

# VERKEERSVEILIGHEID 2019-2023





# INHOUDSOPGAVE

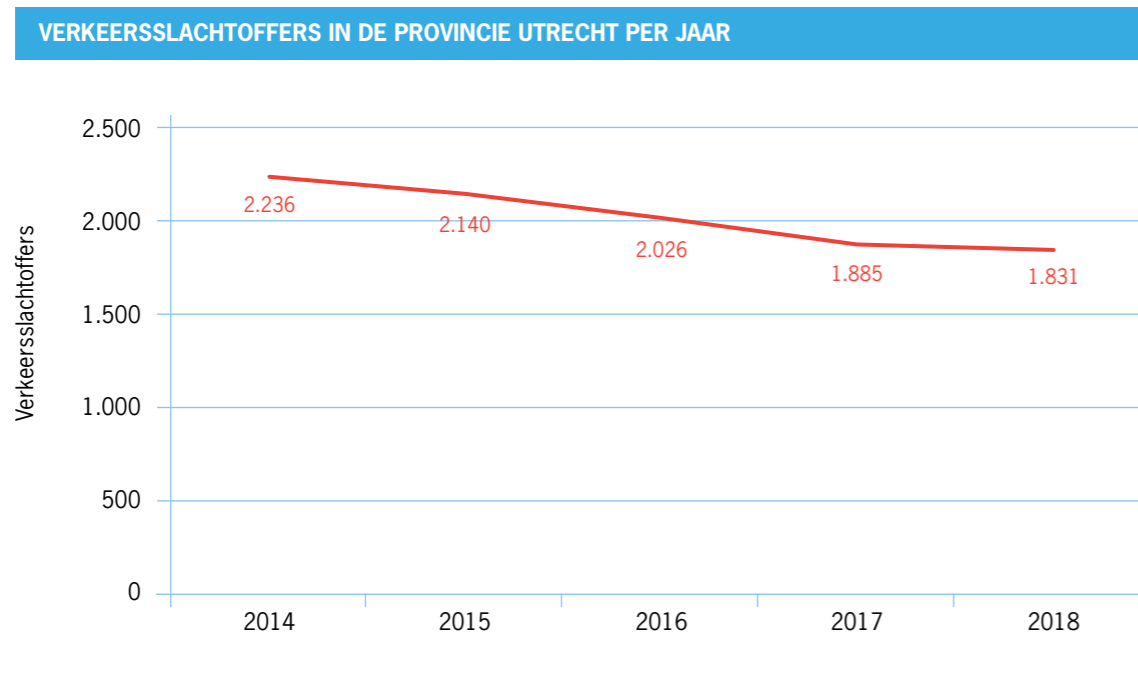
<b>INLEIDING</b>	<b>4</b>
Programma in het kort	5
Basis voor dit programma	5
Strategisch Plan Verkeersveiligheid	6
Context	6
<b>1 WAAROM?</b>	<b>7</b>
Ambitie	7
Opgave	8
- Ontwikkeling verkeersslachtoffers	8
- Verkeersveiligheidsrisico's	10
- Risicogroepen	10
- Risicolocaties	13
- Risicogedragingen	17
- Samenvatting risicoanalyse	19
<b>2. WAT?</b>	<b>20</b>
<b>Actielijnenen verkeersveiligheid</b>	<b>20</b>
- Actielijn 1: veilige, provinciale infrastructuur	22
- Actielijn 2: stimuleringsbijdrage gemeentelijke infrastructuur	27
- Actielijn 3: verkeerseducatie en -voorlichting	30
- Actielijn 4: versterking van verkeershandhaving	36
- Actielijn 5: data en innovaties	39
<b>3. HOE?</b>	<b>42</b>
<b>Financiën</b>	<b>42</b>
<b>Programmateam</b>	<b>43</b>



## INLEIDING

De provincie Utrecht telde in 2018 1831 verkeersslachtoffers (door de politie geregistreerd), onder wie 28 verkeersdoden. Het totaal aantal geregistreerde verkeersslachtoffers in de provincie neemt sinds 2014 af. Dat was ook in 2018 weer zichtbaar, met een daling van 2,9% van het aantal slachtoffers ten opzichte van 2017. Hiermee wijkt de provincie Utrecht af van de landelijke trend: in Nederland stijgt het aantal verkeersslachtoffers al sinds 2006<sup>1</sup>.

Deze aantallen zijn gebaseerd op de door de politie geregistreerde verkeersslachtoffers welke ook door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden gecommuniceerd. Het daadwerkelijke aantal verkeersslachtoffers ligt veel hoger, zo blijkt uit cijfers die beschikbaar gesteld zijn door de ziekenhuizen en ambulancediensten. In de komende jaren nemen we deze cijfers ook mee in onze rapportages. Daardoor zal er sprake zijn van een trendbreuk ten opzichte van de onderstaande figuur 1. Voor de cijfers genoemd in dit uitvoeringsprogramma hebben we ons gebaseerd op de door de politie geregistreerde ongevallen. Dit doen we omdat de nieuwe methode nog niet dekkend is voor de gehele provincie.



Figuur 1: geregistreerde verkeersslachtoffers in de provincie Utrecht per jaar (ViaStat).

<sup>1</sup> SWOV (2018). Ernstig verkeersgewonden in Nederland. SWOV-factsheet, december 2018, Den Haag.

Om ervoor te zorgen dat de daling in verkeersslachtoffers in onze provincie door blijft zetten, is er met zorg gewerkt aan dit uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2019-2023. Elk verkeersslachtoffer blijft er natuurlijk één te veel. De ambitie van de provincie Utrecht blijft daarom onverminderd: 'Minder is beter!', waarbij we toewerken naar een continue dalende trend in de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers. Hiermee sluiten we aan bij de nul-ambitie vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

### PROGRAMMA IN HET KORT

Dit uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid beschrijft in hoofdlijnen welke strategie en aanpak de provincie Utrecht in de periode 2019-2023 uitrolt voor een verdere daling van het aantal verkeersslachtoffers. In lijn met het SPV hebben we eerst een risicoanalyse uitgevoerd en vervolgens de zogeheten risico-indicatoren in de provincie Utrecht in kaart gebracht. Dit zijn de indicatoren waarvan bekend is dat zij een relatie met verkeersongevallen hebben. De gevonden risico-indicatoren zijn gekoppeld aan de vijf actielijnen. Voor elke actielijn afzonderlijk beschrijven we welke doelen we stellen en welke maatregelen hieraan bijdragen.

