



PROVINCIE ■ UTRECHT

UTRECHTSE VERKEERS- VEILIGHEIDSOPGAVE

OP NAAR NUL VERKEERSSLACHTOFFERS!





INLEIDING

Praktisch iedereen neemt deel aan het verkeer en wil zich op een prettige en veilige manier verplaatsen. De ongevallencijfers laten echter zien dat de verkeersveiligheid in Nederland afneemt. In de provincie Utrecht daalt het aantal slachtoffers weliswaar, maar ook voor de provincie Utrecht geldt dat de weg naar nul verkeersslachtoffers nog lang is. Ieder verkeersslachtoffer is er één te veel en dus slaan we samen met de 26 Utrechtse gemeenten en andere belangrijke partners waaronder de Waterschappen, het Openbaar Ministerie, de politie, de maatschappelijke partners en het Rijk de handen ineen om het aantal verkeersslachtoffers in de provincie terug te brengen naar nul.

Om de verkeersveiligheid te verhogen pasten wegbeheerders de afgelopen jaren waar mogelijk het netwerk aan tot een duurzaam veilig verkeersnetwerk. Daarnaast stimuleren wegbeheerders in de provincie verkeersveilig gedrag door het aanbieden van verkeerseducatie en voorlichting en door in te zetten op handhaving. Meer inspanning is echter nodig om de doelstelling te realiseren. Daarom gaat de provincie Utrecht vanuit haar rol als regionaal regisseur samen met de regio proactief aan de slag met een risicogestuurde aanpak. We wachten niet tot er slachtoffers vallen maar we pakken proactief risicovolle situaties (locaties en gedragingen) in het verkeerssysteem aan. Met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (vanaf hier: SPV), de daaraan verbonden rijksbijdrage en de nieuwe provinciale subsidieverordening verkeersveiligheid, zijn de kennis en de middelen beschikbaar voor alle wegbeheerders binnen de provincie Utrecht om de verkeersveiligheid te verbeteren.

STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID (SPV)

De laatste jaren is het aantal ernstig verkeersgewonden en verkeersdoden in Nederland gestegen. Aanleiding voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) om het voortouw te nemen in het ontwikkelen van een nieuwe aanpak om deze trend te keren. In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) hebben onder meer het ministerie van I&W en van Justitie en Veiligheid (J&V), provincies en gemeenten hun gezamenlijke visie op deze nieuwe aanpak vastgelegd om een trendbreuk te bewerkstelligen. Hiertoe moet verkeersveiligheid structureel (meer) aandacht krijgen in landelijke, regionale en lokale uitvoeringsagenda's. Op 14 februari 2019 is het startakkoord SPV 2030 ondertekend door o.a. de gezamenlijke provincies (IPO) en gemeenten (VNG).

RISICOGESTUURDE AANPAK

In het SPV komt meer nadruk te liggen op een proactieve aanpak van de verkeersveiligheid op basis van risico's in het verkeer. De focus ligt hierbij op het verzamelen, analyseren en monitoren van informatie over risico's in het verkeer die zich nu of in de nabije toekomst kunnen voordoen. Door vooraf een inschatting te maken van een risico en deze risico-indicator meetbaar te maken, zijn we in staat preventief actie te ondernemen op basis van gerichte maatregelen. Het monitoren van de risico's bouwt bovendien voort op de Duurzaam Veilig visie, tegenwoordig beter bekend als DV3 (na de actualisatie van Duurzaam Veilig in 2017). Deze proactieve werkwijze in het verkeersveiligheidsdomein wordt de risicogestuurde aanpak genoemd.

ONZE AANPAK EN DE POSITIE VAN DIT DOCUMENT

Dit document betreft de Utrechtse verkeersveiligheidsopgave, gebaseerd op de landelijke thema's (vanuit het SPV) en gemeentelijke en provinciale risico's. Deze verkeersveiligheidsopgave omvat: het identificeren van risicogroepen, en -locaties en het prioriteren hiervan. Deze opgave dient als basis voor de lokale en regionale uitvoeringsagenda's waarin we komen tot concrete maatregelen met een investeringsstrategie teneinde een daling in verkeersslachtoffers te realiseren.



Figuur 1 Verkeersveiligheidsaanpak Utrecht (oranje is voltooid, groen volgt nog)

STAP 1: Provinciale & gemeentelijke analyse

In de eerste stap is de verkeersveiligheid samen met de wegbeheerders in beeld gebracht: waar (locaties), met wie (doelgroepen) en waardoor (gedragingen) ontstaan verkeersonveilige situaties. Bovendien zijn de behoeftes rond het thema verkeersveiligheid inzichtelijk gemaakt. Het resultaat van deze gemeentelijke risicoanalyses is uitgewerkt in deze verkeersveiligheidsopgave.

STAP 2: Uitwerking tot regionale uitvoeringsagenda met maatregelen

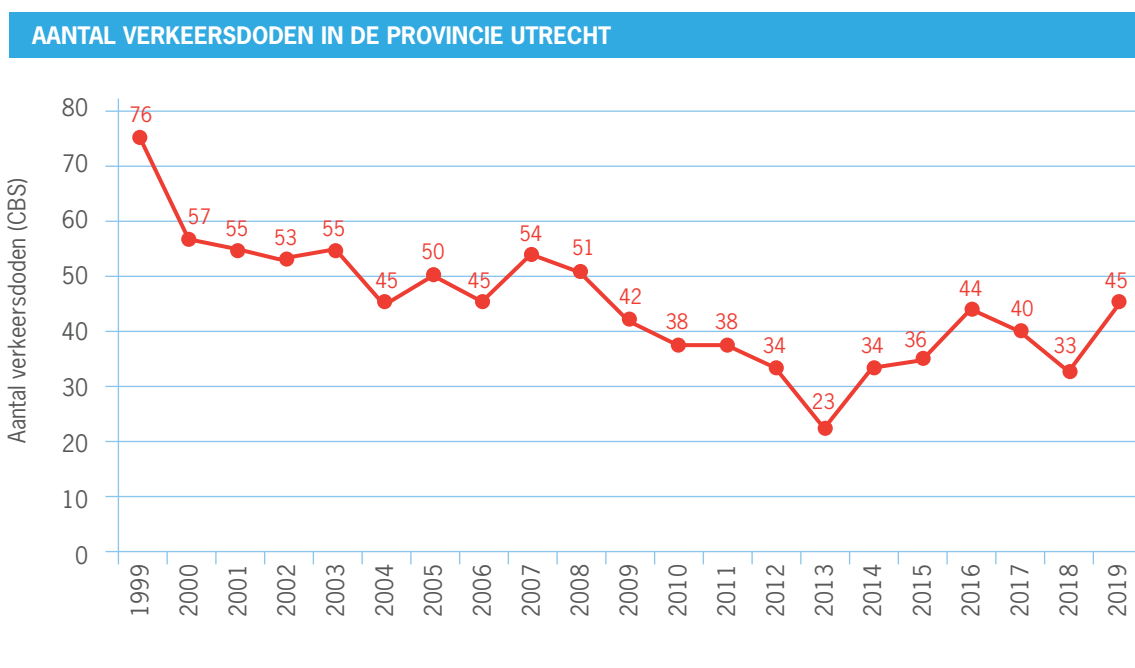
In de tweede stap bedenken we gezamenlijk met de wegbeheerder wat effectieve maatregelen zijn om de verkeersveiligheidsrisico's uit deze opgave aan te pakken. Het resultaat hiervan: de Utrechtse Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid zal tweede helft van dit jaar gereed zijn.

