

ONDERZOEKSPLAN VERKEERSVEILIGHEID



REKEN



KAMER
UTRECHT



ONDERZOEKSPLAN VERKEERSVEILIGHEID

15 mei 2025

1 INLEIDING

Of je nu naar school fietst, met de auto naar het werk gaat, of een wandeling door de stad maakt; verkeersveiligheid gaat elke inwoner van Utrecht aan. Al jaren is verkeersproblematiek het door inwoners meest genoemde buurtprobleem. Ook groeit het aantal verkeersdeelnemers in de stad, maar de ruimte groeit niet mee. Deze toenemende drukte brengt vragen rondom verkeersveiligheid met zich mee.¹

In het huidige coalitieakkoord krijgt verkeersveiligheid ook een belangrijke plaats.² En regelmatig stellen raadsleden vragen over de veiligheid van bijvoorbeeld een bepaald kruispunt, een weg of een oversteekplaats. In onze gesprekken met raadsfracties in het najaar van 2023 werd verkeersveiligheid ook meermaals genoemd als interessant onderzoeksonderwerp voor de rekenkamer. In 2024 is het onderzoek uitgesteld in verband met het verzoekonderzoek van de gemeenteraad naar het project Overvecht-Noord aardgasvrij. Uiteindelijk zijn wij in maart 2025 gestart met de voorbereiding van het onderzoek. We hebben daarvoor de belangrijkste beleidsdocumenten, de financiën en de verantwoordingsinformatie bestudeerd. Daarnaast ontvingen wij inbreng van enkele raadsleden en voerden wij verkennende gesprekken bij ontwikkelorganisatie Ruimte, de Fietzersbond, en het Solgu (Stedelijk Overleg Lichamelijk Gehandicapten Utrecht). In het voorliggend onderzoeksplan hebben we de achtergrond, het doel en de aanpak van het onderzoek uitgewerkt.

2 ACHTERGROND

Gemeente neemt verkeersveiligheid mee in mobiliteits- en veiligheidsbeleid

Het onderwerp verkeersveiligheid keert de afgelopen tien jaar regelmatig terug in beleidsplannen van de gemeente Utrecht. Zo was het bevorderen van de verkeersveiligheid een van de doelen in het Integraal Veiligheidsplan 2015-2018, en werd tussen 2015 en 2020 gewerkt met een Actieplan Verkeersveiligheid. In het Integraal Veiligheidsplan 2019-2022 wordt verkeersveiligheid als één van de vier ambities op het gebied van veiligheid genoemd. In de huidige Veiligheidsagenda valt verkeersveiligheid echter niet meer onder de vier veiligheidsprioriteiten.

Ook in de mobiliteitsplannen is er door de jaren heen ruim aandacht voor het onderwerp. Zo ook in het huidige Mobiliteitsplan 2040 (vastgesteld in 2021). Daarin is één van de tien doelen om een verkeersveilige stad te realiseren, met zo veel mogelijk 30 km/u-wegen.³ Het huidige coalitieakkoord richt zich op een verkeersveilig Utrecht door o.a. in te zetten op lagere maximumsnelheden en aandacht voor schoolroutes en -omgevingen.

¹ Gemeente Utrecht (2021). *Mobiliteitsplan 2040*.

² GroenLinks, D66, PvdA, Student & Starter en ChristenUnie (1 juni 2022). *Coalitieakkoord Utrecht 2022 – 2026 Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat*. Pagina 37 en verder.