### BASIS VOOR DIT PROGRAMMA

Dit uitvoeringsprogramma is een uitwerking van de vijf actielijnen van het onderdeel verkeersveiligheid in het mobiliteitsprogramma 2019-2023 van de provincie Utrecht. Hierbij gaat het om de volgende actielijnen die als doel hebben om het aantal verkeersdoden- en gewonden verder terug te brengen:

1. veilige provinciale infrastructuur;
2. stimuleringsbijdrage gemeentelijke infrastructuur;
3. verkeerseducatie en -voorlichting;
4. versterken verkeershandhaving;
5. data en innovatie.

De verbetering van de verkeersveiligheid in de provincie Utrecht wordt vormgegeven vanuit een integrale benadering. We bezien de bovenstaande actielijnen dus in onderlinge samenhang.

Deze actielijnen komen voort uit de 3E's (*education, engineering en enforcement*). Ze vormen elk een kapstok voor maatregelen binnen educatie, infrastructuur en handhaving. Bovendien vormen de risicoanalyse naar de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers, de verkeersgerelateerde ontwikkelingen en de verkeersveiligheidsrisico's in de provincie Utrecht het fundament voor de actielijnen. De provincie zet in op een risicogestuurd beleid gebaseerd op feitelijke risico's, onderbouwd met data. Een goede ongevallenregistratie is hierbij belangrijk. Hiertoe is een aparte actielijn (5) opgezet die zich richt op innovatieve methoden om tot betere verkeersveiligheidsdata te komen. Hoofdstuk 3 licht alle actielijnen verder toe.

## STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID

Op landelijk niveau is het aantal ernstig verkeersgewonden en verkeersdoden de laatste jaren gestegen. Er is een nieuwe aanpak ontwikkeld om de toenemende verkeersonveiligheid in Nederland aan te pakken: het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (vanaf hier: SPV). Hierin hebben onder meer het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid, de provincies en de gemeenten hun gezamenlijke visie op een nieuwe aanpak van de verkeersveiligheid vastgelegd om een trendbreuk te bewerkstelligen.

Het perspectief in het SPV is veranderd van een jarenlange reactieve aanpak op basis van ongevallen naar een proactieve aanpak op basis van risico's. De nadruk ligt op het verzamelen en analyseren van informatie over risico's in het verkeer die er nu zijn of zich in de nabije toekomst kunnen voordoen. Door vooraf een inschatting te maken van een risico en deze risico-indicator meetbaar te maken, kunnen we preventief actie nemen op basis van gerichte maatregelen. Deze nieuwe, proactieve werkwijze in het verkeersveiligheidsdomein wordt de risicogestuurde aanpak genoemd.

### CONTEXT

Wij streven naar een continue daling van het aantal verkeersslachtoffers in de provincie Utrecht, maar wij kunnen dit niet alleen. Wij gaan dan ook intensiever samenwerken met onze belangrijkste partners: de rijksoverheid, andere provincies, de gemeenten binnen de provincie, de waterschappen, politie, (CV)OM en andere maatschappelijke organisaties zoals de ANWB, de Fietsersbond, CROW, SWOV en Veilig Verkeer Nederland. Zij hebben een belangrijk aandeel in het realiseren van onze ambitie. Rondom het SPV gaan wij met onze partners werken aan gezamenlijke doelen en maatregelen waarbij ieder zijn verantwoordelijkheden heeft. Wij pakken de handschoen als regisseur op en zetten onder meer een verkeersveiligheidsoverlegstructuur op waarin we met onze belangrijkste partners werken aan een verbetering van de verkeersveiligheid aan de hand van de 3E's.



# 1. WAAROM?

## AMBITIE

In de provincie Utrecht kwamen in 2018 28 mensen in het verkeer om het leven. Maar liefst 1831 mensen raakten (ernstig) gewond. Jaarlijks vinden er enkele honderden wildaanrijdingen plaats. Ieder slachtoffer is er één te veel. We streven naar zo min mogelijk verkeersslachtoffers in de provincie. Dit streven is vertaald naar onze ambitie:

### 'MINDER IS BETER!'

Deze ambitie, waarbij we toewerken naar continue dalende trend in de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers in onze provincie (zie tabel 1), komt voort uit het mobiliteitsprogramma 2019-2023. Om deze continue daling te bewerkstelligen neemt de provincie verantwoordelijkheid als wegbeheerder van onze provinciale wegen en als (gebieds)regisseur in samenwerking met onze belangrijkste partners.

VERKEERSSLACHTOFFERS			
JAAR	NEDERLAND	PROVINCIE UTRECHT	PROVINCIALE WEGEN IN DE PROVINCIE UTRECHT
2014	2.1673	2.236	214
2015	2.0814	2.140	174
2016	2.1192	2.026	195
2017	2.1044	1.885	201
2018	2.1687	1.831	180

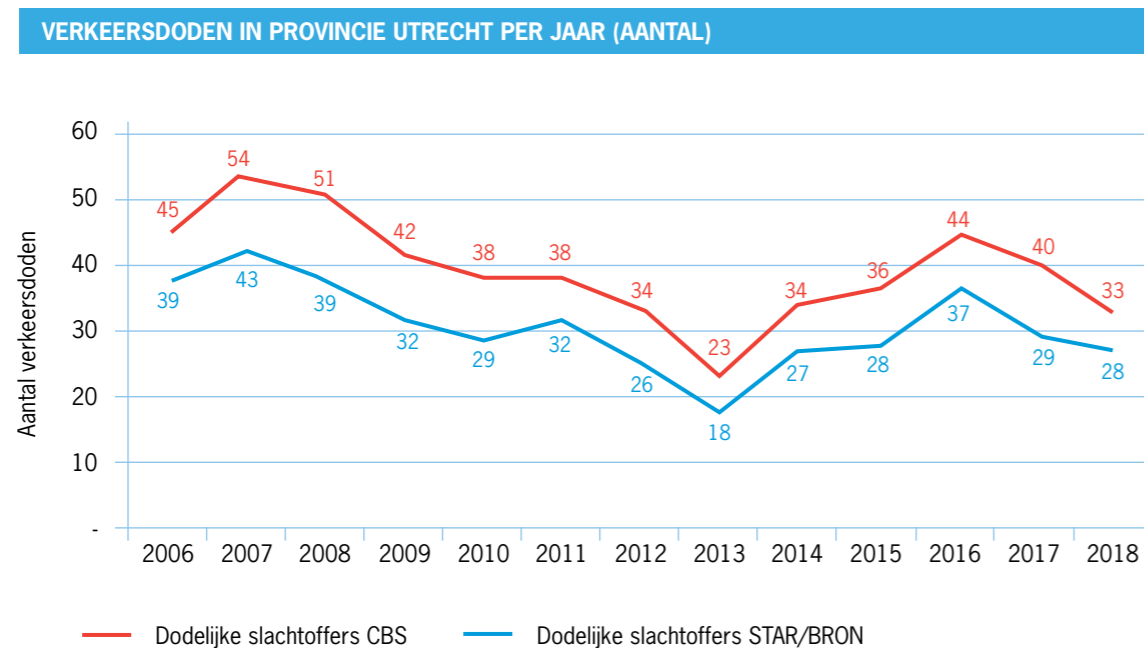
Tabel 1: verkeersslachtoffers van 2014 tot en met 2018 (ViaStat).

