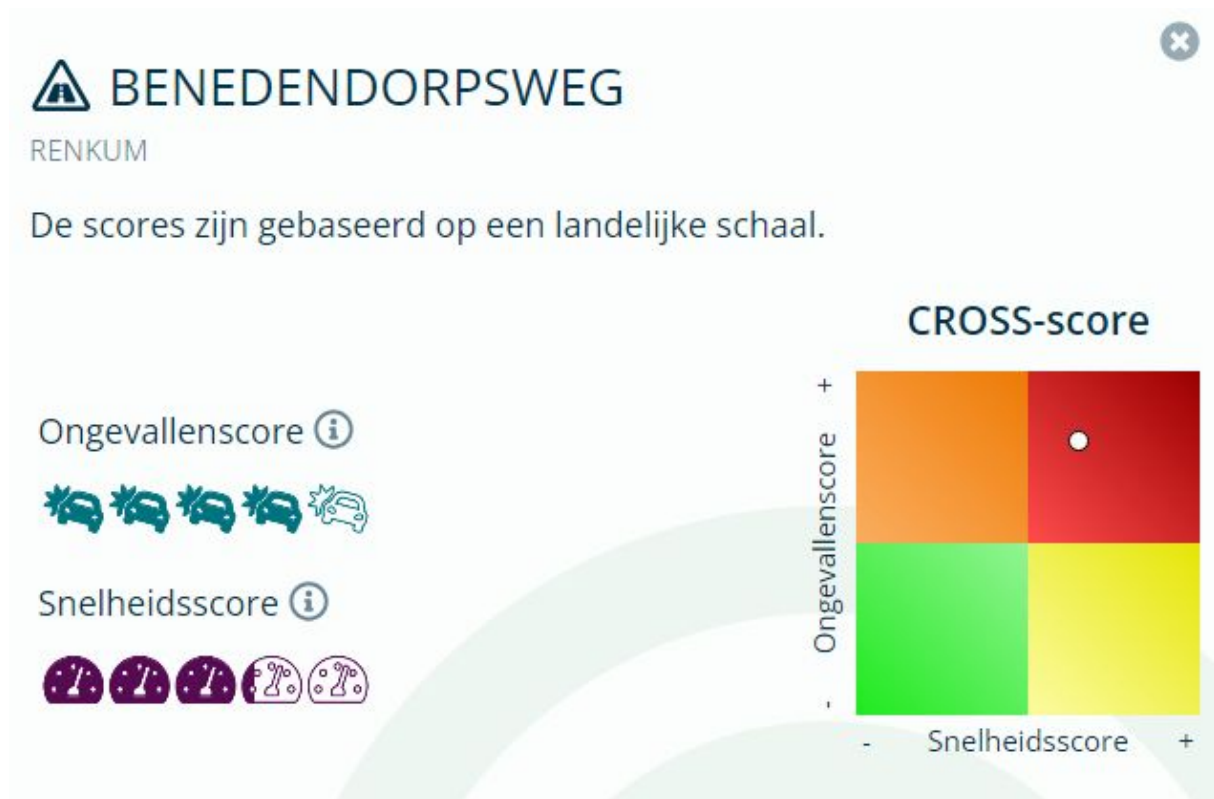


#### CROSS-score

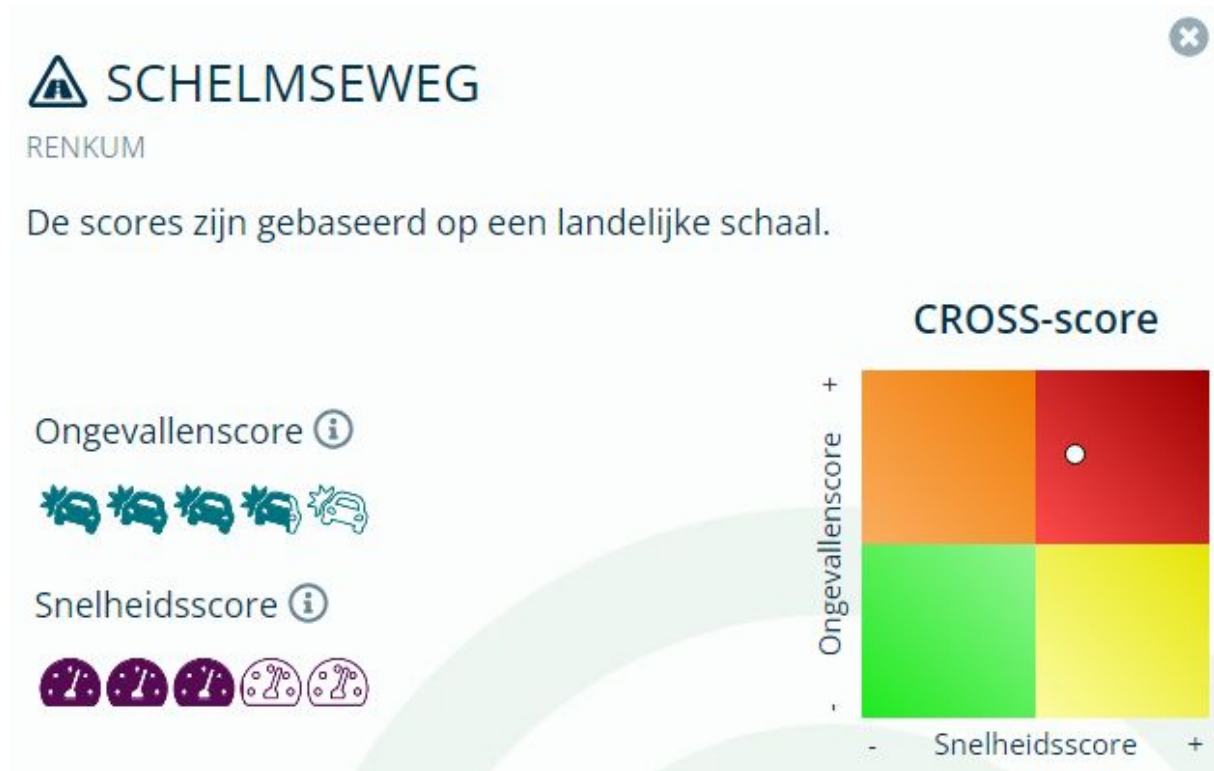




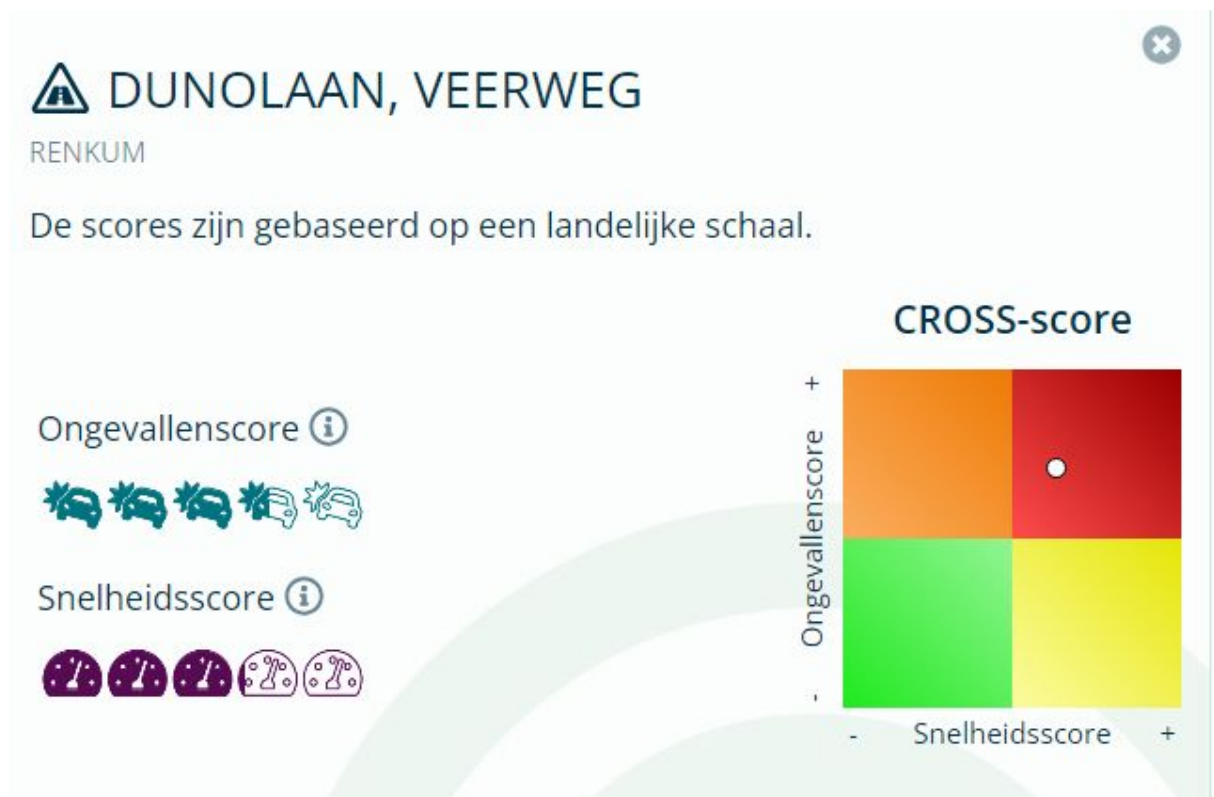
## 8 Benedendorpseweg



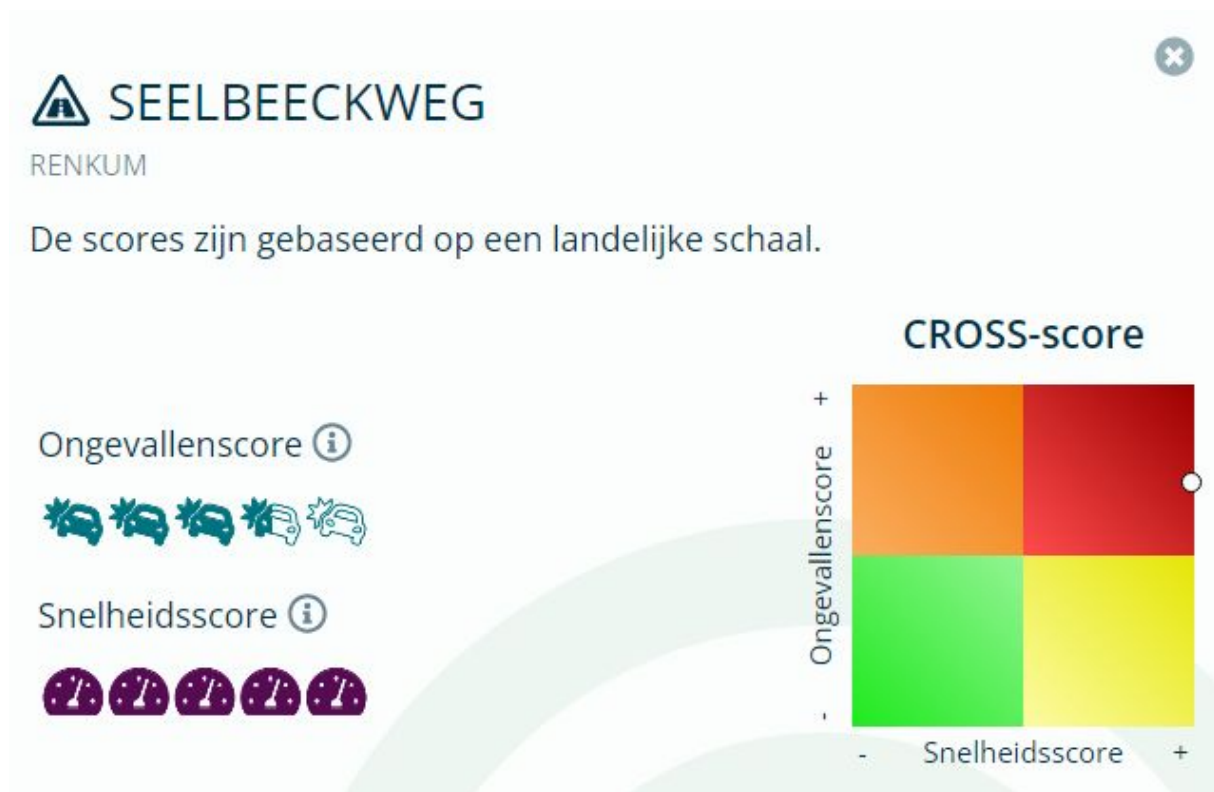
## 9 Schelmseweg



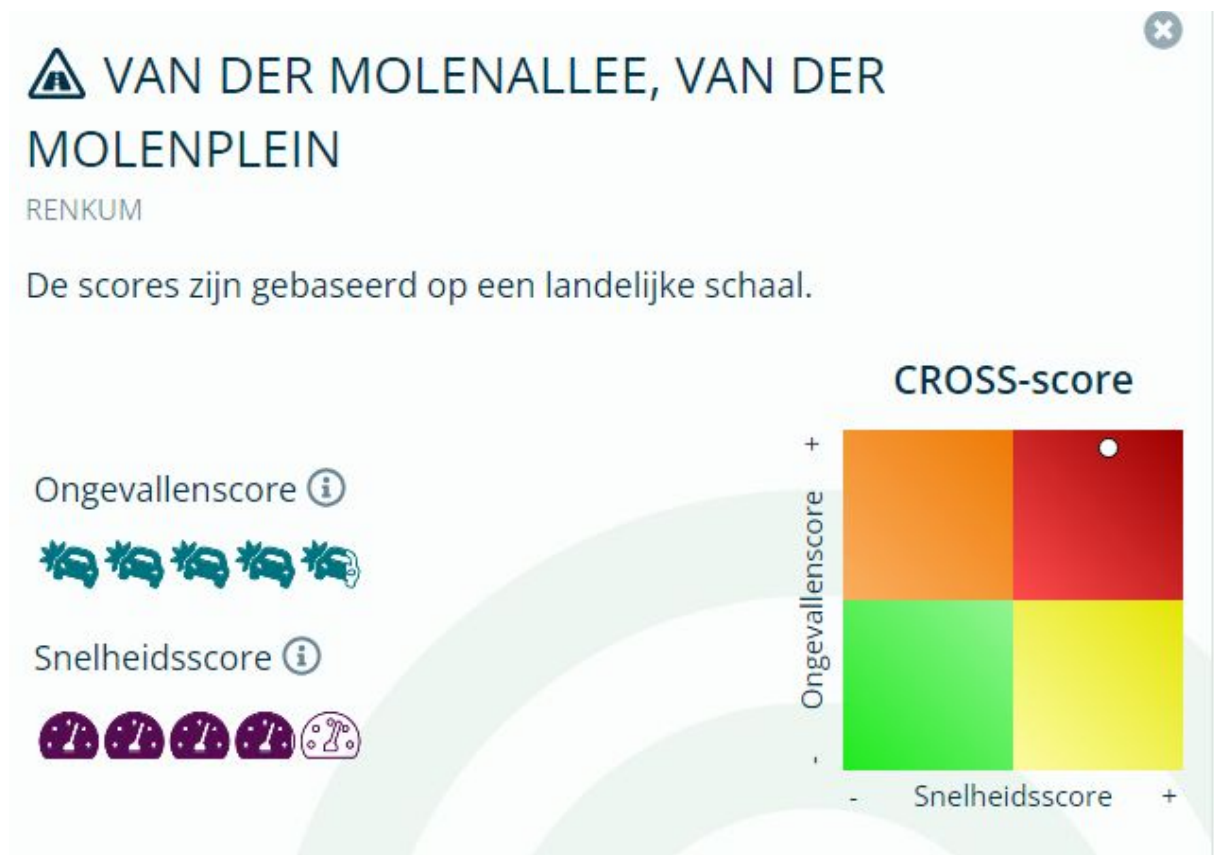
## 10 Veerweg



## 11 Seelbeckweg



## 12 Van der Molenallee



13 + 14 N225


## N225

RENKUM

De scores zijn gebaseerd op een landelijke schaal.

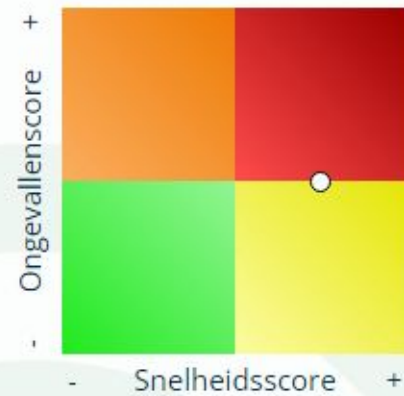