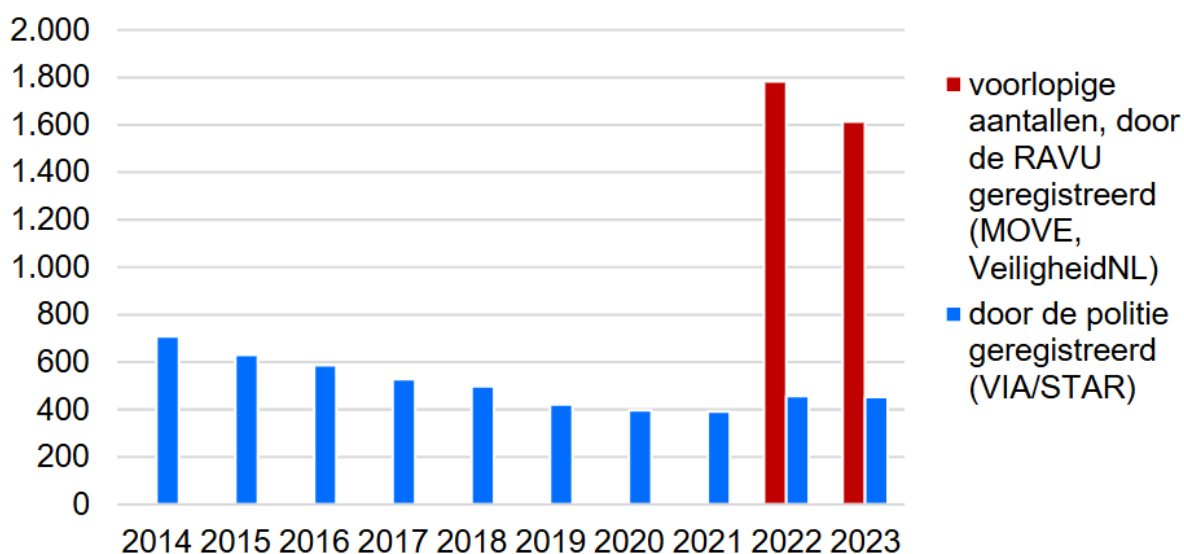
³ Gemeente Utrecht (2021). *Mobiliteitsplan 2040*.

Ontwikkeling op verkeersveiligheid gemonitord met verschillende indicatoren

De gemeente monitort aan de hand van verschillende indicatoren zowel de objectieve verkeersveiligheid (aantal ongevallen en slachtoffers) als de subjectieve beleving van bewoners en hun tevredenheid over de verkeersveiligheid in hun buurt. Deze cijfers worden jaarlijks met de gemeenteraad gedeeld in de Monitor Mobiliteitsplan. De cijfers over verkeersveiligheid zijn ook openbaar in te zien via de Utrecht Monitor.

De cijfers over het aantal verkeersongevallen en -gewonden zijn niet compleet, omdat niet elk ongeval wordt geregistreerd door de politie. De afgelopen jaren heeft de gemeente haar inzicht in het ongevallenbeeld vergroot door naast politiecijfers (de blauwe staven in figuur 1) ook te kijken naar het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers door de Regionale Ambulancevoorziening Utrecht (de rode staven in figuur 1). De cijfers laten zien dat het aantal geregistreerde verkeersgewonden op de wegen in beheer van de gemeente lange tijd afnam, maar sinds de Coronacrisis weer licht toeneemt. Tegelijkertijd zien we dat de jaren 2022 en 2023 nog altijd in lijn zijn met de langjarige trend die sinds 2014 is ingezet.

Figuur 1 Aantal geregistreerde verkeersgewonden op de Utrechtse wegen in gemeentelijk beheer neemt de afgelopen tien jaar af



Bron: Gemeente Utrecht (juni 2024). *Monitor Mobiliteitsplan 2024*.

Naar een programmatische aanpak en van reactief naar proactief

Sinds 2017 worden vanuit het programma Verkeersveiligheid voortgangsrapportages aan de gemeenteraad gestuurd. Daarin wordt twee keer per jaar gerapporteerd wat vanuit het programma wordt gedaan op verschillende aspecten, zoals aanpassingen aan de infrastructuur, handhaving van verkeersovertredingen, verkeerseducatie, en gedragsmaatregelen om veilig gedrag te stimuleren.