2.

WAAR STAAN WE NU EN WAT KUNNEN WE VERWACHTEN?

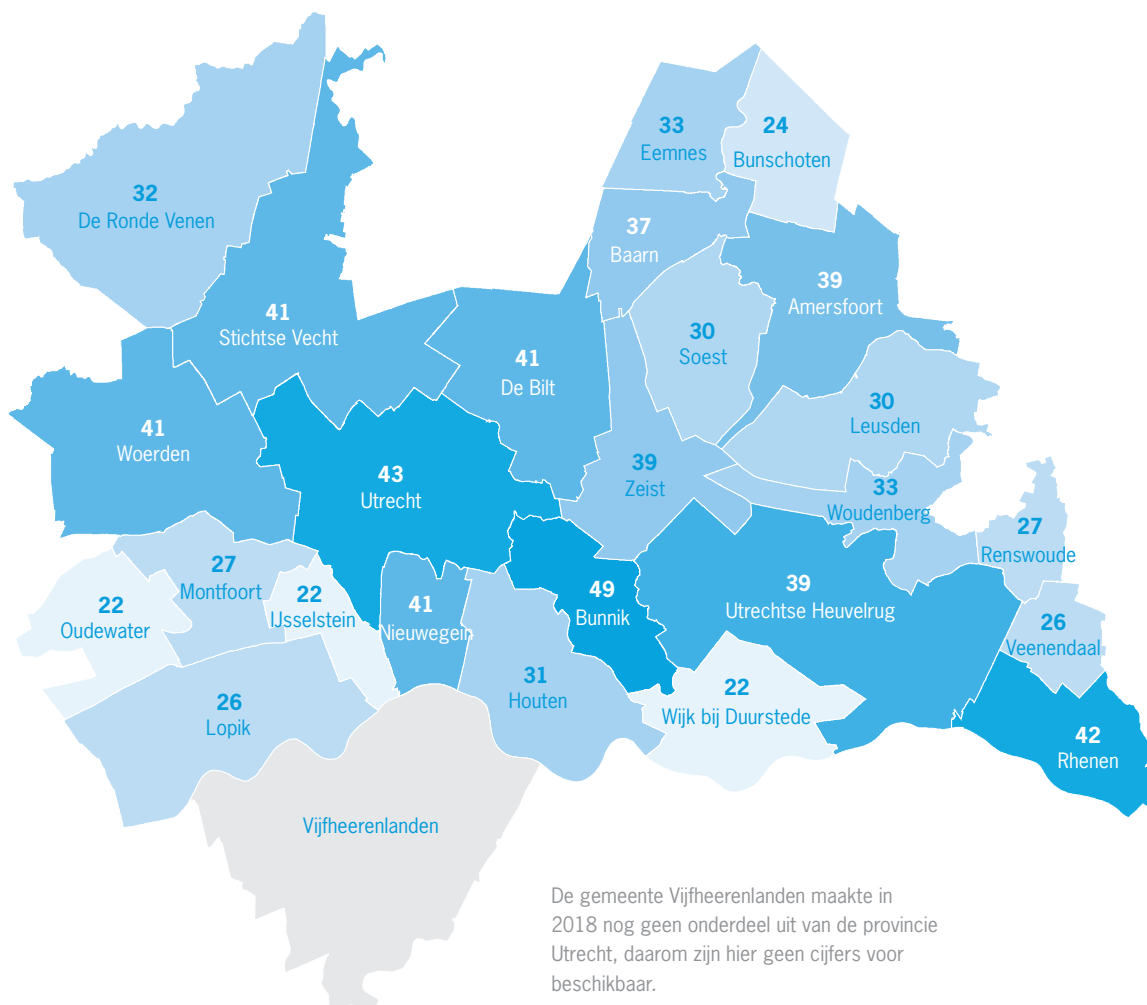
HET GAAT NIET GOED MET DE VERKEERSVEILIGHEID!

In 2019 telde de provincie Utrecht **1600** verkeersslachtoffers (voorlopige cijfers, door de politie geregistreerd), waarvan **45** (CBS) verkeersdoden, het hoogste aantal verkeersdoden in de afgelopen 10 jaar.



Figuur 2 Ontwikkeling aantal dodelijke verkeersslachtoffers Provincie Utrecht (CBS)

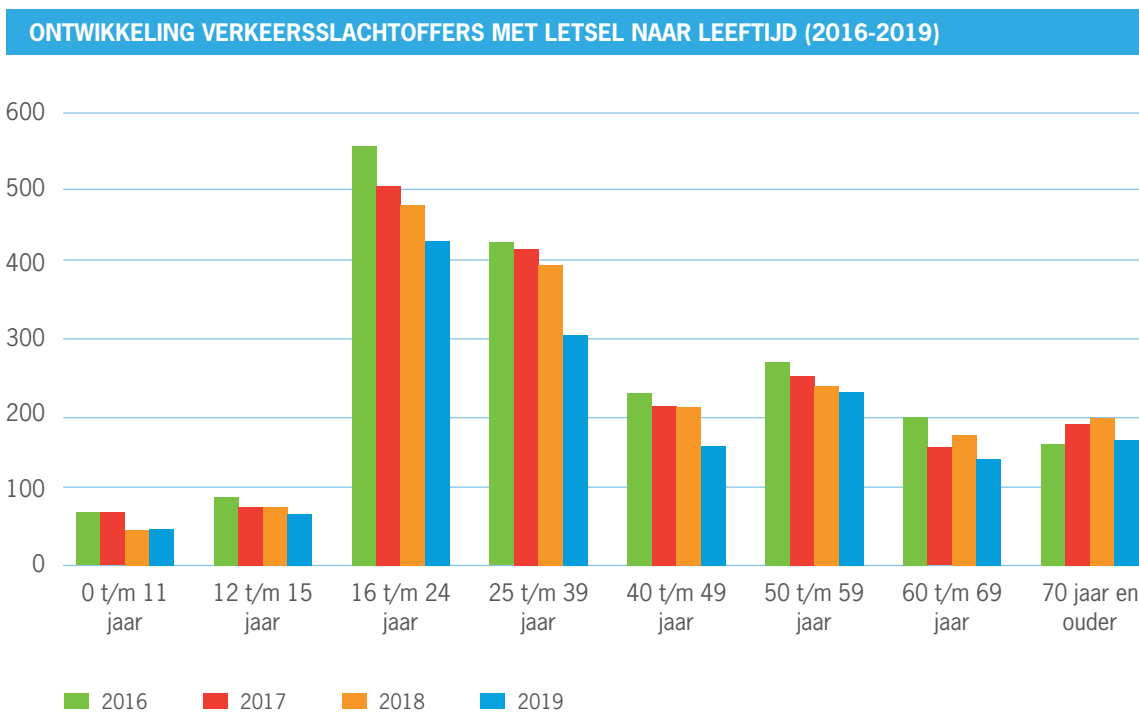
Het aantal door de politie geregistreerde verkeersslachtoffers in de provincie Utrecht neemt al jaren af, in 2014 waren het er nog **2266**. We weten echter dat dit niet alles zegt. Uit gegevens van de Regionale Ambulance Voorziening Utrecht (RAVU) blijkt dat het aantal verkeersslachtoffers in 2018 2,5 tot 3 keer zo hoog lag dan het aantal van dat door de politie geregistreerd was (**5151** om **1808**). Dit is het gevolg van het feit dat de ambulance bij meer verkeersongevallen aanwezig is en de politie ook niet altijd alles vast kan leggen. Bovendien maken verkeersdeelnemers die betrokken zijn geweest bij een verkeersongeval vaak zelf (op een later moment) de gang naar het ziekenhuis om zich te laten verzorgen voor het opgelopen letsel zonder dat de politie dit heeft kunnen registreren. Het werkelijke aantal slachtoffers ligt dus nog hoger. Welk getal ook wordt genomen als uitgangspunt, elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Van de 5151 slachtoffers is van 4762 bekend in welke gemeente het ongeval plaatsvond. In alle 26 Utrechtse gemeenten moest de ambulance in 2018 tenminste 20 keer een verkeersslachtoffer ophalen. In onderstaande kaart is het aantal slachtoffers per 10.000 inwoners te zien.