Ongevallenscore 



Snelheidsscore 



### CROSS-score



15 Utrechtseweg/N225 (Renkum)


## UTRECHTSEWEG

RENKUM

De scores zijn gebaseerd op een landelijke schaal.

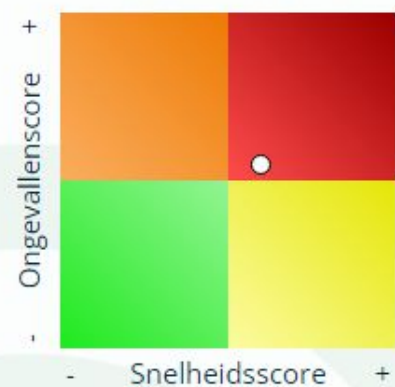
Ongevallenscore 



Snelheidsscore 



### CROSS-score



## 16 Melkdam, Utrechtseweg

### MELKDAM, UTRECHTSEWEG

RENKUM

De scores zijn gebaseerd op een landelijke schaal.

Ongevallenscore 



Snelheidsscore 



#### CROSS-score



## 17 N782


### N782

RENKUM

De scores zijn gebaseerd op een landelijke schaal.

Ongevallenscore 



Snelheidsscore 



#### CROSS-score



18 N782


## N782

RENKUM

De scores zijn gebaseerd op een landelijke schaal.

Ongevallenscore 



Snelheidsscore 



### CROSS-score



19 Hogenkampseweg, Schaapsdrift

## GROTE OMLOOP, HOGENKAMPSEWEG, NIEUWE KEIJENBERGSEWEG, SCHAAPSDRIFT, WATERWEG

RENKUM

De scores zijn gebaseerd op een landelijke schaal.

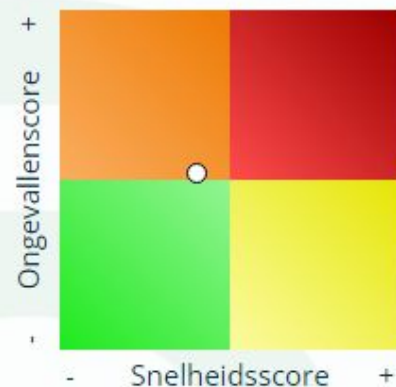
Ongevallenscore 



Snelheidsscore 



### CROSS-score





## 22 Wolfhezerweg ten zuiden van spoor





## BIJLAGE Kenmerken, aard en toedracht verkeersongevallen

NB. De lijst in deze bijlage wijkt af van de lijst “Meest verkeersonveilig kruispunten top 10 gemeente Renkum” door de benaderingswijze. De lijst in deze bijlage is gebaseerd op reactief verkeersveiligheidsbeleid, terwijl de genoemde top 10 gebaseerd is op CROSS.

