

Samenvatting Rapport

Projectnummer: 369318

Referentienummer: SWNL0257734

Datum: 20-03-2020

Risicoanalyse verkeersveiligheid Vervoerregio Amsterdam

Aangrijpingspunten voor een risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid SPV2030

Definitief

Opdrachtgever:
Vervoerregio Amsterdam
Jodenbreestraat 25
1011 NH AMSTERDAM

Samenvatting

Op pagina 9 en 10 van dit document staat een begrippen- en afkortingenlijst.

Inleiding

De Vervoerregio Amsterdam heeft zich in het Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (hierna: SPV2030) gecommitteerd aan de opgave van nul verkeersslachtoffers in 2050 en aan specifieke afspraken om daar met elkaar te komen. Het SPV2030 staat voor proactief risicogestuurd werken in de verkeersveiligheidsaanpak. Alle overheden maken een risicoanalyse van specifieke delen van het verkeerssysteem: van welke factoren is duidelijk dat ze leiden tot potentieel gevaarlijke situaties in het verkeerssysteem. Het risicogestuurd werken in de verkeersveiligheidsaanpak is nog volop in ontwikkeling. Het Rijk heeft het Kennisnetwerk SPV ingesteld met de opdracht om kennis over het risicogestuurd werken te ontwikkelen en te verspreiden. Het is bekend dat veel risico-indicatoren en data nog niet dusdanig zijn uitgewerkt dat zij op dit moment het handvat geven om risicogestuurd werken in optima forma uit te voeren.

Doel risicoanalyse verkeersveiligheid

De Vervoerregio Amsterdam is op zoek naar de sleutel om een trendbreuk in het aantal verkeersslachtoffers te realiseren. In dit rapport is een brede risicoanalyse verkeersveiligheid binnen het gebied van de Vervoerregio Amsterdam opgezet. Dit is een eerste stap in het proces om te komen tot een vernieuwende verkeersveiligheidsaanpak gebaseerd op de visie in het SPV2030. Centraal staat de vraag waar de grootste kansen liggen om de verkeersveiligheid in de Vervoerregio Amsterdam te verbeteren, waarbij gekeken wordt op welke risicofactoren en doelgroepen de vervoerregio zich moet focussen en welke aanbevelingen er zijn wat betreft kansrijke maatregelen.

Na het opstellen van de risicoanalyse moeten partijen in een volgende stap een uitvoeringsagenda verkeersveiligheid opstellen.

Aanpak risicoanalyse verkeersveiligheid

Voorliggend rapport omschrijft de resultaten van de risicoanalyse op het niveau van de vervoerregio en de drie deelregio's Amsterdam, Noord en Zuid. In de regionale aanpak is vanuit een geschat beeld van de huidige situatie een verkeersveiligheidsprognose voor 2030 opgesteld. Dit is gedaan op basis van ongevallendata, onderzoeken en een inschatting van het effect van relevante ontwikkelingen. Hiermee is de verkeersveiligheidsopgave voor 2030 neergezet. De prognose maakt onderscheid naar type verkeersdeelnemers, leeftijdsgroepen en locaties. Ook is er onderscheid naar wegbeheerder om de specifieke opgave per wegbeheerder inzichtelijk te maken. De grootste risico's op basis van infrastructuur, doelgroepen en gedrag zijn in de risicoanalyse inzichtelijk zijn gemaakt.

Voor alle 15 gemeenten binnen de vervoerregio zijn daarnaast inventarisatiedocumenten verkeersveiligheid opgesteld, waarbij het 'Stappenplan Risicoanalyse' van het Kennisnetwerk SPV is gehanteerd om de verkeersveiligheidsrisico's in kaart te brengen. Deze documenten zijn gebaseerd op beschikbaarheid van data (bijvoorbeeld bevolkingsgroei, gerapporteerde ongevallendata en snelheidsdata) en zijn aangevuld op basis van een-op-een gesprekken met de gemeenten om de inzichten uit de beschikbare (ongevallen)data te toetsen. In deze documenten zijn verkeersveiligheidsprognoses naar 2030 voor iedere gemeente afzonderlijk opgenomen. De gemeentelijke inventarisatiedocumenten zijn apart opgeleverd en bevatten voor de gemeenten handvatten om een uitvoeringsagenda verkeersveiligheid vast te stellen.