Figuur 3 Aantal slachtoffers (RAVU 2018) per 10.000 inwoners (CBS, 1-1-2019) per gemeente

SLACHTOFFERS NAAR LEEFTIJD

De meeste slachtoffers zijn 16 t/m 24 jaar, het gaat om onervaren verkeersdeelnemers op voornamelijk brom- en snorfietsen en in de auto. De groep 25 t/m 39 jarigen zijn daarna de grootste groep slachtoffers, maar deze groep zijn qua bevolkingsaantal en verkeersdeelname groot. Waar in de periode 2016-2019 de aantallen verkeersslachtoffers onder de meeste leeftijdscategorieën daalden, is dit voor de 60 t/m 69 jarigen en de 70+ers niet het geval. Ouderen vormen dus een steeds groter aandeel van de verkeersslachtoffers.



Figuur 4 Aantal slachtoffers naar leeftijdscategorie (politiedata, 2016 t/m 2019)

SLACHTOFFERS NAAR VERVOERSWIJZE

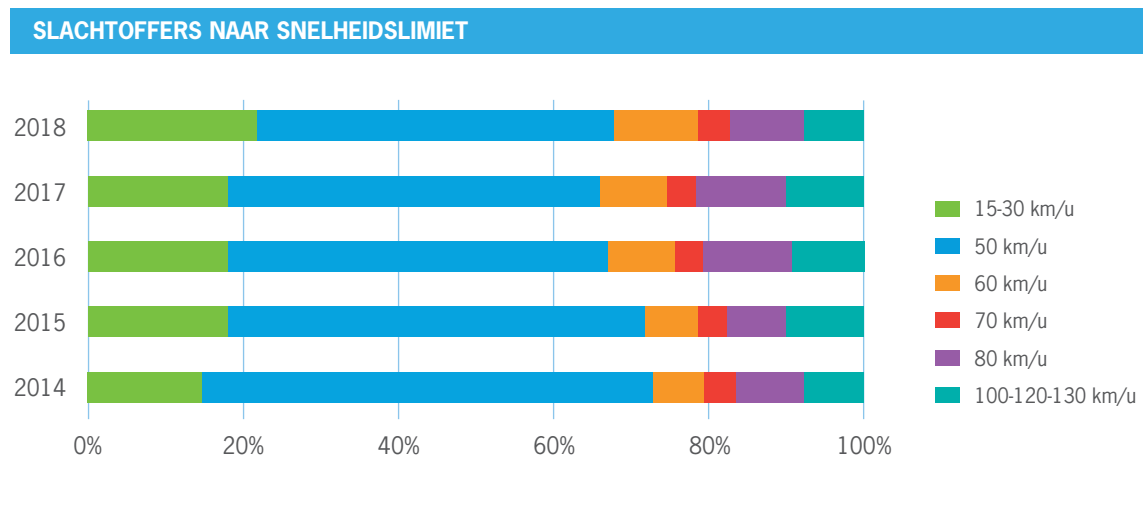
In 2018 viel 19% van alle slachtoffers in de provincie Utrecht bij ongevallen tussen twee of meer personenauto's. Daarnaast viel 19% van de slachtoffers bij eenzijdige fietsongevallen, 5% bij fietsers die tegen een obstakel aan fietsten en betrof 10% fietsers die gewond raakten in botsing met een personenauto. Weggebruikers op een brommer of scooters raakten gewond door botsing met een personenauto (6%) of door eenzijdig te vallen (6%). Verder raakte 6% van de fietsers gewond door een botsing met een andere fietsers.

VERVOERSWIJZE SLACHTOFFER	Onbekend	0%	1%	0%	0%	0%	1%	1%	1%
	Voetganger	1%	1%	1%	0%	0%	0%	1%	0%
	Motor	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	0%
	Brommer of scooter	1%	6%	1%	0%	0%	1%	6%	1%
	Personenauto	0%	19%	0%	0%	0%	5%	2%	5%
	Fietser	6%	10%	2%	0%	0%	5%	19%	1%
	Fietser	Personen- auto	Brommer	Motor	Voet- ganger	Obstakel	Eenzijdig	Onbekend	
Vervoerswijze tegenpartij						Geen tegenpartij			

Tabel 1 Vervoerswijze slachtoffer en vervoerswijze tegenpartij (ambulancedata, 2018).

SLACHTOFFERS NAAR SNELHEIDSLIMIET

In de provincie Utrecht zien we een dalende trend van het aantal slachtoffers op de 50 kilometer per uur wegen. Zo vielen er in 2014 1082 slachtoffers (58% van het totaal op 50-wegen), in 2018 waren dat er 782 (49% van het totaal). Op 30 kilometer per uur wegen nam het aantal slachtoffers toe, van 283 (15% van het totaal) in 2014 tot 328 (20% van het totaal) in 2018. 7% (654) van de slachtoffers van 2014 tot en met 2018 verongelukte op 60 kilometer per uur wegen, dit aantal blijft stabiel. 10% (852) van alle slachtoffers van 2014 tot en met 2018 in de provincie verongelukte op 80 kilometer per uur wegen. Dit aantal neemt de laatste jaren licht af.



Figuur 5 Aantal slachtoffers naar leeftijdscategorie (politiedata, 2016 t/m 2019)

VERKEERSVEILIGHEID STAAT NIET OP ZICHZELF

De verkeersveiligheidsopgave is niet statisch maar verandert mee met bredere trends en ontwikkelingen in onze maatschappij. We pakken de verkeersveiligheidsopgave samen op met onder andere de opgaven die voor ons liggen ten aanzien van verstedelijking en verduurzaming.



VERSTEDELIJKING: Utrecht is in ontwikkeling. De komende jaren worden er veel nieuwe woningen bijgebouwd waarbij binnenstedelijk/binnendorps bouwen het uitgangspunt is¹. Het wordt dus drukker in dorpen en steden, hierdoor kan de leefbaarheid onder druk komen te staan. Door de verstedelijking neemt ook het aantal potentiële ontmoetingen en conflicten tussen weggebruikers toe. De bevolking in Utrecht groeit tussen 2018 en 2035 met meer dan 10%².