### 1. JULIANAWEG, REUVENSEG, SCHELMSEWEG, RENKUM (12 ongevallen)

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op maandag 18 november 2024 8:04. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Zoab (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 37 jaar.
- Personenauto bestuurder vrouwelijk 52 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2024542581

---

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op donderdag 10 oktober 2024 15:07. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 33 jaar **gewond**.
- Bestelauto bestuurder mannelijk 27 jaar.
- Fiets bestuurder vrouwelijk 76 jaar **gewond**.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2024476795

---

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op zaterdag 9 december 2023 19:03. Dit ongeval is in behandeling.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Tankstation (bijzonderheid infrastructuur), Duisternis (lichtgesteldheid), Regen (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Zoab (wegverharding), Brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder mannelijk 42 jaar.
- Personenauto bestuurder vrouwelijk 44 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2023567626

---

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op zaterdag 5 augustus 2023 20:17. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 22 jaar.
- Personenauto bestuurder vrouwelijk 57 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2023358558

---

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op maandag 21 november 2022 0:02. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Vast voorwerp nl: paal middengeleider en verkeerslicht. (aard), Duisternis (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder mannelijk 19 jaar.
- Overig vast object.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2022541896

---

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op vrijdag 19 april 2019 20:33. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder mannelijk 29 jaar.
- Fiets bestuurder vrouwelijk 15 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2019171183

---

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op woensdag 19 september 2018 8:15. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Fiets bestuurder vrouwelijk 12 jaar **gewond**.
- Personenauto bestuurder mannelijk 30 jaar.. Tenlastelegging: Als verkeersdeelnemer verkeersongeval met zwaar lichamelijk letsel veroorzaken.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2018423088

---

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op dinsdag 27 februari 2018 17:00. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Kop/staart (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 51 jaar.
- Personenauto bestuurder vrouwelijk 53 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2018089416

---

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op vrijdag 14 juli 2017 13:27. Dit ongeval is afgesloten.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Kop/staart (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Regen (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 38 jaar.
- Personenauto bestuurder vrouwelijk 42 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2017326835

---

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op vrijdag 2 september 2016 13:47. Dit ongeval is afgesloten.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Fiets bestuurder vrouwelijk 51 jaar **gewond**.. Tenlastelegging: Afslaan zonder richting aan te geven (aanrijding).
- E-bike bestuurder mannelijk 57 jaar.. Tenlastelegging: Als verkeersdeelnemer verkeersongeval met zwaar lichamelijk letsel veroorzaken.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2016433541

---

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op dinsdag 29 maart 2016 9:42. Dit ongeval is afgesloten.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Regen (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder mannelijk 67 jaar.
- Personenauto bestuurder mannelijk 35 jaar.. Tenlastelegging: Niet stoppen voor rood licht bij driekleurig verkeerslicht (aanrijding).
- Bestelauto bestuurder mannelijk 30 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2016152445

---

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op maandag 23 mei 2022 15:00. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Rechte weg (wegsituatie).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Bromfiets bestuurder vrouwelijk 23 jaar.

- Personenauto.

BerichtId: MSM\_f05ea2ba-3aec-4cc9-a8e4-380df4c175e6

## **2. BENEDENDORPSWEG, VAN BORSSELENWEG, VEERWEG RENKUM**

(8 verkeersongevallen)

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op zaterdag 26 oktober 2024 14:27. Dit ongeval is in behandeling.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Bus bestuurder mannelijk 55 jaar.. Tenlastelegging: Geen voorrang verlenen aan bestuurder op verharde weg (aanrijding).
- Fiets bestuurder mannelijk 75 jaar **gewond**.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2024504619

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op vrijdag 18 oktober 2024 17:37. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Fiets bestuurder vrouwelijk 27 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2024490868

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op zaterdag 16 september 2023 17:56. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Bus bestuurder vrouwelijk 37 jaar.. Tenlastelegging: Als verkeersdeelnemer verkeersongeval met zwaar lichamelijk letsel veroorzaken.
- Fiets bestuurder mannelijk 59 jaar **gewond**.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2023428715

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op woensdag 4 januari 2023 11:14. Dit ongeval is in behandeling.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Regen (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Zoab (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 64 jaar.
- Personenauto bestuurder vrouwelijk 31 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2023005740

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op donderdag 27 augustus 2020 7:20. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: op/nabij andere oversteekplaats (bijzonderheid infrastructuur), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Bestelauto bestuurder mannelijk 49 jaar.. Tenlastelegging: Als verkeersdeelnemer verkeersongeval met dodelijke afloop veroorzaken.
- E-bike bestuurder vrouwelijk 55 jaar **overleden**.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2020406771

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op donderdag 4 april 2019 9:10. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), op/nabij andere oversteekplaats (bijzonderheid infrastructuur), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder mannelijk 81 jaar.
- Fiets bestuurder mannelijk 12 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2019145743

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op dinsdag 3 juli 2018 15:55. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Snorfiets bestuurder mannelijk 38 jaar.. Tenlastelegging: Als verkeersdeelnemer verkeersongeval met zwaar lichamelijk letsel veroorzaken.
- Fiets bestuurder mannelijk 55 jaar **gewond**.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2018294807