Prognose verkeersveiligheid 2030

Op basis van het 'Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland' (hierna: BRON), waarin alle ongevallen zijn opgenomen die door de politie geregistreerd zijn, en op basis van correctiefactoren voor onder andere onderregistratie van ongevallen en de verdeling van het aantal ernstig verkeersgewonden over verkeersdeelnemers, leeftijdsgroepen en locaties is voor 2030 een prognose opgesteld voor het aantal ernstige verkeersgewonden. In deze prognose is rekening gehouden met de effecten van enkele algemene ontwikkelingen zoals bevolkingsgroei, vergrijzing en meer (auto)mobiliteit. Enkele ontwikkelingen die zeker van invloed zijn op de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld nieuwe vervoermiddelen en voertuigtechnologie) konden in de prognose niet meegenomen worden, omdat er onvoldoende data voor beschikbaar is om de effecten te kwantificeren. Hiervoor geldt dat hier in de toekomst meer grip op ontwikkeld moet worden.

De meeste ernstige verkeersgewonden vallen in 2030 in de hele vervoerregio onder fietsers (54%), gevolgd door bromfietzers (14%), snorfietzers (9%) en automobilisten (8%). Op niveau van de deelregio's kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

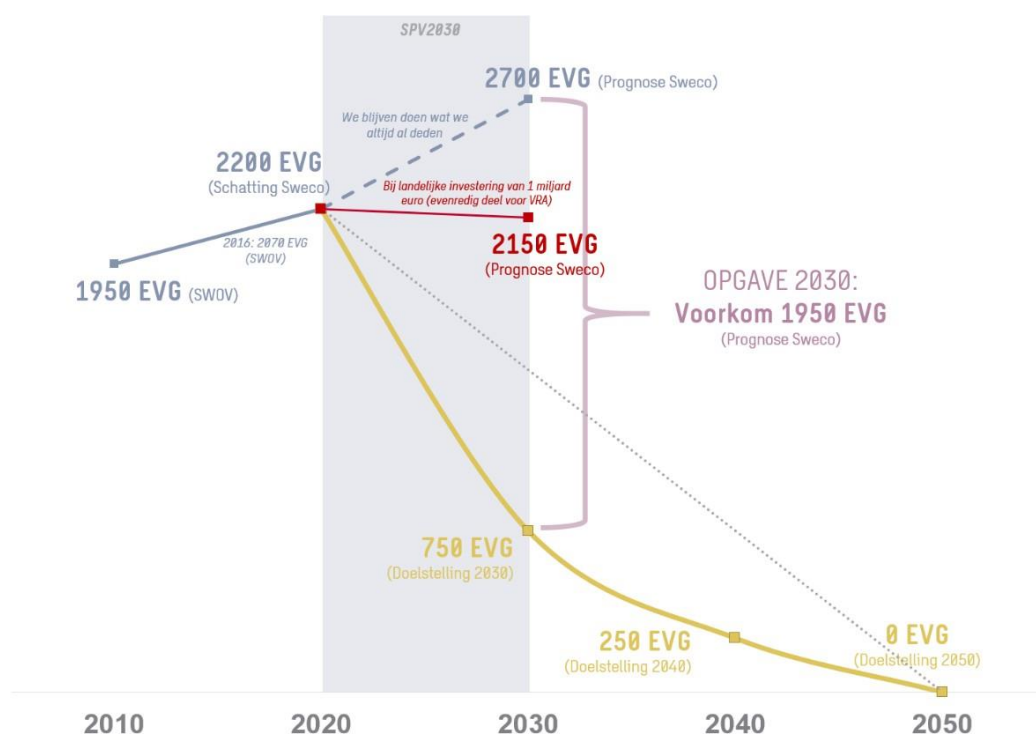
- In alle drie de deelregio's vinden veruit de meeste ongevallen plaats op gemeentelijke 50 km/uur wegen.
- In deelregio Noord is het aandeel ouderen onder de geprognoseerde ernstige verkeersgewonden opvallend hoger (bijna 30%) in vergelijking met de hele vervoerregio (18%).
- Het aandeel geprognoseerde ernstige verkeersgewonden in deelregio Amsterdam is voor de leeftijdsgroepen t/m 17 jaar beduidend lager in vergelijking met de andere deelregio's. In deelregio Noord en Zuid zijn de leeftijdsgroepen t/m 17 een nadrukkelijker doelgroep.
- In deelregio Noord is het aandeel ernstig verkeersgewonden op wegen van het waterschap ruim 10%. Deze wegen worden op termijn overgedragen aan de gemeente, de gemeentelijke opgave zal het grootste zijn in deelregio's Amsterdam (95%) en Noord (91%). In deelregio Zuid is de gemeentelijke opgave iets minder (80%).
- Op de rijks- en provinciale wegen vallen maar een heel beperkt deel van het aantal ernstige verkeersgewonden. In deelregio Zuid komen deze wegen meer naar voren dan in beide andere deelregio's.