Een substantiële verlaging van het aantal verkeersslachtoffers kan niet worden gerealiseerd met slechts een maatregel of oplossing. Als provincie zetten we in op een combinatie van de educatie, infrastructuur en handhaving (3E's). Het resultaat is dat we vaker proactief maatregelen zullen treffen die het risico op het ontstaan van ongevallen verminderen. Dit doen we door factoren in beeld te brengen die een sterke oorzakelijke relatie hebben met verkeers(on)veiligheid. De verkeersveiligheidsopgave en de maatregelen hangen daarmee sterk samen met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV).

## OPGAVE

### ONTWIKKELING VERKEERSSLACHTOFFERS

Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in de provincie Utrecht blijft ongeveer gelijk. Zie figuur 2. Vanaf 2009 schommelt het aantal rond de dertig per jaar (bron: Smart Traffic Accident Reporting (STAR)/bestand geregistreerde ongevallen in Nederland (BRON)). Het jaar 2016 was een negatieve uitschieter, veroorzaakt door het hoge aantal dodelijke slachtoffers in personenauto's. Het aantal geregistreerde slachtoffers (dodelijk + letsel) neemt sinds 2014 af in onze provincie (zie tabel 1); in 2018 is er ook weer sprake van een afname van 2,9% ten opzichte van 2017. Hiermee wijkt de provincie af van de landelijke trend. Op landelijk niveau stijgt sinds enkele jaren zowel het aantal ernstige verkeersslachtoffers als het aantal verkeersdoden. Zo is het aantal ernstige verkeersslachtoffers in Nederland gestegen van 15.420 in 2006 naar 20.800<sup>2</sup> in 2018<sup>3</sup>.



Figuur 2: verkeersdoden in de provincie Utrecht per jaar. Het aantal dodelijke slachtoffers ligt volgens het CBS hoger. Dit komt doordat STAR/BRON hoofdzakelijk is gebaseerd op politierapporten en het CBS deze data aanvult met data uit doodsoorzaakstatistieken en rechtbankverslagen.

### VERKEERSGERELATEERDE ONTWIKKELINGEN

In Nederland is er sprake van een stijgende trend in het aantal ernstige verkeersslachtoffers. Daarnaast is de daling van het aantal verkeersdoden de laatste jaren gestagneerd. Hieronder staan een aantal ontwikkelingen vermeld dat hierop invloed uitoefenen. Deze ontwikkelingen zijn overgenomen vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 'Veilig van deur tot deur' (hoofdstuk 3)<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> Tabel 1 betreft alle slachtoffers (letsel + dodelijk) die door de politie geregistreerd zijn. De 20.800 ernstige slachtoffers betreffen de slachtoffers met letsel die naar het ziekenhuis zijn vervoerd (op basis van meerdere registratiebronnen).  
<sup>3</sup> SWOV (2018). Ernstig verkeersgewonden in Nederland. SWOV-factsheet, december 2018, Den Haag.  
<sup>4</sup> Veilig van deur tot deur: Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat).

- Verstedelijking: het wordt drukker in de stad. Gevolg is een verschuiving in de modal shift naar vervoerswijzen met een relatief hoge letselkans.
- Vergrijzing: het aantal 65-plussers stijgt van 3,3 miljoen naar 4,2 miljoen. Daarnaast worden senioren steeds mobieler. Juist deze groep heeft een relatief hoge letselkans bij ernstige ongevallen.
- Heterogeniteit: er ontstaat een steeds grotere diversiteit aan typen vervoerswijzen, met name op het fietspad. Op de fietspaden ontstaan daardoor omvang-, massa- en snelheidsverschillen.
- Afleiding door het gebruik van digitale media zoals bellen, appen en muziek luisteren leidt tot risico's. Bovendien zorgen stress en vermoeidheid in het dagelijks leven voor meer risico's in het verkeer. Vermoeidheid, vaak een gevolg van stress, is een oorzaak in 10 tot 15% van de ernstige verkeersongevallen<sup>5</sup>.

Kijkend naar de bovenstaande trends en de effecten daarvan op de verkeersveiligheid de laatste jaren, is het noodzakelijk de juiste risico's in kaart te brengen en daar gerichte maatregelen op te ontwikkelen. Zo werken we aan ons doel om de dalende trend in ernstige verkeersslachtoffers in de provincie Utrecht de komende jaren vast te houden.

### RISICOGESTUURD BELEID

De vernieuwde, landelijke aanpak van verkeersveiligheid kenmerkt zich door een proactief beleid, gestuurd door bestaande risico's in het verkeer. De kern van risicogestuurd werken is het in kaart brengen van factoren die een sterke causale relatie vertonen met verkeersonveiligheid. Door het uitvoeren van een risicoanalyse maken we een inventarisatie van deze risico-indicatoren in onze provincie. Zo ontstaat er een beeld van de knelpunten. Bij risicogestuurd werken spelen Safety Performance Indicators (SPI's) een belangrijke rol. Zij vormen de indicatoren die de vastgestelde risico's beschrijven en die meetbaar maken. Met behulp van SPI's kunnen we doelen stellen en de voortgang van de aanpak van het betreffende risico monitoren.

**Een voorbeeld:** uit een risicoanalyse blijkt dat er bij veel ongevallen op provinciale wegen sprake is geweest van bestuurders met een alcoholpromillage boven de wettelijke limiet.

Het risico in dit voorbeeld is dat sommige bestuurders vanwege alcoholmisbruik niet meer bekwaam zijn om de rijtaak veilig uit te voeren en daardoor een ongeval veroorzaken. De bijpassende SPI is dan bijvoorbeeld het aantal bestuurders op provinciale wegen met een bloedalcoholgehalte (BAG) boven de wettelijke limiet. Door te controleren en te handhaven op bloedalcoholgehalten bij bestuurders op provinciale wegen, pak je dit probleem aan en maak je direct de SPI meetbaar waardoor je dit risico kunt monitoren.