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op donderdag 18 januari 2018 16:32. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Los voorwerp nl: dranghek (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Regen (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 46 jaar.
- Los voorwerp.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2018029423

### **3. MELKDAM, UTRECHTSEWEG RENKUM (7 verkeersongevallen)**

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op vrijdag 15 september 2023 16:40. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 3 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Fiets bestuurder vrouwelijk 58 jaar **gewond**.
- Fiets bestuurder vrouwelijk 27 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2023426756



Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op maandag 5 december 2022 17:31. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Schemer (lichtgesteldheid), Regen (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 26 jaar.
- Fiets bestuurder mannelijk 64 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2022566367

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op zaterdag 17 juli 2021 14:31. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), op/nabij andere oversteekplaats (bijzonderheid infrastructuur), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 3 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder mannelijk 62 jaar.
- Fiets bestuurder mannelijk 65 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2021332359

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op zaterdag 14 december 2019 13:35. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Vast voorwerp (aard), op/nabij andere oversteekplaats (bijzonderheid infrastructuur), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 3 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Vrachtauto bestuurder mannelijk 36 jaar.
- Aanhanger.
- Lichtmast.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2019556929

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op woensdag 31 oktober 2018 8:45. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Kop/staart (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Bestelauto bestuurder mannelijk 42 jaar.
- Motor bestuurder mannelijk 33 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2018491465

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op zaterdag 3 augustus 2024 11:57. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Bocht (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 31 jaar.. Tenlastelegging: Bij haaiantanden geen voorrang verlenen aan de kruisende weg (aanrijding).
- Fiets bestuurder mannelijk 38 jaar **gewond**.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2024360239

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op woensdag 23 september 2020 16:49. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Kop/staart (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 3 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder mannelijk 36 jaar.
- Personenauto.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2020453846

#### **4. GROENEWEG, KERKSTRAAT, MOLENWEG, RENKUM (7 verkeersongevallen)**

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op vrijdag 26 januari 2024 12:11. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), op/nabij andere oversteekplaats (bijzonderheid infrastructuur), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Zoab (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder mannelijk 69 jaar.
- Personenauto bestuurder vrouwelijk 31 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2024039771

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op vrijdag 31 maart 2023 13:49. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Regen (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Klinkers (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Snorfiets bestuurder mannelijk 20 jaar.
- Personenauto bestuurder mannelijk 63 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2023141259

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op vrijdag 6 november 2020 20:39. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Duisternis (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Klinkers (wegverharding), Brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Snorfiets bestuurder vrouwelijk 17 jaar.
- Personenauto bestuurder mannelijk 79 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2020527723

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op vrijdag 21 februari 2020 14:30. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Kruispunt 4 takken (wegsituatie).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 50 jaar.
- Personenauto bestuurder mannelijk 41 jaar.

BerichtId: MSM\_e72f3be2246a435faddcd8e6058d7d5e

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op maandag 30 oktober 2017 8:08. Dit ongeval is afgesloten.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Kruispunt 3 takken (wegsituatie), Klinkers (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Scootmobiel bestuurder mannelijk 34 jaar.
- E-bike bestuurder vrouwelijk 77 jaar **gewond**.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2017502047

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op dinsdag 9 mei 2017 15:06. Dit ongeval is afgesloten.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Klinkers (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder mannelijk 84 jaar.. Tenlastelegging: Zich zodanig gedragen dat gevaar/hinder op de weg ontstaat/kan ontstaan (ieder).
- Fiets bestuurder vrouwelijk 57 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2017209860

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op zondag 5 januari 2014 4:05. Dit ongeval is afgesloten.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Los voorwerp nl: lantaarnpaal (aard), Duisternis (lichtgesteldheid), Droog

(weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder mannelijk 19 jaar.
- Los voorwerp.

BerichtId: PL0700\_BVH\_1\_2014001990

### **5. BEETHOVENLAAN, HOUTSNIPLAAN, VAN DER MOLENALLEE, RENKUM (6 verkeersongevallen)**

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op maandag 29 januari 2024 12:18. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 70 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2024044399

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op vrijdag 1 juli 2022 14:50. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Beton (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Fiets bestuurder mannelijk 15 jaar.
- Personenauto bestuurder mannelijk 85 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2022296137

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op zaterdag 14 mei 2022 13:08. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), op/nabij vop (bijzonderheid infrastructuur), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 79 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2022211196

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op dinsdag 30 juni 2020 13:47. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), op/nabij vop (bijzonderheid infrastructuur), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Beton (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 94 jaar.
- Fiets bestuurder mannelijk 44 jaar **gewond**.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2020302283

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op zaterdag 20 april 2019 10:46. Dit ongeval is afgehandeld.

Er zijn geen omstandigheden bekend.

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder mannelijk 80 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2019172160

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op maandag 5 december 2022 16:31. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Schemer (lichtgesteldheid), Rechte weg (wegsituatie).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- E-bike bestuurder vrouwelijk 18 jaar.
- Personenauto bestuurder vrouwelijk 24 jaar.