Verkeersveiligheidsopgave 2030 op basis van risicoanalyse

In 2010 vielen er 1950 ernstige verkeersgewonden (EVG) in de Vervoerregio Amsterdam. In de risicoanalyse is een schatting gemaakt van 2200 EVG in 2020. De opgestelde prognose gaat uit van 'we blijven doen wat we altijd al deden' en prognosticeert 2700 EVG in 2030 (zie onderstaande grafiek).

¹ In deelregio Amsterdam is recent een daling van het aantal ernstig verkeersgewonden ingezet (-17% in 2019) (Politie Monitor Handhaving 2019 en Monitor Verkeersveiligheid Amsterdam 2019). Naar verwachting onder andere door het inzetten van maatregelen als 'Snorfietz naar de rijbaan' en projecten in het kader van het bestaande programma verkeersveiligheid. Deelregio Amsterdam vertoont daarin een enigszins afwijkend beeld ten opzichte van de deelregio's Noord en Zuid. Echter op basis van de prognose tool is het ook voor Amsterdam nog altijd noodzaak om te focussen op de grootste risico's om daar te werken aan nul verkeersslachtoffers.

De ambitie voor 2050 is 0 verkeersslachtoffers. Men zou de periode van nu tot 2050 in drie blokken van 10 jaar kunnen verdelen en in elk van deze delen een derde reductie in verkeersslachtoffers kunnen nastreven: de rechte stippellijn in de grafiek. Het is echter aannemelijker dat het in de eerste 10 jaar voor de hand ligt om de grootste winst te pakken, mede door de focus op principe van 'de basis op orde' inzake de infrastructuur (lijn vanuit het Kennisnetwerk SPV). Het wordt in de perioden daarna, hoe kleiner het aantal verkeersslachtoffers wordt, steeds moeilijker om het aantal ook daadwerkelijk naar 0 verkeersslachtoffers te krijgen. Hiertoe is de goudgele lijn in de grafiek toegevoegd. De doelstelling voor 2030 zou daarmee 750 EVG moeten zijn. De opgave voor 2030 voor de Vervoerregio Amsterdam: voorkom 1950 EVG.



Wat zijn de grootste verkeersveiligheidsrisico's?

De risicoanalyse is uitgevoerd op de thema's infrastructuur, doelgroepen en gedrag; op basis van het absolute en relatieve aantal ernstige verkeersgewonden. Waar de risico's in absolute zin (absolute aantallen) het hoogst zijn, is absoluut gezien de grootste winst in de veiligheidsaanpak te realiseren. Waar de risico's in relatieve zin het hoogst zijn, betekent dit dat het aantal ongevallen ten opzichte van de gehanteerde expositie maat (aantal kilometers of inwoners) hoog is; focus op deze risico's gaat uit van kostenefficiënte maatregelen. De risico-indicatoren stellen partijen in staat om voor de op te stellen uitvoeringsagenda's doelen te stellen en het effect van de verkeersveiligheidsaanpak te monitoren.