Door risico's meetbaar te maken, kunnen we doelen stellen. Vervolgens kunnen we de risico's monitoren en vaststellen of de gestelde doelen wel of niet zijn gehaald. Bij de risicogestuurde aanpak staat samenwerking centraal. We wijzen verschillende betrokkenen aan die samen verantwoordelijk zijn voor het beperken van bepaalde risico's. Deze werkwijze stimuleert daarmee een integrale benadering.

<sup>5</sup> SWOV (2012). Vermoeidheid in het verkeer: oorzaken en gevolgen. SWOV-factsheet, augustus 2012. SWOV, Leidschendam.

## VERKEERSVEILIGHEIDSRISICO'S

De risico's die een rol spelen wat betreft verkeersveiligheid in de provincie Utrecht zijn te onderscheiden naar risicogroepen (1), risicolocaties (2) en risicogedragingen (3). Binnen de risicolocaties hebben we gekeken naar de gehele provincie én naar de provinciale wegen.

In deze analyse is hoofdzakelijk gebruikgemaakt van ongevalsdata geregistreerd door de politie. De registratiegraad is inmiddels weer op een hoger niveau, maar fluctueert regelmatig. De Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) maakt bijvoorbeeld dat de politie de toedracht en de ernst van de verwondingen (MAIS: Letselernst) van slachtoffers en slachtofferongevallen wel registreert maar niet ontsluit. Slachtofferongevallen waarbij de politie niet aanwezig is ontbreken in deze registratie, het vermoeden is dat er met name sprake is van onderregistratie van ongevallen waarbij geen gemotoriseerd voertuig betrokken is. Deze groep wordt beter geregistreerd in ambulance- en ziekenhuisdata. Door gebruik te gaan maken van meerdere databronnen verbeteren de analysemogelijkheden.

## RISICOGROEPEN

De afgelopen vijf (2014 tot en met 2018) jaar zijn er in de provincie Utrecht 149 mensen dodelijk verongelukt in het verkeer. Zie tabel 2. De meeste daarvan zaten in een personenauto (44) of op de fiets (38). De laatste jaren zijn het vooral fietsers die overlijden in het verkeer (in 2018: 11 fietsers en 6 inzittenden van een personenauto). Het blijkt dat van de 149 verkeersdoden in de provincie in de afgelopen vijf jaar ruim 39% van de dodelijke slachtoffers 70 jaar of ouder was. 23 dodelijke slachtoffers waren oudere fietsers (70 jaar en ouder); 14 dodelijke slachtoffers waren jonge automobilisten (18 tot 24 jaar); 13 dodelijke slachtoffers waren oudere automobilisten (70 jaar en ouder).

LEEFTIJDSCATEGORIE	AANTAL VERKEERSDODEN	VERVOERSWIJZE	AANTAL VERKEERSDODEN
0 tot en met 17 jaar	3	voetganger	20
18 tot en met 24 jaar	22	fiets	38
25 tot en met 39 jaar	20	e-bike	11
40 tot en met 49 jaar	18	bromfiets +	10
50 tot en met 59 jaar	14	motor	15
60 tot en met 69 jaar	12	personenauto	44
70 en ouder	58	bestelauto	7
onbekend	2	overig	4
<b>totaal</b>	<b>149</b>		<b>149</b>

Tabel 2: verkeersdoden in de provincie naar leeftijd en vervoerswijze van 2014 tot en met 2018 (ViaStat).

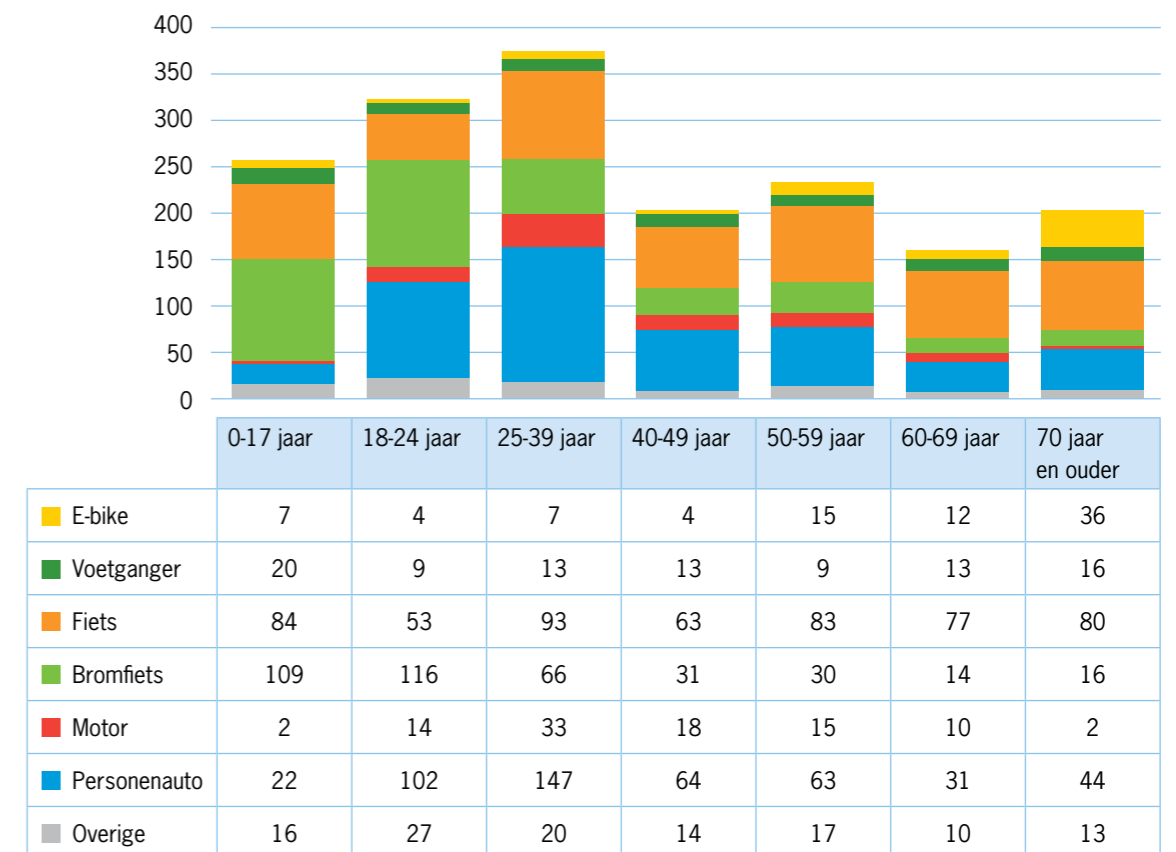
Het aandeel van de vervoerswijze fiets onder de slachtoffers stijgt al sinds 2014 met 3 tot 4 procentpunt per jaar. Ook het aandeel voetgangers (95 in 2018) en gebruikers van e-bikes (94 in 2018) nemen in slachtofferaantal toe. In de provincie Utrecht vielen van 2014 tot en 2016 niet meer dan 18 slachtoffers per jaar onder de voetgangers; in 2017 lag dit aantal op 83 en in 2018 op 95. Bovendien is de verwachting dat het werkelijke aantal slachtoffers te voet en te fiets nog hoger ligt. Dat komt door onderregistratie van met name (eenzijdige) fiets- en voetgangersongevallen, omdat bij deze ongevallen vaak geen politie aanwezig is en daarmee niet worden geregistreerd. De verwachting is dat dit cijfer met de aanvulling van ambulancedata/SEH-gegevens nauwkeuriger is. De risicogroepen betreffen dus met name de voetgangers, fietsers en e-bikers; oftewel de kwetsbare verkeersdeelnemers.