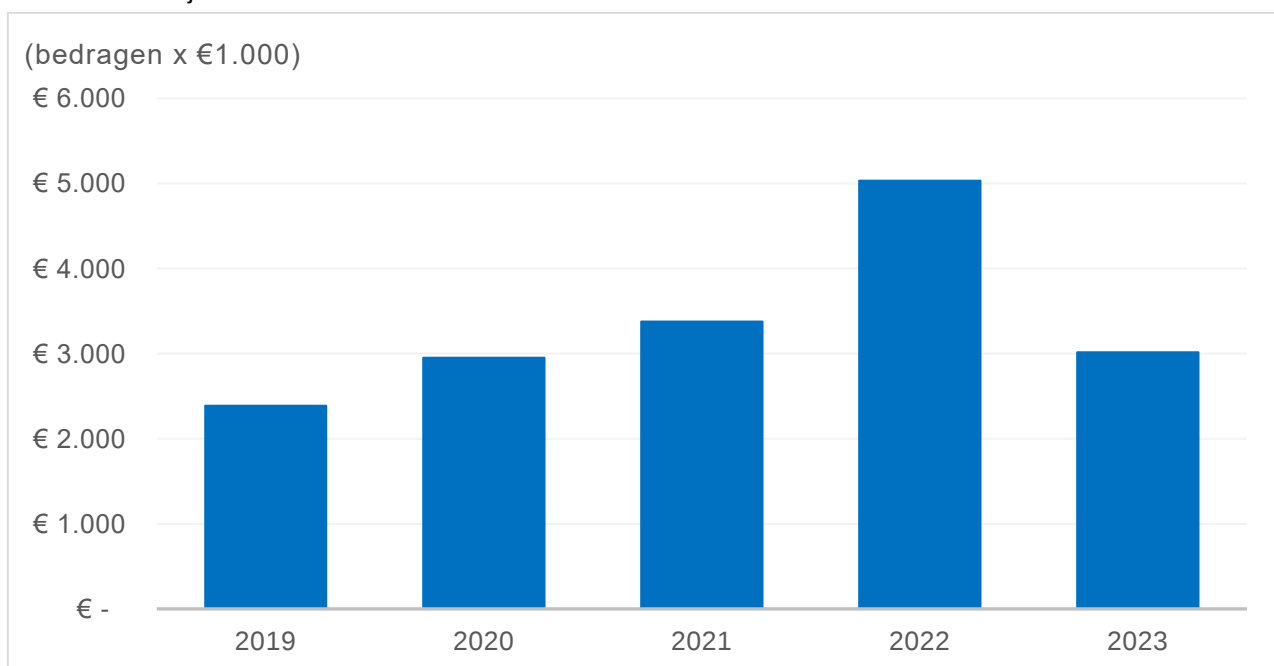
In de afgelopen jaren werd daarbij gewerkt aan de verschuiving van een reactieve aanpak naar een proactieve aanpak. In plaats van kijken waar veel ongevallen plaatsvinden en daar de

verkeersveiligheid vergroten, wil de gemeente risicogestuurd werken en de verkeersveiligheid op risicovolle locaties vergroten voordat er (ernstige) ongevallen plaatsvinden. Bijvoorbeeld door meer gebruik te maken van meldingen van bewoners en door te analyseren welke plekken onveilig zijn ingericht. Dit doet de gemeente niet alleen: landelijk wordt deze risicogestuurde aanpak gestimuleerd vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030⁴, die in de provincie Utrecht is uitgewerkt in de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid.⁵

Uitgaven voor verkeersveiligheid variëren over de jaren heen

In de begrotings- en verantwoordingsinformatie maakt verkeersveiligheid onderdeel uit van het programma “*Bereikbaarheid*”. Binnen dit programma valt de prestatiedoelstelling “*Daling van het aantal verkeersslachtoffers en verbetering gevoel van verkeersveiligheid*”. Aan de hand van deze doelstelling worden de begrote en gerealiseerde baten en lasten verantwoord. De uitgaven voor het ‘uitvoeren van projecten en maatregelen die bijdragen aan een verkeersveilige stad’ lopen tussen 2019 en 2023 sterk uiteen (zie figuur 2). Deze specifieke uitgaven voor verkeersveiligheid zijn voor de jaren vóór 2019 niet terug te vinden in de Jaarstukken van de gemeente.

Figuur 2 De gemeentelijke uitgaven voor het verbeteren van verkeersveiligheid variëren sterk door de jaren heen.



Bron: Rekenkamer Utrecht (2025) o.b.v. de Jaarstukken gemeente Utrecht.