Infrastructuur

- Op basis van de risicoanalyse op infrastructuur komt in alle deelregio's en de vervoerregio als geheel het fietsverkeer op gemeentelijke 50 km/uur wegen als grootste risico naar

voren, zowel in absolute als in relatieve zin. Op basis van de nu beschikbare data is niet duidelijk in hoeverre dit fietsstroken of vrijliggende/aanliggende fietspaden betreft.

- In absolute zin komt daarna het fietsverkeer op 30 km/uur wegen in beeld. In relatieve zin, het aantal ernstig verkeersgewonden per kilometer weglengte, komen ook de fietsers op de 60 km/uur wegen in deelregio Noord in beeld.

Doelgroepen

- Uit de risicoanalyse komen voornamelijk de kwetsbare verkeersdeelnemers naar voren, waarbij met name de ouderen zowel in absolute als relatieve zin het grootste risico vormen. In relatieve zin komen ook de jongeren (12 t/m 24 jaar) en jongvolwassenen (25 t/m 29 jaar) nadrukkelijker naar voren.
- De fietser vormt in alle drie de deelregio's veruit de belangrijkste doelgroep. Daarnaast zijn de brom- en snorfietser belangrijke doelgroepen.

Gedrag

- Data omtrent gedrag is een belangrijke afwezige in de nu beschikbare ongevalldata. Ook regio-specifieke cijfers ontbreken. Vanuit de een-op-een gesprekken met de gemeenten blijkt dat er geen reden is om aan te nemen dat de vervoerregio op gedragsthema's niet de landelijke trend volgt en dat dit dus ook voor de vervoerregio belangrijke thema's zijn. Het gaat hierbij om de gedragsthema's snelheid, rijden onder invloed van alcohol/drugs/geneesmiddelen, afleiding, roodlichtnegatie en fietsverlichting. Het is algemeen bekend dat dit gedrag de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt.

Wat zijn kansrijke maatregelen?

Bij het inventariseren en selecteren van kansrijke maatregelen is het van belang om rekening te houden met de verdeling van het budget dat binnen het SPV2030 beschikbaar wordt gesteld voor infrastructuurmaatregelen (90%) en gedrags- en handhavingsmaatregelen (10%). De budgetten voor gedrags- en handhavingsmaatregelen vanuit het SPV2030 zullen vooral worden ingezet op innovatieve acties.

Infrastructuur

Op het gebied van infrastructuur moet ingezet worden op het inrichten van de weg op basis van de Duurzaam Veilig principes: de basis moet op orde zijn. Van belang is dat de weginrichting overeenstemt met het snelheidsregiem. Vanuit de een-op-een gesprekken met de gemeenten blijkt dat dit met grote regelmaat nog altijd een aandachtspunt is. Concrete maatregelen zijn vooral noodzaak voor:

- Fietspaden / fietsvoorzieningen: bijvoorbeeld voldoende breedte van fietspaden, fietsoversteken op rotondes, scheiden van snorfietzers en fietsers, geen obstakels op het fietspad (bijvoorbeeld geen of goed inleiden van paaltjes), overrijdbare trottoirbanden, kwaliteit wegdek;
- 50 km/uur wegen: bijvoorbeeld geen fietsers op de rijbaan, voldoende rijbaanbreedte en voldoende brede fietsstroken, duidelijke voorrangregeling bij kruisingen;
- 30 km/uur gebieden: bijvoorbeeld geloofwaardige weginrichting in relatie tot snelheidsregiem.

Het risicokompas dat door bureau Hastig is ontwikkeld geeft gemeenten de mogelijkheid om op basis van snelheidsregiem en weergave van de letselongevallen die op wegen binnen dit snelheidsregime geregistreerd werden, grip te ontwikkelen op de locaties waar maatregelen noodzakelijk zijn. Voor de 50 km/uur wegen wordt momenteel in een pilot gewerkt aan de ontwikkeling van NSI-light. De NSI-light is een tool die het voor een gemeente mogelijk maakt om prioriteit te bepalen in de aanpak van 50 km/uur wegen.