¹ <https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/wonen/woningbouwopgave#Locaties>

² <https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl2019-pbl-cbs-regionale-bev-en-hhprognose-2019-2050-belangrijkste-uitkomsten-3812.pdf>



VERGRIJZING: sinds 2000 vergrijzen de kleinere gemeenten, in tegenstelling tot de grote steden. Deze trend zet volgens het Planbureau voor de Leefomgeving tot 2030 door en verwacht wordt dat in 2030 25% van de bevolking in kleinere gemeente 65% is, tegenover 15% van de bevolking in de grote steden³. Daarnaast blijven senioren langer mobiel. Doordat deze groep een relatief hoge letselkans heeft bij verkeersongevallen zet de stijging van het aantal slachtoffers naar verwachting door⁴.



HETEROGENITEIT: er ontstaat een steeds grotere diversiteit aan typen vervoerswijzen, met name op het fietspad. Hier ontstaan omvang-, massa- en snelheidsverschillen. Bovendien is het voor nieuwe vervoerswijzen niet altijd duidelijk wat de gewenste positie op de weg is. Zonder maatregelen leidt de toename van heterogeniteit tot een verhoogd ongevalsrisico voor verkeersdeelnemers⁵.



AFLEIDING: het gebruik van digitale media voor bellen, appen en muziek luisteren leidt tot risico's onder alle verkeersdeelnemers. Bijna 70% van Nederlandse automobilisten, fietsers en voetgangers geeft aan wel eens de telefoon te gebruiken tijdens het fietsen⁶. Bovendien zorgen stress en vermoeidheid in het dagelijks leven voor meer risico's in het verkeer.



RIJDEN ONDER INVLOED: vermindert de rijgeschiktheid en verhoogt de ongevalskans. Het gebruik van alcohol in het verkeer is de afgelopen decennia gedaald, maar nog steeds is 12 – 23% van de verkeersdoden in Nederland het gevolg van alcoholgebruik⁷. Daarnaast vormen jongeren onder invloed van drugs en/of lachgas of (meervoudig) medicijngebruik een risicogroep⁸.

Deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat de verkeersveiligheidsopgave ook de komende jaren zal veranderen. Zonder maatregelen leiden deze ontwikkelingen tot een verhoogd ongevalsrisico. Door de verkeersveiligheid en deze ontwikkelingen te monitoren, behouden we een actueel beeld van onze verkeersveiligheidsopgave en de te nemen maatregelen. Het Utrechtse uitgangspunt blijft dat iedereen veilig deel kan nemen aan het verkeer. Het beleid dat we voeren en de maatregelen die we nemen sluiten aan bij de actuele verkeersveiligheidsopgave.

³ <https://www.staatvanutrecht.nl/thema/leeftijd>

⁴ SPV 2030 – Veilig van deur tot deur, pagina 17.

⁵ SWOV - Snelheid en snelheidsmanagement (2016)

⁶ Van der Kint, S.T. en Mons, C. 2019. Vragenlijststudie naar mobiel telefoongebruik in het verkeer. SWOV, Den Haag. R-2019-26

⁷ SWOV (2018). Rijden onder invloed van alcohol. SWOV-factsheet, juni 2018, SWOV, Den Haag.

⁸ SWOV (2020). Drugs en geneesmiddelen. SWOV-factsheet, maart 2020, Den Haag.



VAN REGIONALE RISICOANALYSE VIA VERKEERSVEILIGHEIDSRISICO'S NAAR VERKEERSVEILIGHEIDSOPGAVE

Het is duidelijk dat de huidige verkeersveiligheidscijfers en de trends die we nog voor ons zien genoeg aanleiding vormen voor de uitrol van het SPV en de risicogestuurde aanpak. Nul verkeersslachtoffers kunnen we alleen bereiken als de wegbeheerders en verkeersveiligheidspartners in onze provincie samenwerken en kennis en ervaring delen om zo proactief de verkeersonveiligheid aan te pakken. Deze verkeersveiligheidsopgave is dan ook tot stand gekomen door gesprekken met de gemeenten en het Waterschap op ambtelijk niveau.

Uit deze gesprekken bleek dat meerdere gemeenten zelf beschikken over een risicoanalyse. Deze gemeentelijke risicoanalyses, aangevuld met de informatie uit de gesprekken, de provinciale risicoanalyse en landelijke literatuur, zijn gebundeld in deze verkeersveiligheidsopgave.

Ter voorbereiding op de gesprekken is een aantal vragen toegestuurd zodat men zich op het gesprek kon voorbereiden. Tevens was het een leidraad voor het gesprek. De antwoorden op deze vragen zijn samengevat in de onderstaande “Q&A” verkeersveiligheid in de Utrechtse gemeenteorganisaties.

“Q&A” OVER VERKEERSVEILIGHEID IN DE UTRECHTSE GEMEENTEORGANISATIES

Hoe ligt het verkeersveiligheidsbeleid grofweg vast in de beleidsdocumenten?

Een Gemeentelijke Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) of een Mobiliteitsvisie is vaak het beleidsdocument waarin verkeersveiligheid beschreven staat. Bij een aantal gemeenten hangt er ook een uitvoeringsprogramma met concrete maatregelen onder, dit zorgt ervoor dat maatregelen makkelijk uitgevoerd kunnen worden (met co-financiering / subsidie van provincie en/of het Rijk). Deze maatregelen sluiten aan bij de onderhoudsplanning (grotere maatregelen) of worden los uitgevoerd.

Hoe zijn de wethouder en de raad betrokken?

De Raad en/of de wethouder vinden verkeersveiligheid belangrijk. Vaak speelt er een specifiek thema zoals een veilige schoolomgeving of snelheidsverlagingen van 50 km/u naar 30 km/u. Wanneer er op gemeentelijk niveau actief nagedacht wordt over verkeersveiligheidsbeleid wordt het mogelijk om proactief maatregelen uit te voeren om de verkeersveiligheid te verbeteren. Niet alleen ongevallen of klachten zijn reden risico's weg te nemen, maar juist locaties die vanuit richtlijnen, kaders of data risicovol zijn. Dit vraagt om een andere - meer risicogestuurde - dialoog over verkeersveiligheid op lokaal en regionaal niveau. De provincie neemt in deze risicogestuurde aanpak het voortouw.

Hoe zit het met menskracht en budget?

De gemeente Utrecht heeft meerdere medewerkers specifiek op het thema verkeersveiligheid. Voor veel andere gemeenten is verkeersveiligheid één van de taken van beleidsmedewerker (verkeer) en beperkt zich veelal tot de behandeling van klachten en acute vraagstukken. De praktijk leert dat er weinig tijd overblijft om proactief aan de verkeersveiligheid te werken. Er is een brede behoefte aan meer capaciteit (FTE) voor verkeersveiligheid. Dit kan in de vorm van flexibel in te zetten capaciteit en expertise.

In de meeste gemeenten is er een apart budget voor verkeersveiligheid. Het gaat hierbij om € 4000 tot € 200.000 per jaar (gemeente Utrecht niet meegenomen). Maar de budgetten staan onder druk: budgetbeperkingen maken het (kleine) gemeenten soms onmogelijk alle risico's weg te nemen of te verlichten. Door ontwerpen op of onder het minimum ontstaan ook na reconstructie risicovolle situaties. Met extra gelden vanuit de provincie en het Rijk wordt het mogelijk gerichtere maatregelen deels gefinancierd te krijgen.