Probleemstelling

Het programma Verkeersveiligheid richt zich op verschillende aspecten die de veiligheid beïnvloeden: infrastructuur, handhaving, gedrag en educatie. Daarbij is de aanpak vanuit dit programma de afgelopen jaren veranderd; er wordt nu meer programmatisch gewerkt en er wordt

⁴ Rijksoverheid (december 2018). [*Veilig van deur tot deur: Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid*](#)

⁵ Provincie Utrecht (oktober 2021). [*Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid: Op naar nul verkeersslachtoffers!*](#)

een proactieve in plaats van reactieve aanpak nagestreefd. In de aanpak moeten keuzes gemaakt worden in de programmering. Niet elk probleem kan (direct) worden aangepakt. Daarbij komt dat de stad de komende jaren verder groeit. Het aantal verkeersongevallen en verkeersgewonden neemt af, maar de daling lijkt de laatste af te vlakken.⁶ Deze ontwikkelingen vormen samen de aanleiding voor de Rekenkamer Utrecht om het beleid en de uitvoering van de aanpak van de verkeersveiligheid te onderzoeken.

3 DOEL EN ONDERZOEKSVRAGEN

Het doel van dit onderzoek is om de Utrechtse gemeenteraad inzicht te geven in de effecten van de inzet van de gemeente op het gebied van verkeersveiligheid. We kijken daarbij zowel naar het programma als naar specifieke projecten die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd. Dat doen we door documentstudie en interviews, en ook door middel van casestudy's. Hierbij analyseren en beoordelen we specifieke locaties en projecten vanuit verschillende perspectieven (gemeente, inwoners, belangenorganisaties, etc.).

De centrale vraag van het onderzoek luidt:

Hoe geeft de gemeente Utrecht invulling aan de aanpak voor verkeersveiligheid en in hoeverre zijn de aanpak en de concrete verkeersveiligheidsprojecten in de stad doeltreffend?

Deze centrale vraag werken we uit aan de hand van zes onderzoeksvragen:

- 1) Op welke manier is het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Utrecht onderbouwd en hoe worden de projecten geselecteerd en geprioriteerd?
- 2) Welke (financiële) middelen en instrumenten worden ingezet voor het programma Verkeersveiligheid en de specifieke projecten?
- 3) Op welke manier worden de rolverdeling binnen de gemeente en de samenwerking met externe partijen vormgegeven binnen het programma Verkeersveiligheid en bij verkeersveiligheidsprojecten?
- 4) Volgen verkeersveiligheidsprojecten een heldere en realistische planning, en verloopt de uitvoering volgens planning?
- 5) In hoeverre zijn het programma Verkeersveiligheid en de aanpak van verkeersveiligheidsprojecten doeltreffend?
- 6) In hoeverre slaagt de gemeente erin om binnen het programma Verkeersveiligheid en bij projecten te leren en haar aanpak te verbeteren?

⁶ Gemeente Utrecht (juni 2024). [Monitor Mobiliteitsplan 2024](#), p.29

Normenkader

Bij de beantwoording van deze onderzoeksvragen – in termen van bevindingen – hanteren wij een normenkader. In tabel 3 is een eerste concept uitgewerkt. In de eerste fase van het onderzoek bespreken we dit concept in een startgesprek met de gemeentelijke contactpersonen en maken het normenkader vervolgens definitief. Deze normen nemen we mee in het onderzoek. In de nota van bevindingen zetten wij de uitvoering af tegen deze normen, wat leidt tot bevindingen en een beoordeling.