Doelgroepen

Op het gebied van doelgroepen moet vooral ingezet worden op de fietsers en de brom- en snorfietsers en op de oudere en jongere verkeersdeelnemers. Deze groepen komen vooral in de ernstige verkeersgewonden naar voren. Maatregelen voor deze doelgroepen zijn opgenomen onder 'infrastructuur' en 'gedrag'.

Gedrag

Met betrekking tot gedrag is onderscheid te maken tussen:

- Een algemene benadering (op basis van doelgroepen): bijvoorbeeld door voorlichting, verkeerseducatie en campagnes. Binnen de vervoerregio is Verkeer & Meer actief, die ook activiteiten faciliteren voor risico's die nu en naar de toekomst binnen de vervoerregio spelen. Belangrijke doelgroepen binnen de vervoerregio zijn jongeren, ouderen, fietsers en brom- en snorfietsers. Verkeer & Meer heeft op deze doelgroepen een uitgebreid programma-aanbod.
- Een meer locatie-specifieke benadering (op basis van infrastructuur): waarom is er op een bepaalde locatie sprake van ongewenst verkeersgedrag en hoe is dat te voorkomen. Het is de uitdaging voor de wegbeheerder om ongewenst gedrag middels de inrichting te voorkomen en gewenst gedrag op een logische wijze af te dwingen.

Het is gewenst om meer inzicht te krijgen in de verschillende gedragsthema's: door een verbeterde en meer gedetailleerde ongevallenregistratie en door het opleveren van een landelijk/regionaal meetnet om een betrouwbare nulmeting op te zetten en om de effectiviteit van toekomstige infrastructurele en meer educatieve maatregelen vast te kunnen stellen.

Handhaving is ook een gedragsmaatregel. Voor handhaving ligt de voornaamste opgave in het faciliteren van voldoende mankracht om actief controles op de risico-gedragsthema's uit te voeren. Ook automatisering van de handhaving is op sommige gedragsthema's mogelijk.

Aanbevelingen

Naar een uitvoeringsagenda verkeersveiligheid

De huidige rapportage biedt eerste inzichten in de risicofactoren die in de Vervoerregio Amsterdam spelen en een aanzet voor risico-indicatoren op infrastructuur en gedrag. Op basis van deze inzichten moeten in de volgende stap van het risicogestuurd werken per gemeente en deelregio uitvoeringsagenda's worden opgesteld. De gemeenten kunnen - met behulp van de gemeentelijke inventarisatiedocumenten en aanvullende gegevens - een eigen focus aanbrengen of eigen problematiek toevoegen.

Het Rijk stelt geld beschikbaar voor verkeersveiligheid en stelt als voorwaarde dat partijen dit bedrag verdubbelen. Om te komen tot een goede verdeling van gelden wordt voorgesteld om binnen de vervoerregio een methodiek te ontwikkelen om te komen tot een goede verdeelsleutel op basis van risico's.

Data beschikbaarheid

Momenteel beperkt de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) de gedetailleerdheid van ongevallendata die opgevraagd en geanalyseerd kan worden. Het is wenselijk om in de risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak gedetailleerde ongevallendata ter beschikking te hebben. Ook is het van belang dat de kwaliteit van de ongevallenregistratie verbetert, zodat meer inzicht ontstaat in de rol van gedrags- en doelgroepenkenmerken bij ongevallen. Dit kan bijvoorbeeld door de BVH-nummers die politie gebruikt in hun systemen te koppelen aan geregistreerde ongevallendata die via BRON beschikbaar wordt gesteld. De Vervoerregio Amsterdam kan dit samen met het Kennisnetwerk SPV bij het Rijk en de politie bespreekbaar maken.