Hoe wordt er aan verkeersveiligheid gewerkt op gemeentelijk niveau?

De maatregelen worden vaak gecombineerd met onderhoud aan bijvoorbeeld de riolering. Veruit het meeste geld gaat naar infrastructurele maatregelen. Educatie en voorlichting worden hoofdzakelijk provinciaal georganiseerd⁹. Gemeenten gaan graag de dialoog aan over verkeershandhaving.

VERKEERSVEILIGHEIDSRISICO'S

Welke verkeersveiligheidsrisico's spelen er in het Utrechtse verkeer en moeten we dus aanpakken? Op basis van de gesprekken met de gemeenten en verdieping van de literatuur maken we onderscheid naar doelgroepen (verkeersdeelnemers) die aandacht behoeven omdat ze kwetsbaar zijn, weinig ervaring in het verkeer hebben of risicovol gedrag vertonen en risico's in het verkeerssysteem (infrastructurele kenmerken die onveiligheid veroorzaken).

UTRECHTSE RISICOGROEPEN EN GEDRAG (WIE EN WAARDOOR)	RISICO'S IN HET UTRECHTSE VERKEERSSYSTEEM (WAAR)
 Basisschoolleerlingen onderweg naar school en in de schoolomgeving	 Drukke heterogene fietspaden
 Middelbare scholieren onderweg naar school	 Onveilige inrichting van fietspaden
 Jongere brom- en snorfietsers	 Ongeloofwaardige 30-wegen
 Oudere fietsers	 Onvoldoende fietsvoorzieningen over- en langs 50-wegen
 Snelheidsovertredingen	 Snelheidsverschillen op 60-wegen
 Rijden onder invloed	 Onveilige berm naast 60- en 80-wegen

⁹ De gemeente Utrecht investeert ook zelf in verkeerseducatie en voorlichting door een school- en wijkaanpak

RISICOGROEPEN EN HET GEDRAG (WIE EN WAARDOOR)

Uit de regionale risicoanalyse komen vier belangrijke doelgroepen en twee gedragingen naar voren: kinderen te fiets en te voet, scholieren onderweg naar school, jongere brom- en snorfietzers, oudere fietsers en snelheidsovertredingen en rijden onder invloed.



BASISSCHOLLEERLINGEN ONDERWEG NAAR SCHOOL EN IN DE SCHOOLOMGEVING



Kinderen komen onderweg naar hun klaslokaal vaak voor het eerst in aanraking met het verkeer. Hun vaardigheden zijn nog volop in ontwikkeling waardoor verkeerstaken zoals de snelheid van een auto inschatten moeilijk zijn. De route naar school kruist vaak wegen met veel auto's, zelfstandig naar school fietsen vinden ouders daarom niet veilig. De omgeving rond scholen is rond haal- en brengtijden druk en (soms) onoverzichtelijk, één van de redenen voor ouders om de kinderen met de auto af te zetten. Deze kinderen (en hun ouders) hebben behoefte aan een overzichtelijke en autoluwe schoolomgeving. Het zelfstandig deelnemen aan het verkeer op jonge leeftijd draagt bij aan veilig verkeersgedrag op latere leeftijd.

DE CIJFERS

In de provincie Utrecht is gemiddeld 15,5% van de inwoners 0-11 jaar, in de gemeenten Renswoude (19,4%), Bunschoten (17,9%) en Woudenberg (17,7%) wonen relatief veel kinderen¹⁰.

97% VAN DE BASISSCHOLLEERLINGEN
WOONT OP FIETSAFSTAND VAN
DE BASISSCHOOL
(<2KM)



MAAR TOCH WORDT
NOG 30% VAN DE
BASISSCHOLLEERLINGEN
MET DE AUTO GEBRACHT

EN RAAKTEN IN 2018
75 KINDEREN GEWOND



MIDDELBARE SCHOLIEREN ONDERWEG NAAR SCHOOL

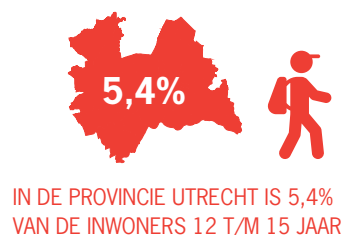


Scholieren van 12 tot 15 jaar gaan vaker zelfstandig op de fiets naar hun middelbare school, soms gaat het om lange afstanden. Deze tieners overschatten vaak hun vaardigheden, zijn roekeloos, afgeleid en hebben andere zaken aan hun hoofd dan het naleven van verkeersregels. Veel fietspaden zijn te smal voor de grote groepen middelbare scholieren, waarvan er steeds meer een elektrische fiets hebben. Het kruisen van drukke verkeersaders levert risicovolle situaties op.

¹⁰ https://www.crow.nl/downloads/pdf/portals/mobiliteit-en-gedrag/toolkitpve/factsheet-schoolmobiliteit_web.aspx?ext=.pdf

DE CIJFERS

In stedelijke gemeenten zoals Amersfoort, Nieuwegein en Utrecht wonen relatief weinig middelbare scholieren. In alle Utrechtse gemeenten is 5 tot 7% van de inwoners 12 t/m 15 jaar.



→ EN HEEFT 4,6% VAN DE VERKEERSSLACHTOFFERS DEZE LEEFTIJD



NIETTEMIN RAAKTEN ER 172 SCHOLIEREN VAN 12 T/M 15 JAAR AL FIETSEND GEWOND



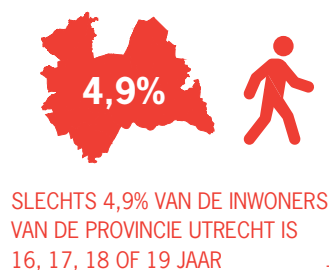
JONGERE BROM- EN SNORFIETSERS



Eenmaal 16 jaar oud mag je in Nederland een brom- of snorfiets aanschaffen: handig om naar school of werk te gaan of eten te bezorgen. Ondanks de beperkte verkeerservaring van jongeren behalen de gemotoriseerde tweewielers hoge snelheden. Veel jongeren houden er bovendien van om risico's te nemen in het verkeer of onderschatten (onbewust) deze risico's, ook komen ze relatief vaker in aanraking met alcohol en drugs. De positie op de weg van de gemotoriseerde tweewieler is afhankelijk van het voertuig en de locatie. Vanwege het verschil in massa met auto's en het verschil in snelheid (en massa) met fietsers hebben ongevallen met bromfietzers vaak een ernstige afloop.

DE CIJFERS

De afgelopen jaren steeg het aantal voertuigen met een bromfietskenmerk, van 47 per 1000 inwoners in 2009 naar 59 per 1000 inwoners in 2019, met name het aantal snorfietsen steeg. In landelijke gemeenten zoals Eemnes (105), Rhenen, (94) en Bunschoten (87) ligt het aantal geregistreerde brom- en snorfietsen naar inwoneraantal aanzienlijk hoger dan in de rest van de provincie¹¹. In 2018 ging het in de provincie Utrecht om 300 slachtoffers van 16 t/m 19 jaar op een bromfiets en nog eens 121 slachtoffers op de fiets¹².