Tabel 3 *Conceptnormenkader onderzoek verkeersveiligheid*

Vraag	Norm	Uitwerking
1. Beleid en aanpak	Het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente is gebaseerd op een onderbouwde visie en is doelgericht.	De gemeente heeft een duidelijke visie op verkeersveiligheid.
		Beleidsdoelen zijn inhoudelijk onderbouwd en realistisch geformuleerd.
		Het verkeersveiligheidsbeleid houdt rekening met kwetsbare groepen.
	Verkeersveiligheidsprojecten worden geselecteerd en geprioriteerd op een manier die aansluit bij het verkeersveiligheidsbeleid.	De keuze voor verkeersveiligheidsprojecten wordt helder onderbouwd.
		De prioritering van verkeersveiligheidsprojecten is in lijn met de doelen uit het verkeersveiligheidsbeleid.
2. Middelen en instrumenten	Er is inzicht in de beschikbaarheid en inzet van (financiële) middelen en instrumenten voor verkeersveiligheid.	Er is een helder inzicht in de beschikbare en ingezette middelen en instrumenten voor programma Verkeersveiligheid.
		Het is navolgbaar hoe de beschikbare middelen en instrumenten over verschillende verkeersveiligheidsprojecten worden verdeeld.
		De inzet van middelen en instrumenten sluit aan bij de doelen uit het verkeersveiligheidsbeleid.
3. Samenwerking en rolverdeling	De gemeente Utrecht organiseert verkeersveiligheid integraal, met een duidelijke taakverdeling en (structurele) samenwerking met interne en externe partners.	Rollen en verantwoordelijkheden binnen de gemeente zijn binnen programma Verkeersveiligheid helder belegd.
		Er vindt structureel interne afstemming plaats tussen programma Verkeersveiligheid en andere organisatieonderdelen waar verkeersveiligheid een rol speelt.

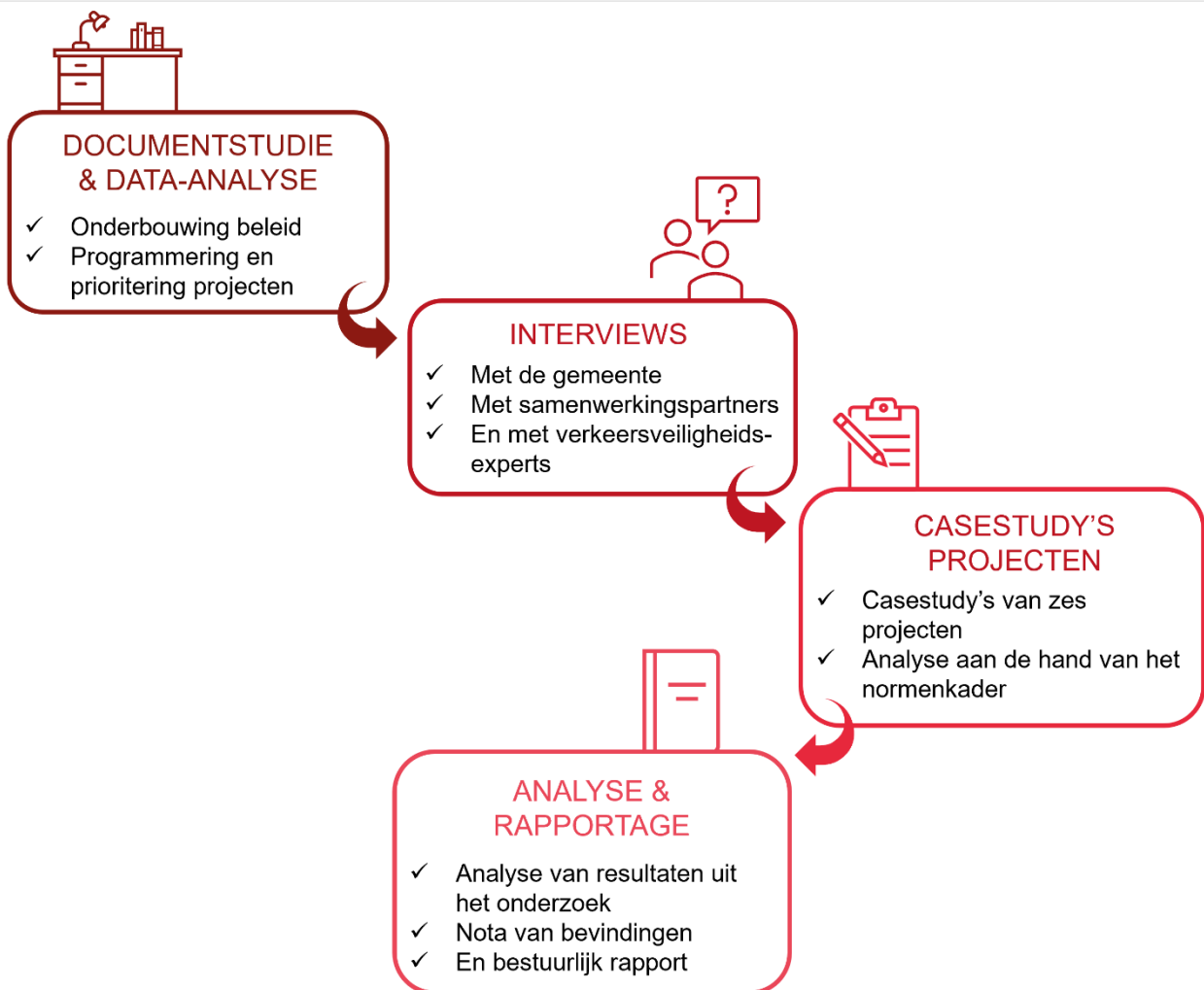
		Samenwerking met externe partners is structureel ingebed en hun bijdragen en inzichten worden benut bij de uitvoering van projecten.
4. Planning	Verkeersveiligheidsprojecten verlopen volgens planning.	Er is sprake van heldere en realistische planningen voor verkeersveiligheidsprojecten.
		De uitvoering van verkeersveiligheidsprojecten verloopt doorgaans volgens planning.
5. Doeltreffendheid	Gestelde doelen op het gebied van verkeersveiligheid worden behaald.	Verkeersveiligheidsprojecten dragen bij aan het behalen van de doelen op het gebied van verkeersveiligheid.
		De gestelde effect- en prestatiedoelen bij verkeersveiligheid worden behaald.
		Verkeersveiligheidsprojecten dragen bij aan het realiseren van een verkeersveiliger stad.
6. Leren en verbeteren	Binnen programma Verkeersveiligheid en bij de uitvoering van projecten vindt (structurele) kennisopbouw plaats, die vervolgens wordt toegepast om het beleid en de aanpak van projecten te verbeteren.	Er is binnen de gemeentelijke organisatie sprake van georganiseerde kennisdeling over en signalering van verkeers(on)veiligheid.
		De gemeente benut de expertise en inbreng van samenwerkingspartijen en inwoners bij verkeersveiligheidsprojecten.
		Verkeersveiligheidsprojecten worden geëvalueerd, en de inzichten uit deze evaluaties worden benut voor de verbetering van de aanpak.
		Het verkeersveiligheidsbeleid wordt periodiek geëvalueerd en waar nodig bijgesteld.