**Verkeersveiligheidsopgave:** het aantal slachtoffers te voet neemt in de provincie Utrecht snel toe, een eenduidige verklaring daarvoor is er niet. Het absolute aantal is nog wel laag (95 slachtoffers in 2018). Er is landelijk onderzoek nodig om te kijken om welk type voetgangers(ongevallen) dit gaat.

De doelgroep 70 jaar en ouder is oververtegenwoordigd qua verkeersdoden. Het gaat vooral om fietsers en automobilisten. Deze oververtegenwoordiging komt mede door de vergrijzing ('Veilig van deur tot deur', SPV) en het feit dat ouderen meer kwetsbaar zijn in het verkeer. Dat komt door twee factoren: functiestoornissen en lichamelijke kwetsbaarheid (SWOV, 2015)<sup>6</sup>.

Figuur 3 laat de vervoerswijze naar de leeftijd van de slachtoffers over 2018 zien. Bij de verschillende leeftijdsgroepen onder de slachtoffers valt op dat ouderen (ouder dan 50 jaar) met name op een fiets of e-bike zaten, jongere slachtoffers (tussen de 16 en 24 jaar) vooral op een bromfiets reden en slachtoffers tussen de 25 en 49 jaar met name automobilist waren.

Aantal slachtoffers naar leeftijd en vervoerswijze in 2018



Figuur 3: aantal slachtoffers (doden en ernstig gewonden) naar leeftijd en vervoerswijze in de provincie Utrecht in 2018 (bron: ViaStat).

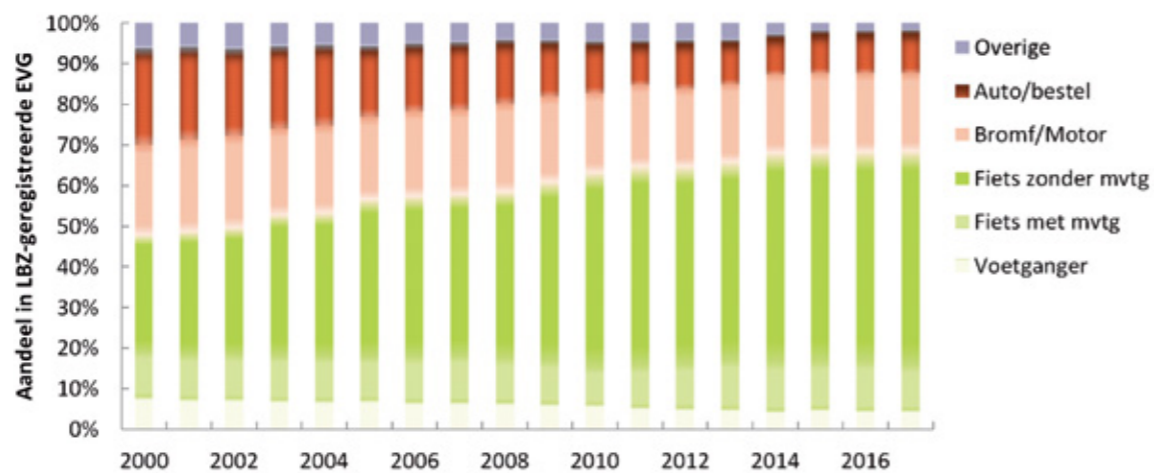
74% van alle slachtoffers op een e-bike is 50 jaar of ouder, van deze 74% is het grootste deel 70 jaar of ouder. Het aandeel slachtoffers op een bromfiets ten opzichte van andere vervoerswijzen neemt af. Absoluut gezien vallen er nog steeds veel slachtoffers onder bromfietsers tussen de 16 en 20 jaar.

<sup>6</sup> SWOV (2015). Ouderen in het verkeer. SWOV-factsheet, augustus 2015. SWOV, Den Haag.

Uit een inschatting van de SWOV, zie figuur 4, blijkt dat bij de meerderheid van de ernstige ongevallen ongelukken fietsers betrokken zijn. Bij deze ongevallen is vaak geen motorvoertuig betrokken. Het stijgende aantal slachtoffers in het verkeer is dus voor een groot deel te wijten aan ongevallen waarbij een of meerdere fietsers betrokken zijn, en geen motorvoertuigen. De SWOV (r-2018-17b\_0) heeft bevestigd dat in Nederland 53% van de in ziekenhuis geregistreerde gewonden in 2017 viel bij een fietsongeval waarbij geen motorvoertuig betrokken was. Er zijn (nog) geen regionale cijfers beschikbaar, maar dit zal in Utrecht niet anders zijn. De oudere verkeersdeelnemer lijkt de grootste stijging te veroorzaken. Daarnaast vallen er ook nog steeds veel fietsslachtoffers onder kinderen van 16 jaar of jonger.

Een groot aandeel van het totaal aantal slachtoffers in het verkeer in de provincie Utrecht betreft oudere fietsers. Uit onderzoek van de SWOV<sup>7</sup> is gebleken dat een groot deel (66%) van de oudere fietsers (dodelijk) letsel oploopt bij een eenzijdig ongeval. Oorzaak: de ouderen raken uit balans of uit koers en vallen of botsen op obstakels. Dat komt doordat ze verrast worden door wegmeubilair of geen oog hebben voor complexiteit. Aflleiding en een te smalle fietsvoorziening zijn de belangrijkste factoren die daarbij een rol spelen.

**De verkeersveiligheidsopgave:** het verbeteren van de fietsinfrastructuur. Dat kunnen we doen door de kans te minimaliseren dat fietsers botsen, te voorkomen dat fietsers in de berm raken en te voorkomen dat fietsers vallen. Juiste fietsafstemming, sociaal gedrag op het fietspad en statusonderkenning moeten we bevorderen via voorlichting en educatie.



Figuur 4: ernstige verkeersgewonden naar vervoerswijze in Nederland, SWOV-factsheet december 2018<sup>8</sup>.