Begrippen- en afkortingenlijst

BRON	Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland: een database van de politie waarin ongevalskenmerken worden geregistreerd.
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek.
CROSS	Methodiek die ongevallenscore aan snelheidsovertredingen linkt.
Deelregio's	De vervoerregio is opgesplitst in drie deelregio's, namelijk de deelregio Amsterdam, Noord en Zuid.
Deelregio Amsterdam	Deelregio Amsterdam bestaat enkel uit de gemeente Amsterdam.
Deelregio Noord	Deelregio Noord bestaat uit acht gemeenten: Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland en Zaanstad.
Deelregio Zuid	Deelregio Zuid bestaat uit zes gemeenten: Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel en Uithoorn.
Duurzaam Veilig 3	Visie die omschrijft hoe de inrichting van de infrastructuur op basis van 'de menselijke maat' verkeersdoden kan voorkomen en ernstig verkeersgewonden en blijvend letsel door onderliggende risico's van het gehele verkeerssysteem systematisch terug kan dringen.
Ernstig Verkeersgewonden	Ernstig verkeersgewonden zijn doden en zwaargewonden als gevolg van een verkeersongeval. Het SWOV definieert in hun rapporten een ernstig verkeersgewonde als een gewonde met een Maximum Abbreviated Injury Scale -waarde van 2 of hoger (MAIS2+).
EVG	Zie 'Ernstig verkeersgewonden'.
Expositiemaat	Bij risico-indicatoren worden absolute aantallen, zoals bijvoorbeeld het aantal slachtoffers, gedeeld door een expositiemaat. Voorbeelden van expositiematen zijn weglengte, verkeersprestatie en aantal inwoners.
Floating Car Data	GPS-gegevens van smartphones, navigatiesystemen en trackingsystemen (bijvoorbeeld Google Maps, TomTom of Flitsmeister) die voortdurend laten weten waar ze zich bevinden.
FCD	Zie 'Floating Car Data'.
Kennisnetwerk SPV	Het Kennisnetwerk SPV is een samenwerking van SWOV en CROW (in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) en heeft de opdracht om kennis over het risicogestuurd werken in de verkeersveiligheidsaanpak te ontwikkelen en te verspreiden.
Letselongevallen	Ongevallen waarbij verkeersdeelnemers gewond raken of komen te overlijden.
NDW	Nationale Databank Wegverkeersgegevens.

NSI (light)	<p>Network Safety Index: een methode ontwikkeld door SWOV voor gemeente Amsterdam om de 50 km/uur wegen te inventariseren op infrastructurele kenmerken om daarmee prioriteit te bepalen in de aanpak van onveilige locaties.</p> <p>Network Safety Index light (in ontwikkeling): in deze methode wordt gezocht naar vereenvoudiging van de NSI om deze meer praktisch toepasbaar te maken.</p>
Ongevallen	Alle (geregistreerde) ongevallen, ongeacht of er verkeersdeelnemers gewond raken.
Risicokompas	Tool ontwikkeld door bureau Hastig waarbij het aantal voertuigkilometers (schatting) wordt gerelateerd aan het aantal geregistreerde letselongevallen om het risico op een ongeval uit te drukken.
Safety Performance Indicator	Een indicator waarmee de verkeersveiligheid kan worden beoordeeld - in de uitwerking van het SPV2030 zullen met het Kennisnetwerk SPV relevante indicatoren uitgewerkt worden.
SPI	Zie 'Safety Performance Indicator'.
SPV2030	Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.
STAR-database	Smart Traffic Accident Reporting - een initiatief van de Nationale Politie, het Verbond van Verzekeraars en VIA Traffic Solutions Software dat gezien kan worden als een aanvulling op BRON.
Verkeer & Meer	Uitvoerende organisatie verantwoordelijk voor verkeerseducatie, campagnes en voorlichtingsactiviteiten binnen het gebied van de Vervoerregio Amsterdam. Verkeer & Meer werkt samen met gemeenten, scholen en andere relevante partijen.
Verkeersslachtoffer	Elke verkeersdeelnemer die tijdens een ongeval gewond raakt, onafhankelijk van de letselernst.
Verkeersveiligheidskompas	Tool ontwikkeld door bureau Hastig om ongevallendata uit BRON inzichtelijk te maken.
VENOM	Het VENOM is een regionaal verkeersprognosemodel voor de Metropoolregio Amsterdam.
VIA Stat	Tool van bureau VIA Traffic Solutions Software om ongevallendata uit BRON en de STAR-database inzichtelijk te maken.