→ TERWIJL 14,1% VAN DE SLACHTOFFERS DEZE LEEFTIJD HEEFT



VOERTUIGEN MET EEN BROMFIETSKENMERK GESTEGEN VAN 47 PER 1000 INWONERS IN 2009 NAAR 59 PER 1000 INWONERS IN 2019

¹¹ CBS statline, data per 1-1-2019

¹² Verkeersongevallen 2018 in Utrecht, cijfers op basis van ambulancedata over 2018.



OUDERE (ELEKTRISCHE) FIETSERS



Nederland vergrijst en deze ouderen blijven steeds langer mobiel, deels omdat ze langer actief en zelfstandig blijven, maar ook deels door de mogelijkheden die de elektrische fiets (en de scootmobiel) bieden. Tijdens deze langere mobiliteitsdeelname krijgen ouderen te maken met een tragere reactietijd, moeite om snel informatie te verwerken en wordt het moeilijker om balans te houden. Door de fysieke kwetsbaarheid van ouderen is de kans op ernstig letsel of overlijden hoger dan bij jongere verkeersdeelnemers.

DE CIJFERS

In de provincie Utrecht is 13% van de inwoners 70 jaar en ouder, maar de vergrijzing verschilt regionaal. In de gemeenten Utrechtse Heuvelrug en De Bilt ligt dit percentage op 20% waar in de gemeente Utrecht nog geen 9% van de inwoners ouder is dan 70 jaar. Ondanks de beperkte verkeersdeelname is 13% van de slachtoffers 70 jaar en ouder. Ouderen zijn oververtegenwoordigd onder de verkeersdoden in Utrecht, 39% van de verkeersdoden was ouder dan 70 jaar¹³. Van de 421 Utrechtse verkeersslachtoffers van 70 jaar en ouder zat in 2018 69% op een (elektrische) fiets¹⁴. Het aantal (ernstige) slachtoffers onder ouderen neemt toe en door vergrijzing zal dit de komende jaren waarschijnlijk ook doorzetten.



IN DE PROVINCIE UTRECHT IS
13% VAN DE INWONERS
70 JAAR EN OUDER



ONDANKS DE BEPERKTE VERKEERSDEEL-
NAME IS 13% VAN DE SLACHTOFFERS (EN
39% VAN DE VERKEERSDODEN) 70 JAAR
EN OUDER



69% VAN DE SLACHTOFFERS
ZAT OP EEN (ELEKTRISCHE)
FIETS



SNELHEIDSOVERTREDINGEN EN RIJDEN ONDER INVLOED (DE VEROOZAKERS)



Veruit de meest gebruikte vervoerswijze is de personenauto (3/4 van de afgelegde kilometers in Utrecht). De auto voelt veilig en de auto kan veel. Het deel van onze hersenen dat zorgt voor 'eerst denken dan doen' is volgroeid rond het 25ste levensjaar. Jongvolwassenen zijn daarom meer geneigd om risico's te nemen¹⁵. In het verkeer vertaalt zich dit in hard rijden, het rode licht negeren of onder invloed aan het verkeer deelnemen. Op veel plekken delen automobilisten de weg met (gemotoriseerde) fietsers en voetgangers, door het verschil in massa en snelheid trekken deze kwetsbare verkeersdeelnemers bij aanrijdingen aan het kortste eind.

¹³ Gebaseerd op verkeersdoden geregistreerd door de politie van 2014 t/m 2018

¹⁴ Verkeersongevallen 2018 in Utrecht, cijfers op basis van ambulancedata over 2018.

¹⁵ SWOV (2016). 18- tot en met 24-jarigen: jonge automobilisten. SWOV-factsheet, mei 2016, Den Haag.

DE CIJFERS

Factoren zoals rijden onder invloed, afleiding en een te hoge snelheid verhogen de kans op het veroorzaken van een ongeval. Een hogere absolute snelheid en grote snelheidsverschillen zorgen voor een grotere kans op ernstig letsel. Op de meeste type wegen overtreedt 20 tot 40% van de weggebruikers de snelheid¹⁶.

AUTOMOBILISTEN DIE ZWAAR ONDER INVLOED RIJDEN (PROMILLAGE VAN 1,5 OF HOGER) HEBBEN 20 KEER ZOVEEL KANS OM BETROKKEN TE RAKEN BIJ EEN ONGEVAL DAN NUCHTERE BESTUURDERS¹⁷

WETTELIJKE LIMIET IS 0,5‰



EEN TE HOGE SNELHEID SPEELT EEN ROL BIJ 30% VAN DE ONGEVALLEN

HET VERKEERSSYSTEEM (WAAR)

Uit de regionale risicoanalyse komen belangrijke elementen in het verkeerssysteem naar boven die risicovolle situaties veroorzaken. Hierbij gaat het om risico's aan de fietsinfrastructuur: drukke fietspaden, onjuiste of onvolledige inrichting en ontbrekende fietsinfrastructuur en om risico's aan de weginrichting: ongeloofwaardige 30-wegen, onvoldoende fietsvoorzieningen over en langs 50-wegen en om risico's op 60-wegen.



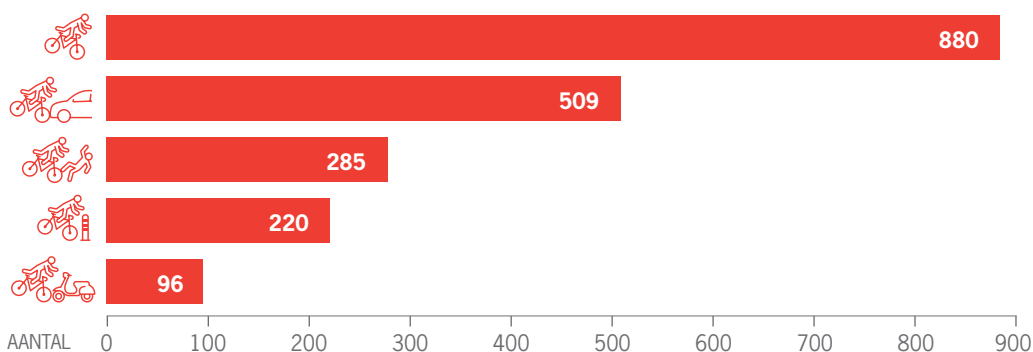
TE DRUKKE FIETSPADEN

Het fietsgebruik in de provincie neemt toe en de fietspaden worden drukker. Op verschillende plekken is de groei zo groot dat er onvoldoende ruimte meer is voor fietsers, dit kan leiden tot onveilige inhaalmanoeuvres op smalle fietspaden, fietsfiles of onjuist geparkeerde fietsen die het verkeer hinderen. Daarnaast neemt het aantal (elektrische) bakfietsen, fietskoeriers en snorfietsen toe. Het fietspad wordt drukker en de gebruikers worden meer divers, wat kan leiden tot frustratie en onveilige situaties. De fiets dreigt slachtoffer te worden van het eigen succes. De uitdaging is dan ook om meer ruimte te creëren voor rijdende en geparkeerde fietsen.

DE CIJFERS

De groei in fietsgebruik gaat gepaard met een groeiend aantal slachtoffers onder fietsers. In 2018 vielen 2041 fietsslachtoffers in de provincie Utrecht (40% van het totaal). Het grootste deel (43%) kwam eenzijdig ten val, één van de redenen kan zijn het uitwijken of inhalen van andere fietspadgebruikers. Daarnaast viel 12% van de fietsslachtoffers bij ongevallen met andere fietsers.