4 PLAN VAN AANPAK EN AFBAKENING

Plan van aanpak

Wij voeren het onderzoek uit aan de hand van vier onderzoekstappen (zie figuur 4). Deze stappen worden hieronder kort toegelicht.

Figuur 4 Aanpak onderzoek verkeersveiligheid in vier stappen.



1. Documentstudie & data-analyse

We richten ons bij de documentstudie op alle beleidsdocumenten, voortgangsrapportages, evaluaties en andere relevante documenten over verkeersveiligheid. We kijken daarnaast ook naar de informatie die over verkeersveiligheid met de gemeenteraad en / of inwoners wordt gedeeld. En we bestuderen de relevante raadsinformatie zoals moties, amendementen en (schriftelijke en mondelinge) vragen.

Naast gemeentelijke documenten betrekken we ook externe onderzoeken en kennisdocumenten bij ons onderzoek. Voorbeelden zijn verkeersveiligheidsonderzoeken van

het SWOV (Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) en kennisdocumenten van CROW en het Kennisnetwerk SPV (Strategisch Plan Verkeersveiligheid).

Met deze documentstudie en data-analyse schetsen we de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de stad door de jaren heen. Bijvoorbeeld door middel van aantallen ongevallen, geregistreerde verkeersgewonden en het percentage ervaren verkeersveiligheid onder inwoners. Ook beschrijven we (de ontwikkeling van) de aanpak, programmering en prioritering van het programma Verkeersveiligheid. Denk aan de ontwikkeling van de lijst met projecten die worden uitgevoerd, en waarom bepaalde locaties er op de lijst bij komen en er (weer) af gaan.