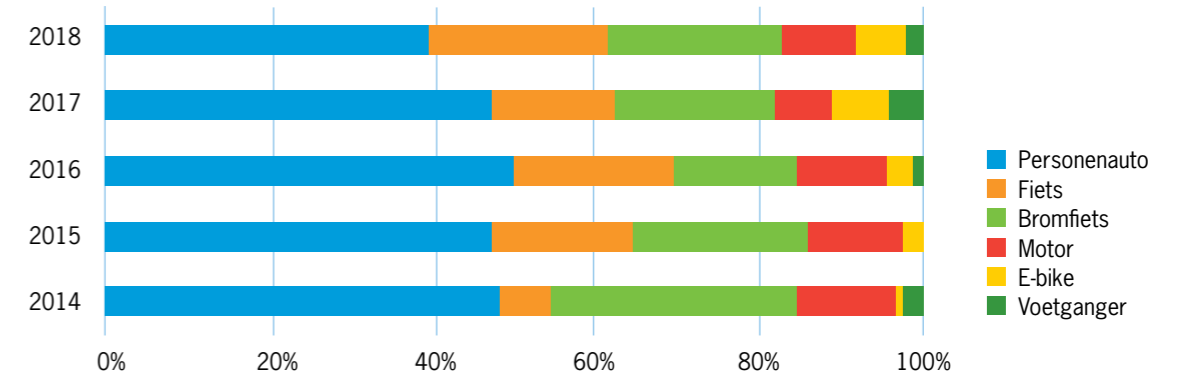
<sup>7</sup> SWOV (2014). Fietsongevallen van 50-plussers. SWOV, 2014, Den Haag.  
<sup>8</sup> SWOV (2018). Ernstig verkeersgewonden in Nederland. SWOV-factsheet, december 2018, Den Haag.

## PROVINCIALE WEGEN

Op provinciale wegen gebeuren in vergelijking met de andere wegen relatief veel ongevallen met gemotoriseerde voertuigen en relatief weinig ongevallen met langzame vervoerswijzen (niet-gemotoriseerd, fietsers en voetgangers). De trend is echter ook op provinciale wegen dat het aandeel slachtoffers op langzame vervoerswijzen toeneemt. Zo is in onderstaande figuur 5 een toename zichtbaar van slachtoffers onder fietsers en voetgangers. De meeste slachtoffers in gemotoriseerde vervoerswijzen op de provinciale wegen vallen op de wegvakken (66%). De meeste ongevallen met (elektrische) fietsen gebeuren daarentegen op kruispunten (56%). Van de 13 voetgangers die verongelukt zijn op provinciale wegen van 2014 tot en met 2018, gebeurde dat 12 keer in een wegvak.

**Verkeersveiligheidsopgave:** het aantal slachtoffers op een elektrische en normale fiets stijgt; verwacht wordt dat het onderscheid fiets en e-bike niet altijd geregistreerd wordt. Er is landelijk onderzoek nodig naar het aantal ongevallen met een e-bike en naar de vraag in hoeverre de ongevallen met een e-bike afwijken van reguliere fietsongevallen.

### Slachtoffers naar vervoerswijze op provinciale wegen



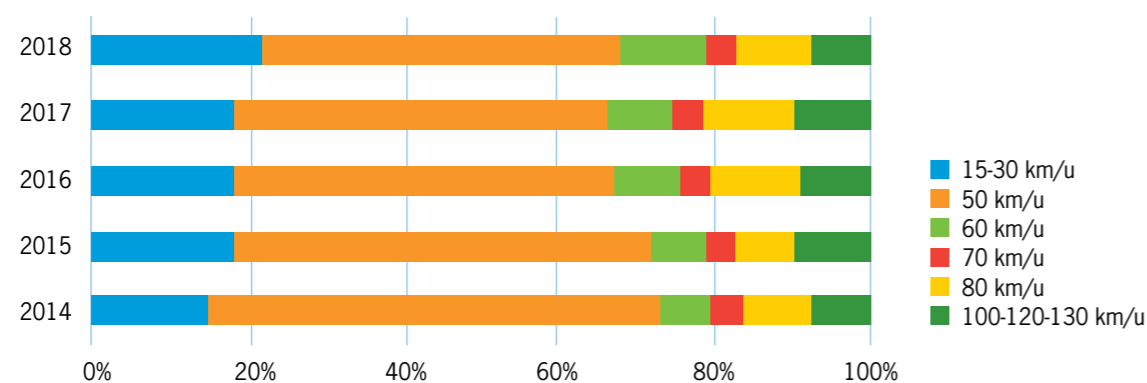
Figuur 5: verkeersslachtoffers (doden en gewonden) naar vervoerswijze op provinciale wegen in de provincie Utrecht (ViaStat).

## RISICOLOCATIES

In de provincie Utrecht zien we een dalende trend van het aantal slachtoffers op de 50 kilometer per uur wegen, zie figuur 6. Zo vielen er in 2014 1082 slachtoffers (58% van het totaal), in 2018 waren dat er 782 (49%). Op 30 kilometer per uur wegen nam het aandeel 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.

**Verkeersveiligheidsopgave:** het aantal slachtofferongevallen op woonerven en erftoegangswegen neemt toe. Het werkelijke aantal ligt juist hier nog hoger vanwege de onderregistratie van verkeersslachtoffers. Het is niet bekend of er meer 15 en 30 kilometer per uur wegen zijn bijgekomen in de provincie. Daar is onderzoek naar nodig, ook om te kijken hoe die toename zich verhoudt tot de toename in verkeersslachtoffers.

### Slachtofferongevallen naar snelheidslimiet



Figuur 6: aantal slachtofferongevallen naar snelheidslimiet.

Kijken we naar het aantal slachtoffers op kruispunten ten opzichte van de wegvakken van alle wegen in de provincie Utrecht, dan zien we de onderstaande verdeling:

- 30 kilometer per uur wegen: 50% kruispunt, 50% wegvak;
- 50 kilometer per uur wegen: 58% kruispunt, 42% wegvak;
- 60 kilometer per uur wegen: 22% kruispunt, 78% wegvak;
- 80 kilometer per uur wegen: 35% kruispunt, 65% wegvak.

Hieronder laat tabel 3 de vervoerswijze van slachtoffers in de provincie Utrecht zien in relatie tot het wegtype. Voor een deel van de slachtoffers is de vervoerswijze en ongevalslocatie niet bekend. Op 30 kilometer per uur wegen is 7% (68) van de slachtoffers een voetganger, dit aandeel ligt hoger dan op andere wegtypes. Absoluut gezien is het aantal fietsers en bromfietzers het hoogste op 30 en 50 kilometer per uur wegen. Op 60 kilometer per uur wegen zijn de meeste slachtoffers inzittende van een personenauto of fietsers, op 80 kilometer per uur wegen zijn het vooral automobilisten die slachtoffer geraken.