BerichtId: MSM\_34c5201f-ef07-4fda-8038-20eabb5b5a0e

## **6.EUROPALAAN, MOLENWEG RENKUM (5 verkeersongevallen)**

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op woensdag 9 oktober 2024 17:36. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Regen (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand),

Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Klinkers (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 59 jaar.
- Fiets bestuurder vrouwelijk 26 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2024475567

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op zondag 31 maart 2024 22:00. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Duisternis (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 35 jaar.
- Personenauto bestuurder mannelijk 48 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2024146865

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op vrijdag 4 februari 2022 15:20. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Regen (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Klinkers (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Bestelauto bestuurder mannelijk 25 jaar.
- Personenauto bestuurder vrouwelijk 49 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2022053661

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op woensdag 13 oktober 2021 15:16. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Klinkers (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Brommobiel bestuurder mannelijk 35 jaar.
- E-bike bestuurder mannelijk 77 jaar **gewond**.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2021480875

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op maandag 15 april 2019 17:58. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Klinkers (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 79 jaar.
- Personenauto bestuurder mannelijk 38 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2019163798

### **7.BENNEKOMSEWEG, BOSWEG, HOGENKAMPSEWEG, N782 RENKUM (6 verkeersongevallen)**

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op donderdag 8 september 2022 13:16. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Ronde (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Bromfiets bestuurder vrouwelijk 16 jaar.
- Personenauto bestuurder mannelijk 63 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2022415316

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op zondag 10 november 2019 14:51. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Ronde (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Snorfiets bestuurder mannelijk 16 jaar.



- Personenauto bestuurder vrouwelijk 77 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2019501865

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op maandag 30 juli 2018 11:15. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Ronde (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder mannelijk 80 jaar.
- Fiets bestuurder mannelijk 77 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2018342155

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op dinsdag 31 mei 2016 15:19. Dit ongeval is afgesloten.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Ronde (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Bromfiets bestuurder mannelijk 23 jaar.
- Bestelauto bestuurder mannelijk 66 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2016268271

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op zaterdag 17 september 2022 10:16. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Kop/staart (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Ronde (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder mannelijk 38 jaar.
- Personenauto bestuurder vrouwelijk 52 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2022430878

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op dinsdag 29 september 2015 10:53. Dit ongeval is afgesloten.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), uitrit (bijzonderheid infrastructuur), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Zoab (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

Er zijn geen gegevens bekend van de betrokken partijen.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2015475420

### **8. VALKENBURGLAAN, VAN BORSSELENWEG, RENKUM (10 verkeersongevallen)**

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op vrijdag 12 januari 2024 17:54. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Schemer (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Ronde (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Fiets bestuurder mannelijk 15 jaar.
- Personenauto bestuurder mannelijk 65 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2024019045

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op dinsdag 25 juli 2023 12:50. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: op/nabij andere oversteekplaats (bijzonderheid infrastructuur), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Ronde (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 24 jaar.
- Fiets bestuurder mannelijk 64 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2023341335

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op dinsdag 22 november 2022 17:34. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Duisternis (lichtgesteldheid), Regen (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Ronde (wegsituatie), Beton (wegverharding), Brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Bromfiets bestuurder mannelijk 18 jaar **gewond**.
- Personenauto bestuurder mannelijk 84 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2022545050

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op woensdag 30 september 2020 13:29. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Ronde (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- E-bike.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2020465462

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op maandag 18 juli 2016 18:05. Dit ongeval is afgesloten.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Voetganger (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Ronde (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Snorfiets bestuurder vrouwelijk 66 jaar.
- Voetganger.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2016356027

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op maandag 15 februari 2016 18:42. Dit ongeval is afgesloten.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Kop/staart (aard), Duisternis (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Ronde (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 58 jaar.
- Personenauto bestuurder vrouwelijk 39 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2016078820

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op maandag 4 maart 2024 7:05. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Ronde (wegsituatie).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder mannelijk 32 jaar.
- Personenauto bestuurder mannelijk 39 jaar.

BerichtId: MSM\_0d83e5b4698d44a18c4de04845834755

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op maandag 6 februari 2023 15:45. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Kop/staart (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Ronde (wegsituatie).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Motor bestuurder mannelijk 53 jaar.
- Personenauto bestuurder mannelijk 23 jaar.

BerichtId: MSM\_ab198135489f41598ed7a6bd2af34280

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op maandag 6 februari 2023 16:43. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Kop/staart (aard), Schemer (lichtgesteldheid), Ronde (wegsituatie).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Motor bestuurder mannelijk 53 jaar.
- Motor bestuurder mannelijk 23 jaar.