2. *Interviews gemeente, samenwerkingspartners en verkeersveiligheidsexperts*

We spreken voor dit onderzoek met gemeentemedewerkers en de samenwerkingspartners van de gemeente. De interviews met gemeentemedewerkers bieden inzicht in het gevoerde beleid en de aanpak binnen het programma Verkeersveiligheid en van de verschillende projecten. Interviews met de samenwerkingspartners van de gemeente (zoals de Fietzersbond, de politie en het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM)) geven onder andere inzicht in de mate waarin hun expertise en inbreng worden meegenomen in de uitvoering en hoe zij de aanpak van de gemeente beoordelen. Daarnaast interviewen we onafhankelijke verkeersveiligheidsexperts waarbij we in ieder geval ingaan op de gemeentelijke programmering, prioritering en aanpak van de verkeersveiligheid. Ook bespreken we met hen de algemene aanpak van projecten aan de hand van de vooraf gestelde normen in ons normenkader.

3. *Casestudy's projecten*

Om inzicht te krijgen van de aanpak van verkeersveiligheidsprojecten in de praktijk, onderzoeken we een zestal casussen. We leggen hierbij de focus op de uitvoeringsfase van de projecten, maar nemen daarbij ook het proces van voorbereiding, afronding en evaluatie mee. Het uitvoeren van casestudy's vraagt om een zorgvuldige selectie van casussen, waarbij de zogenoemde 'replicatie logica' wordt geborgd. Dit betekent dat een bevinding enkel robuust en valide is wanneer deze aan de hand van dezelfde insteek in soortgelijke casussen terugkomt.⁷

We willen drie casussen selecteren die bij inwoners en / of raadsleden hebben geleid tot vragen of zorgen, alsook drie casussen die (vrijwel) niet tot discussie hebben geleid. Zo willen we zowel casestudy's betrekken die als positief zijn ervaren alsook casestudy's die in de beleving van betrokkenen beter konden. Hiervoor vragen we medewerkers van het programma verkeersveiligheid, raadsleden, inwoners en belangenorganisaties als de Fietzersbond en Solgu om suggesties aan te leveren. Daarnaast gaan we in de

⁷ Yin, R.K. (2003). *Case Study Research Design and Methods*, 3e editie, p.47.

raadsinformatie vanaf 2017 na welke projecten / locaties tot discussie hebben geleid over bijvoorbeeld de gekozen maatregelen of het gevolgde proces.

Na afronding van deze zes casestudy's wegen we af of dit aantal nog verder moet worden uitgebreid om tot een verdere verdieping te komen.

Bij de selectie van de casestudy's hanteren we in ieder geval de volgende criteria:

- **Tijd:** We willen casussen kiezen die verspreid in de tijd hebben plaatsgevonden, aansluitend bij de afbakening van ons onderzoek.
- **Trajectstatus:** We kiezen casussen die reeds afgerond zijn, zodat we zowel kunnen kijken naar de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van het project.
- **Spreading:** Omdat verkeersveiligheidsprojecten verspreid over de gehele stad plaatsvinden en de cijfers van (ervaren) verkeersveiligheid per wijk verschillen, selecteren we casussen die verspreid over de stad liggen.
- **Type genomen maatregelen:** Omdat verkeerseducatie en verkeershandhaving moeilijk te koppelen zijn aan één casus of locatie, focussen we ons op casussen waarbij fysieke maatregelen (aanpassing infrastructuur, plaatsen borden / displays) zijn genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- **Verantwoordelijkheid:** We kiezen casussen die onder de verantwoordelijkheid van de gemeente vallen en die worden geïnitieerd vanuit programma Verkeersveiligheid. De eindverantwoordelijkheid ligt bij een afdeling van de gemeente.

Om de replicatie logica te waarborgen voeren we bij iedere casestudy dezelfde stappen uit. Bij iedere casestudy komen daarom de volgende onderdelen terug:

- 1) Documentstudie waarbij we bij de projectleider alle informatie over de casus opvragen. Denk aan vooronderzoeken naar de mogelijke veiligheidsmaatregelen op de locatie, ingehuurde expertise van externe partijen, brieven aan inwoners, presentaties tijdens bijeenkomsten, en de raadsinformatie over de casus.
- 2) Een schouw op locatie waarbij we met onafhankelijke verkeersveiligheidsexperts de fysieke inrichting en de genomen (infrastructurele) maatregelen willen beoordelen. Per locatie willen we ook kort in gesprek gaan met enkele omwonenden over de communicatie over het project, de participatie hierbij, en hun beoordeling van de genomen maatregelen.
- 3) Interviews met samenwerkingspartners die hebben meegedacht of meegewerkt aan de casus. Denk aan de Fietzersbond of belangenorganisatie Solgu. We bevragen hen op de geleverde input en wat de gemeente hiermee heeft gedaan in het project, en hun oordeel over de uiteindelijke situatie.
- 4) Interview met de projectleider om vast te stellen welke aspecten van de casus goed of minder goed zijn gegaan, welke factoren invloed hebben gehad op de (ervaren) kwaliteit van het project en hoe de projectleider de uiteindelijke situatie beoordeelt.

4. *Overkoepelende analyse en rapportage*

Wij analyseren de verzamelde informatie en brengen die in verband met de vooraf vastgestelde normen uit het normenkader. De normenbeoordelingen leggen wij vervolgens vast in een conceptnota van bevindingen en leggen die voor aan de ambtelijke organisatie voor feitelijk wederhoor. Na verwerking van de ambtelijke reactie stelt de rekenkamer een bestuurlijk rapport op met conclusies en aanbevelingen. Het geheel wordt vervolgens voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders voor bestuurlijk wederhoor. De rekenkamer maakt daarna het definitieve rapport op met een nawoord, biedt het geheel aan de gemeenteraad aan en zorgt voor verdere openbaarmaking.

Afbakening

Wij houden in de afbakening in ieder geval met de volgende zaken rekening:

- In dit onderzoek bekijken we het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente en de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van verkeersveiligheidsprojecten. We focussen ons beleidsmatig op de periode vanaf 2017, omdat vanaf dat jaar na een interne evaluatie het programmamanagement is aangepast. Vanaf dat moment is ook gestart met het uitbrengen van halfjaarlijkse voortgangsrapportages aan de gemeenteraad. De casussen die we analyseren kunnen wel vóór 2017 zijn gestart, gezien de benodigde doorlooptijd van deze projecten.
- We bekijken bij dit onderzoek alle typen maatregelen die de gemeente neemt om de verkeersveiligheid in de stad of op een specifieke locatie te vergroten (educatie, gedrag, infrastructuur en handhaving).
- Onze beoordeling van het verkeersveiligheidsbeleid en de verschillende projecten is overwegend kwalitatief van aard. We betrekken echter ook beschikbare kwantitatieve data over bijvoorbeeld het aantal ongevallen op de verschillende locaties en de ingezette (financiële) middelen en instrumenten.
- In onze beoordeling nemen we alle verkeersdeelnemers mee. Dit betekent dat we ook aandacht hebben voor specifieke, kwetsbare doelgroepen zoals inwoners met een (visuele) beperking en dieren.
- In dit onderzoek richten we ons uitsluitend op de gemeente Utrecht. We voeren geen benchmark uit waarbij we de aanpak van de gemeente Utrecht met andere gemeenten vergelijken.

5 ORGANISATIE EN PLANNING

Organisatie

De volgende personen van de rekenkamer voeren het onderzoek uit:

- Johan Snoei, projectleider / onderzoeker
- Fleur Bubbet, onderzoeker
- Matties van Reenen, onderzoeker

Planning

Ons doel is om de nota van bevindingen in het derde kwartaal 2025 af te hebben, en het onderzoek in vierde kwartaal in zijn geheel af te ronden. De publicatie verwachten wij in januari 2026.

Stappen	Periode
Documentenstudie & data-analyse	april – augustus 2025
Interviews gemeente, samenwerkingspartners en experts	mei - juli 2025
Casestudy's projecten	juni - september 2025
Analyse en opstellen nota van bevindingen	juli – oktober 2025
Feitelijk wederhoor	november 2025
Verwerking wederhoor en opstellen bestuurlijk rapport	november – december 2025
Bestuurlijk wederhoor	december 2025
Beoogde publicatie	januari 2026

Contactpersonen

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:

- Johan Snoei, onderzoeker en projectleider, j.snoei@utrecht.nl , 06 – 34 61 22 80
- Gerth Molenaar, secretaris rekenkamer, g.molenaar@utrecht.nl , 06 – 49 75 43 00