	15 EN 30 KILOMETER PER UUR	50 KILOMETER PER UUR	60 KILOMETER PER UUR	80 KILOMETER PER UUR	100 TOT 130 KILOMETER PER UUR
<b>voetganger</b>	68	96	8	5	6
<b>fiets</b>	395	865	141	72	0
<b>e-bike</b>	55	88	20	9	0
<b>bromfiets</b>	408	984	95	76	1
<b>motor</b>	19	180	63	73	66
<b>personenauto</b>	78	783	164	433	584
<b>bestelauto</b>	4	33	9	30	63
<b>TOTAAL</b>	<b>1.027</b>	<b>3.029</b>	<b>500</b>	<b>698</b>	<b>720</b>

Tabel 3: de vervoerswijze van slachtoffers in de provincie Utrecht in relatie tot het wegtype.

In tabel 4 is de vervoerswijze van slachtoffers uitgezet naar wegvak en kruispunt. Hierbij is 2014 tot en met 2017 vergeleken met 2018. Het aandeel slachtoffers op een fiets stijgt ten opzichte van voorgaande jaren, op zowel kruispunten (van 16% naar 20%) als op wegvakken (van 12% naar 16%). Het aandeel slachtoffers op een bromfiets lag op wegvakken en kruispunten vier procentpunt lager in 2018 dan in de jaren ervoor. Daarnaast valt op dat het aandeel slachtoffers in een personenauto daalt, dit geldt met name voor kruispunten.

	2014 t/m 2017		2018	
	KRUISPUNT	WEGVAK	KRUISPUNT	WEGVAK
<b>Fiets</b>	16%	12%	20%	16%
<b>Bromfiets</b>	18%	16%	14%	12%
<b>Personenauto</b>	11%	13%	8%	12%
<b>Overig</b>	5%	9%	8%	10%
<b>TOTAAL</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>

Tabel 4: verhouding verkeersongevallen op kruispunten en wegvakken naar vervoerswijze voor 2014 tot en met 2017 en in 2018.

Het aantal en aandeel slachtoffers onder fietsers neemt dus toe. Tabel 5 zoomt in op de locatie van slachtoffers van (elektrische) fietsen in 2018. Op 15 kilometer per uur en 60 kilometer per uur wegen vallen de meeste slachtoffers onder fietsers op een wegvak; op 30, 50 en 80 kilometer per uur wegen vallen de meeste slachtoffers op kruispunten.

	KRUISPUNT	WEGVAK
<b>15 km/u - wegen</b>	44%	56%
<b>30 km/u - wegen</b>	60%	40%
<b>50 km/u - wegen</b>	68%	32%
<b>60 km/u - wegen</b>	23%	77%
<b>80 km/u - wegen</b>	67%	33%
<b>ALLE WEGEN</b>	<b>58%</b>	<b>42%</b>

Tabel 5: aandeel verkeersslachtoffers onder (elektrische) fietsers naar type weg en naar kruispunt of wegvak in de provincie Utrecht in 2018.

Binnen de risicogestuurde aanpak in het SPV is een belangrijke rol weggelegd voor de aanpak van infrastructuur. Voor gebiedsontsluitingswegen gaat onder meer aandacht uit naar obstakelvrije zones, erfaansluitingen, de rijrichtingscheiding, het kruispunttype en specifiek de aanwezigheid van linksafvakken. Echter is er in de provincie Utrecht een toename te zien van het aantal ongevallen met enkel langzame verkeersdeelnemers. Daardoor is ook juist het aanpakken van fiets- en voetgangersinfrastructuur nodig. De SWOV heeft berekend<sup>9</sup> dat het landelijk aantal ernstige verkeersgewonden in 2030 met 5900 tot 6600 kan verminderen door de aanleg van veilige fietsinfrastructuur. Dit aantal is fors hoger dan bij het treffen van maatregelen op provinciale 80 kilometer per uur wegen. Extra maatregelen op deze wegen leiden tot een slachtofferbesparing van 100 tot 200 ernstige verkeersgewonden.

<sup>9</sup> SWOV (2018). Hoe verkeersveilig kan Nederland zijn in 2030, SWOV R-2018-17. SWOV, Den Haag.



Een groot aandeel van de verkeersslachtoffers in de provincie Utrecht valt onder niet-gemotoriseerde vervoerswijzen (voetganger, e-bike en fiets), waarbij met name (oudere) fietsers kwetsbaar zijn. De snelheid en massaverschillen op het fietspad nemen toe. Door in te zetten op het verbeteren van de fietsinfrastructuur, kunnen we veruit de meeste ernstige verkeersgewonden voorkomen (SWOV, 2018). Volgens Duurzaam Veilig 3 moet de focus wat betreft infrastructuur liggen op vergevingsgezindheid, veilige en geloofwaardige snelheidslimieten en het waar nodig scheiden van verkeersdeelnemers.

#### PROVINCIALE WEGEN

Van alle slachtofferongevallen tussen 2014 en 2018 op provinciale wegen in de provincie Utrecht vindt ongeveer 60% plaats op 80 kilometer per uur wegen, 23% op 50 kilometer per uur wegen en 11% op 60 kilometer per uur wegen, zie ook tabel 6. Opvallend is dat slechts 9,7% van de provinciale wegen een limiet van 50 kilometer per uur heeft, terwijl hier 23% van de slachtoffers valt. Het aandeel ongevallen op 80 kilometer per uur wegen is met 60% het grootst en neemt toe (54% in 2014 en 60 tot 65% in 2016, 2017 en 2018), terwijl dit aandeel op 50 kilometer per uur wegen juist afneemt van 31% in 2014 tot 19% in 2018.

**Verkeersveiligheidsopgave:** de provinciale 50 kilometer per uur wegen vragen om specifieke aandacht. Want op deze wegen valt bijna een kwart van de verkeersslachtoffers (23%), terwijl ze slechts 9,7% van het totale provinciaal wegennet beslaan. Een ongelofwaardige snelheidslimiet of weginrichting kan hier mogelijk aan bijdragen. Het is wenselijk om de inrichting van 50 kilometer per uur wegen, specifiek de locaties waar kwetsbare verkeersdeelnemers kruisen met gemotoriseerd verkeer, te onderzoeken en aan te pakken.