BerichtId: MSM\_0c243628dfcc4397ba0fc2aa78f754b0

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op donderdag 22 september 2016 14:26. Dit ongeval is afgesloten.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Ronde (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 80 jaar.. Tenlastelegging: Als verkeersdeelnemer verkeersongeval met zwaar lichamelijk letsel veroorzaken.
- Scootmobiel bestuurder vrouwelijk 88 jaar **gewond**.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2016469943

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op zondag 11 juli 2021 17:17. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Bocht (wegsituatie).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 32 jaar.
- Personenauto.

BerichtId: MSM\_199e08ae-ff5d-4e3a-b034-e305b52f1c63

### **9. HEIDESTEINLAAN, UTRECHTSEWEG RENKUM (8 verkeersongevallen)**

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op zaterdag 7 januari 2023 11:15. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Ronde (wegsituatie), Zoab (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 19 jaar.
- Motor bestuurder mannelijk 25 jaar **doorgereden..**  
Tenlasteleggingen: Als bestuurder motorrijtuig rijden zonder rijbewijs van juiste categorie, Verlaten plaats ongeval, betrokkene, letsel/schade, Zich zodanig gedragen dat gevaar/hinder op de weg ontstaat/kan ontstaan (ieder).
- Motor.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2023010728

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op donderdag 10 november 2022 7:44. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Rotonde (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Snorfiets bestuurder vrouwelijk 47 jaar.
- Personenauto bestuurder mannelijk 38 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2022522829

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op vrijdag 7 oktober 2022 9:31. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Rotonde (wegsituatie), Beton (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

Er zijn geen gegevens bekend van de betrokken partijen.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2022463535

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op dinsdag 23 februari 2021 16:49. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Rotonde (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Motor bestuurder mannelijk 22 jaar.
- Fiets bestuurder vrouwelijk 42 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2021083678

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op maandag 1 juni 2020 11:39. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand),

Rotonde (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Motor bestuurder mannelijk 56 jaar.
- Personenauto bestuurder vrouwelijk 30 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2020248183

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op vrijdag 29 november 2019 10:59. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Rotonde (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder mannelijk 24 jaar.
- Vrachtauto bestuurder mannelijk 27 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2019532407

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op woensdag 14 februari 2018 15:39. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Rotonde (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 65 jaar.
- Bromfiets bestuurder vrouwelijk 17 jaar.
- Personenauto.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2018069604

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op maandag 23 september 2024 11:00. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Rotonde (wegsituatie).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Fiets bestuurder vrouwelijk 41 jaar.

- Personenauto bestuurder mannelijk 83 jaar.

BerichtId: MSM\_04f0902e116d468f8b13f8ec7cfe4156

## **10. PIETERBERGSEWEG, STATIONSWEG, UTRECHTSEWEG, RENKUM (7 verkeersongevallen)**

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op vrijdag 29 april 2022 0:34. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Vast voorwerp nl: hekwerk (aard), Duisternis (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder mannelijk 37 jaar **alcohol gebruikt doorgereden**. Tenlasteleggingen: Rijden onder invloed andere stof (bestuurder), Verlaten plaats ongeval, veroorzaker, letsel/schade, Zich zodanig gedragen dat gevaar/hinder op de weg ontstaat/kan ontstaan (ieder).
- Overig wegmeubilair.
- Overig wegmeubilair.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2022185913

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op zondag 23 december 2018 18:33. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Duisternis (lichtgesteldheid), Regen (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Zoab (wegverharding), Brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 36 jaar.
- Personenauto bestuurder vrouwelijk 49 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2018576748

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op donderdag 5 juli 2018 12:00. Dit ongeval is afgehandeld.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).



De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder mannelijk 59 jaar.
- Snorfiets bestuurder mannelijk 18 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2018297762

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op vrijdag 17 februari 2017 20:54. Dit ongeval is afgesloten.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Duisternis (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder mannelijk 55 jaar.
- Personenauto bestuurder mannelijk 50 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2017077051

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op vrijdag 9 december 2016 13:48. Dit ongeval is afgesloten.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Kruispunt 3 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 70 jaar.. Tenlastelegging: Als verkeersdeelnemer verkeersongeval met zwaar lichamelijk letsel veroorzaken.
- Snorfiets bestuurder mannelijk 68 jaar **gewond**.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2016600426

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op maandag 19 september 2016 22:24. Dit ongeval is afgesloten.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Frontaal (aard), Duisternis (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Droog (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder vrouwelijk 46 jaar.

- Personenauto bestuurder mannelijk 26 jaar.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2016465102

Het ongeval heeft op deze locatie plaatsgevonden op zaterdag 9 januari 2016 14:40. Dit ongeval is afgesloten.

De volgende omstandigheden waren van kracht: Flank (aard), Daglicht (lichtgesteldheid), Droog (weersgesteldheid), Nat (wegdek toestand), Kruispunt 4 takken (wegsituatie), Overig asfalt (wegverharding), Niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder mannelijk 81 jaar.. Tenlastelegging: Als verkeersdeelnemer verkeersongeval met zwaar lichamelijk letsel veroorzaken.
- Fiets bestuurder mannelijk 34 jaar **gewond**.

BerichtId: PL0600\_BVH\_1\_2016015456