FIETSSLACHTOFFERS IN 2018



¹⁶ <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/rijden-onder-invloed-van-alcohol>

¹⁷ <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/rijden-onder-invloed-van-alcohol>



ONVEILIG INGERICHTE FIETSPADEN

In Nederland nemen fietsers vaak onbeschermd deel aan het verkeer, hierdoor zijn ze relatief kwetsbaar. Dit geldt voor alle fietsers maar specifiek voor ouderen. De aanwezigheid en slechte zichtbaarheid van obstakels zoals fietspaaltjes, een slechte kwaliteit van het wegdek door hobbels, gaten of losliggende tegels en een onduidelijk verloop en breedte van het fietspad zorgen voor onveilige situaties met ongevallen tot gevolg. Dit kan gaan om val-ongevallen of een botsing met een obstakel. Veel Utrechtse fietspaden zijn verouderd waardoor deze mankementen ontstaan zijn of ze voldoen simpelweg niet aan de vereiste richtlijnen. Zeker in relatie tot het grotere aandeel oudere fietsers dienen fietspaden veilig en vergevingsgezind ingericht te worden.



In 2018 vielen er 2041 fietsslachtoffers. Hiervan was bij 54% geen andere verkeersdeelnemer betrokken omdat de fietsers eenzijdig ten val kwam (43%) of tegen een obstakel botste (11%). Hier ligt dus een directe relatie met de infrastructuur. Het grootste deel van de eenzijdige fietsongevallen betrof verkeersdeelnemers van 50 jaar en ouder.

IN 2018 VIELEN ER 2041
FIETSSLACHTOFFERS, RUIM
40% VAN HET TOTAAL



43% KWAM EENZIJDIG TE VAL

EN 11% BOTSTE TEGEN
EEN OBSTAKEL



ONGELOOFWAARDIGE 30-WEGEN

Een veilige infrastructuur is ingericht om ongevallen te voorkomen en indien die toch plaatsvinden, de ernst daarvan te beperken. Vanuit de Duurzaam Veilig-gedachte is het belangrijk dat de functie, het gebruik en de inrichting van wegen met elkaar overeenkomen. Dit bepaalt mede het gedrag van de verkeersdeelnemer.

In veel gemeenten zijn en/of worden 50 km/u wegen afgewaardeerd tot 30 km/u wegen. Wanneer dit gebeurt met een minimale aanpassing van de weginrichting, komt deze niet meer overeen met de functie en/of het gebruik van de weg (grijze weg). De snelheidslimiet van 30 km/u is in deze geval vaak niet geloofwaardig en de werkelijke gereden snelheid ligt hoger. Dit komt bijvoorbeeld door brede geasfalteerde rijlopers of de aanwezigheid van voorrangregelingen op kruispunten. De 30-zones hebben een verblijfsfunctie, maar zijn soms erg druk. Langzaam en gemotoriseerd verkeer zijn gemengd waardoor er veel interacties plaatsvinden, minimale snelheidsverschillen zijn daarom belangrijk. Een beperkte afwaardering leidt over het algemeen tot een beperkte of geen verbetering van de verkeersveiligheid¹⁸.

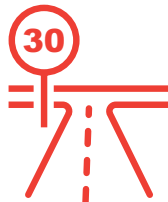
¹⁸ <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/30kmuur-gebieden>

DE CIJFERS

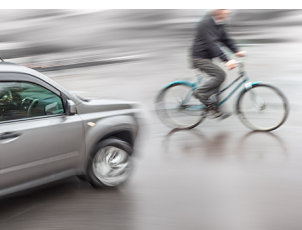
Het absolute aantal verkeersslachtoffers in de provincie Utrecht neemt af, maar niet op 30-wegen. In 2018 viel zo'n 22% van de slachtoffers op 30-wegen, in 2017 was dit nog 18% en in 2014 nog 15%. Er zijn geen recente cijfers beschikbaar over het aantal 30 km/u-gebieden. Er is weinig bekend over de inrichting van 30-wegen. Meer inzicht in de inrichting van 30 (en 50-wegen) is gewenst.

HET ABSOLUTE AANTAL VERKEERS-
SLACHTOFFERS IN DE PROVINCIE
UTRECHT NEEMT AF

MAAR NIET OP 30-WEGEN



IN 2018 VIEL 22% VAN
DE SLACHTOFFERS OP
30-WEGEN



ONVOLDOENDE FIETSVORZIENINGEN OVER EN LANGS 50-WEGEN

Veruit de meeste ongevallen gebeuren op 50 km/u wegen, het gaat hierbij onder andere om botsingen tussen fietsers en auto's. Een verkeerde inrichting zoals het ontbreken van fietsvoorzieningen en onveilige fietsoversteken (niet verhoogd, slecht zichtbaar of onduidelijke of inconsistente voorrangsregeling) worden als belangrijkste oorzaken genoemd. Op 50-wegen is er een groot snelheidsverschil tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers (ongeveer 35km/u), daarom is scheiding van deze vervoerswijzen op 50-wegen het uitgangspunt. Dit gaat zowel om wegvakken als om drukke kruisingen. Uit de regionale risicoanalyse worden ontbrekende (of niet gescheiden) voorzieningen voor fietsers en onduidelijke fietsoversteken als oorzaken genoemd.

In meerdere Utrechtse gemeenten krijgt de fietser op één doorgaande route te maken met verschillende fietsvoorzieningen, van suggestiestrook naar fietsstrook naar vrijliggend fietspad en van éénrichting naar tweerichtingspaden aan de andere kant van de weg. Soms ontbreekt fietsinfrastructuur in een doorgaande route waardoor fietsers om moeten fietsen of moeten fietsen op een plek waar het eigenlijk niet hoort (voetgangersgebied of weg met gesloten verharding). Dit komt door ruimtelijke beperkingen of omdat in het verleden is gekozen voor meer ruimte voor de auto. De fietsvoorzieningen ontbreken vooral rond 50-wegen maar het risico speelt ook op 30- en 60-wegen.

DE CIJFERS

NAAR SCHATTING ZIJN FIETSERS OP 63%
VAN DE 50-WEGEN IN NEDERLAND NOG
GEMENGD MET GEMOTORISEERD VERKEER



IN 2018 RAAKTEN ER 498 FIETSERS
IN UTRECHT GEWOND DOOR EEN
AANRIJDING MET EEN AUTO

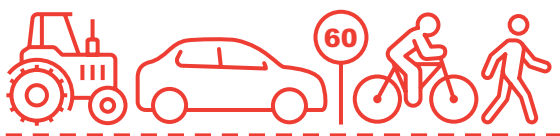


IN 2018 VIEL 49% VAN DE SLACHTOFFERS
IN DE PROVINCIE UTRECHT OP 50-WEGEN



SNELHEIDSVERSCHILLEN OP 60-WEGEN

Lokale wegen die erven ontsluiten buiten de bebouwde kom kennen een snelheid van 60 km/u. De gebruikers van deze wegen zijn divers; van fietsers en voetgangers tot landbouwverkeer en soms doorgaand verkeer dat de snelste route probeert te volgen. Hierdoor passen op sommige 60-wegen gebruik en inrichting niet meer bij elkaar waarmee grijze wegen ontstaan waarvoor maatwerkoplossingen nodig zijn. Menging op 60-wegen is alleen gewenst als de weg goed is ingericht en de snelheidsverschillen beperkt zijn. Op 60-wegen waar bijvoorbeeld veel middelbare scholieren of recreanten fietsen én de intensiteit en/of de snelheid van het autoverkeer relatief hoog is, kan scheiding gewenst zijn.



HET ABSOLUTE AANTAL VERKEERSSLACHTOFFERS IN DE PROVINCIE UTRECHT NEEMT AF

IN 2018 VIEL 8% VAN DE VERKEERSSLACHTOFFERS OP 60-WEGEN



DE MEESTE SLACHTOFFERS (33%) WAREN INZITTENDE VAN EEN PERSONENAUTO, GEVOLGD DOOR FIETSERS (28%) EN BROM- EN SNORFIETSERS (19%)¹⁹



33%



28%



19%



ONVEILIGE BERMEN NAAST 60- EN 80-WEGEN

Op 60-en 80-wegen kan een combinatie van een hoge snelheid en een onveilige berminrichting leiden tot (ernstige) ongevallen. Weggebruikers kunnen de controle over het voertuig verliezen en tegen een obstakel botsen of over de kop slaan. Dit risico is groter bij niet vergevingsgezinde bermen, bijvoorbeeld wanneer de berm zacht is of er een obstakel vlak naast de rijbaan staat. Een vergevingsgezinde berm voorkomt ongevallen wanneer weggebruikers gedeeltelijk van de weg afraken en beperkt de gevolgen wanneer het toch gebeurt.



VOLGENS DE SWOV VALT EEN DERDE VAN ALLE NEDERLANDSE VERKEERSDODEN EN EEN ZESDE VAN ALLE ERNSTIG VERKEERSGEWONDEN BIJ EEN BERMONGEVAL

IN 2018 VIELEN ER IN DE PROVINCIE UTRECHT 242 SLACHTOFFERS ONDER AUTOMOBILISTEN DIE TEGEN EEN OBSTAKEL BOTSTEN EN 94 DIE EENZIDIG VERONGELUKTEN



242



94

¹⁹ Gebaseerd op ongevallen geregistreerd door de politie (2018)



OP NAAR EEN VERKEERSVEILIGER UTRECHT

In de voorgaande hoofdstukken is de regionale verkeersveiligheidsopgave geschetst. Samen met gemeenten en het waterschap zijn de risicogroepen, risicovolle gedragingen en risicovolle plaatsen in het verkeerssysteem bepaald. Om deze risico's te verminderen nemen we gerichte maatregelen, deze maatregelen nemen we op in een regionale uitvoeringsagenda. Maar er is meer nodig om Utrecht verkeersveiliger te maken, in dit hoofdstuk is geschetst wat er precies nodig is.

AAN DE SLAG OP LOKAAL NIVEAU

Deze opgave bevat regionale verkeersveiligheidsrisico's, op lokaal niveau kunnen er aanvullende verkeersveiligheidsrisico's spelen. Het is daarom belangrijk om lokaal de risico's te onderzoeken. Vanaf medio 2020 komen extra gelden beschikbaar voor verkeersveiligheid. Wegbeheerders die in beeld hebben waar en waarom verkeersveiligheidsmaatregelen nodig zijn, kunnen direct aan de slag om de verkeersveiligheid aan te pakken. De eerste (infrastructurele) maatregelen kunnen naar verwachting tussen medio juli en 1 september 2020 worden ingediend voor financiering vanuit het Rijk. Vanuit de provinciale subsidieverordening komt tot en met 2023 10 miljoen euro beschikbaar voor lokale verkeersveiligheidsmaatregelen.

RISICO'S IN BEELD MET DATA

Goede data is het fundament voor een gedegen analyse en voor effectieve maatregelen. Zo heeft VeiligheidNL de verkeersongevallen in Utrecht in 2018 inzichtelijk gemaakt (op basis van ambulance- en politiedata). Daarnaast is VeiligheidNL samen met de provincie Utrecht in een vergevorderd stadium met een ongevalsdashboard met regionale ambulancedata en Spoedeisende Hulp-data. Bovendien maakt de provincie het ook mogelijk voor lokale wegbeheerders om analyses uit te voeren met snelheidsdata en ongevalsdata van de politie. De landelijke Taskforce Verkeersveiligheidsdata onderzoekt nationale ontsluiting van datatoepassingen. De provincie deelt kennis vanuit de landelijke taskforce met data over de gereden snelheid en ongevalsdata van de politie met de gemeenten en andere verkeersveiligheidspartners.

In de risicogestuurde aanpak kijken we verder dan alleen ongevallen. Er is alleen nog veel niet bekend over de inrichting van wegen en fietspaden in de provincie. Wij gaan daarom samen aan de slag door op basis van deze verkeersveiligheidsopgave de relevante weg- en fietspadkenmerken inzichtelijk te maken en zo te bepalen welke maatregelen waar nodig zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het resultaat hiervan is de basis voor de effectieve maatregelen die we komende jaren nemen.

REGIONAAL VERKEERSVEILIGHEIDSOVERLEG

Kennis delen over enerzijds lokale initiatieven en maatregelen en anderzijds ook over waar het misgaat is essentieel. Hierdoor leren we als regio hoe de verkeersonveiligheid steeds beter aan te pakken. De afgelopen jaren is er geen structureel provincie-breed overleg geweest over verkeersveiligheid. Veel wegbeheerders hebben behoefte om regionaal kennis uit te wisselen over effectieve maatregelen aan de infrastructuur en gedragsbeïnvloeding, data- en analysemogelijkheden en over financiële mogelijkheden. De provincie neemt daarom de voortrekkersrol en gaat structureel een verkeersveiligheidsoverleg organiseren. Dit overleg wordt de draaischijf tussen landelijke afspraken over verkeersveiligheid en de regionale uitvoeringsagenda.

HOE GAAN WE HET BETALEN?



Rijksbijdrage



Provinciale subsidieregeling

Nederland verkeersveiliger maken vraagt om stevige investeringen. Het Rijk heeft daarom een impuls van 500 miljoen euro aangekondigd, uitgesmeerd over de komende 10 jaar, om de Nederlandse wegbeheerders te steunen in het verkeersveiliger maken van hun wegen. In 2020 is het al mogelijk om hier beroep op te doen. Ook de provincie Utrecht heeft een aparte subsidieregeling voor gemeentelijke verkeersveiligheidsprojecten waarin 10 miljoen euro gealloceerd is tot en met 2023. Er liggen dus veel (financiële) mogelijkheden om extra maatregelen uit te voeren. Omdat het cofinanciering betreft, doen wij de oproep aan alle wegbeheerders om waar mogelijk extra budget te alloceren voor de primaire bekostiging van verkeersveiligheidsmaatregelen.

**Samen op weg naar nul
verkeersslachtoffers!**



Dit document is opgesteld in samenwerking met de Utrechtse gemeenten, het waterschap en Arcadis Nederland BV

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Jeroen Boogers (jeroen.boogers@provincie-utrecht.nl) of Anco Verstraaten (anco.verstraaten@provincie-utrecht.nl).

Kijk voor meer informatie over risicogestuurd werken, de implementatie van het SPV 2030 en factsheets op <https://kennisnetwerkspv.nl/>

Utrecht, juni 2020

Opmaak: Pier 19, Utrecht