SNELHEIDSLIMIET	WEGLENGTE	SLACHTOFFERS (IN PROCENTEN)	SLACHTOFFERS (IN AANTALLEN)	SLACHTOFFERS (VERHOUDING AANTALLEN PER GEMIDDELTE KILOMETER)
30 kilometer per uur	0,9% (2,8 kilometer)	3,7 %	31	11,1
50 kilometer per uur	9,7% (29,9 kilometer)	22,9 %	193	6,5
60 kilometer per uur	12,4% (38,1 kilometer)	10,8 %	91	2,4
70 kilometer per uur	0,4% (1,1 kilometer)	2,4 %	20	18,2
80 kilometer per uur	74,8% (229,6 kilometer)	59,5 %	502	2,2
100 kilometer per uur	1,8% (5,4 kilometer)	0,8 %	7	1,3

Tabel 6: aandeel slachtoffers en weglengte naar snelheidslimiet voor provinciale wegen in de Utrecht 2014-2018.

De meeste verkeersongevallen op provinciale wegen vallen dus op 80 kilometer per uur wegen (502 slachtoffers). Het grootste deel van de slachtoffers op 80 kilometer per uur wegen valt op wegvakken (67%). Zie ook tabel 7. Van alle 335 wegvakongevallen tussen 2014 en 2018 zat het slachtoffer 203 keer in een personen- of bestelauto. De meeste van deze slachtoffers vielen bij kopstaartongevallen (80), gevolgd door ongevallen met een vast voorwerp (48), frontale (33) en eenzijdige ongevallen (15). Van de 502 slachtoffers op 80 kilometer per uur provinciale wegen tussen 2014 en 2018 was 278 (51%) een inzittende van een personenauto (ter vergelijking bij 50 kilometer per uur wegen: 28,6%). Op 80 kilometer per uur wegen waren 46 van de slachtoffers (elektrische) fietser, dit is 9% van alle slachtoffers op provinciale 80 kilometer per uur wegen.

VERVOERSWIJZE	KRUISPUNT	WEGVAK	TOTAAL
(elektrische) fiets	33	13	46
bromfiets	18	29	47
motor	22	23	45
personen & bestelauto	75	203	278
overig	19	67	86
<b>TOTAAL</b>	<b>167 (33%)</b>	<b>335 (67%)</b>	<b>502 (100%)</b>

Tabel 7: vervoerswijze verkeersslachtoffers op provinciale 80 kilometer per uur wegen in de provincie Utrecht 2014-2018.

Van de 362 slachtoffers op kruispunten van provinciale wegen vallen er 167 op kruispunten met een 80 kilometer per uur weg, 106 op 50 kilometer per uur weg en 27 op 60 kilometer per uur weg.

**Verkeersveiligheidsopgave:** het aantal wegvakongevallen van personenauto's op 80 kilometer per uur wegen blijft aandacht vragen, met name voor provinciale wegen. Van de 27 dodelijke verkeersongevallen op provinciale wegen in Utrecht de afgelopen vijf jaar, gebeurden er 21 op een 80 kilometer per uur weg (waarvan 16 op een wegvak). Nog steeds zijn de meeste slachtoffers in de provincie Utrecht het gevolg van kopstaartongevallen. Mogelijke verklaringen vanuit de literatuur zijn: (slecht zicht op) abrupte snelheidsverlagingen door een te hoog verkeersaanbod; snelheidsovertreders/hardrijders; te hoge intensiteit op zich<sup>10</sup>. We moeten de weginrichting én het gebruik in beeld brengen om risicogestuurd probleemlocaties te bepalen.

#### RISICOGEDRAGINGEN

Bij de risicogedragingen in het verkeer gaat het vaak om de zogenoemde VARAS-prioriteiten<sup>11</sup>: Veelgepleegde hufferfeiten (inclusief agressie), Afleiding, Roodlichtnegatie, Alcohol en drugs en Snelheid. Er is voor de risicogedragingen geen onderscheid gemaakt naar de gehele provincie en provinciale wegen. Het SPI-kompas (Hastig), zie figuur 7, laat zien dat de gereden snelheden op veel provinciale wegen in de provincie Utrecht meer dan 10% boven de toegestane snelheid liggen. De SWOV<sup>12</sup> heeft geprognosticeerd dat het aantal ernstige verkeersgewonden kan verminderen met 2700 tot 2900 als er een effectief snelhedenbeleid komt, dat gericht is op het voorkomen van limietoverschrijdingen. Er is immers een directe relatie tussen rijsnelheid, de kans op een ongeval en de letselernst van dit ongeval. Oftewel: een verhoging van de rijsnelheid gaat gepaard met een hoger aantal slachtoffers en een verlaging van de snelheid met een lager aantal slachtoffers en minder ernstig letselafloop (SWOV, 2016b). Hierbij is het wel van belang om oog te hebben voor verdringing van verkeer door verlaging van de snelheid. Dit kan in de praktijk betekenen dat er meer over gemeentelijke wegen gereden gaat worden die minder veilig zijn ingericht. Netto is dit dus niet altijd veiliger.

<sup>10</sup> Aarts, L.T. (2004). Snelheid, spreiding in snelheid en de kans op verkeersongevallen. SWOV, Leidschendam, 2004.

<sup>11</sup> CROW (2008) Handboek Verkeersveiligheid. H11: Risicoverhogend verkeersgedrag, P.385-P.416.

<sup>12</sup> SWOV (2018). Hoe verkeersveilig kan Nederland zijn in 2030? R-2018-17B. SWOV, Den Haag.



Figuur 7: impressie SPI-Kompas (Hastig).

Het is echter niet bekend hoeveel slachtofferongevallen veroorzaakt zijn door de limietoverschrijdingen op provinciale wegen in de provincie Utrecht. Maar gezien de relatie tussen snelheidsoverschrijding en ongevalskans zoals hierboven beschreven, zijn limietoverschrijdingen een groot risico in de provincie Utrecht en dus een punt van aandacht. Gericht inzetten op voorlichting en educatie kan bijdragen aan de aanpak van snelheidsovertreders. Handhaving kan bijdragen aan het aanpakken van de kleine groep verkeersveelplegers. De objectieve én de subjectieve pakkans vergroten hiermee.

De provincie monitort de roodlichtnegatie van provinciale verkeersregelinstanties (VRI's) aan de hand van een 'top 10'. Op tenminste 8 kruispunten rijden per dag meer dan 200 weggebruikers door rood (variërend van 0,3 tot 1,0% van al het verkeer). Het is niet bekend hoeveel slachtofferongevallen zijn veroorzaakt door roodlichtnegatie in de provincie Utrecht, daarom is het wenselijk te kijken naar het ongevalenbeeld op kruispunten waar mensen veel door rood rijden. We monitoren de roodlichtnegatie op de kruispunten en kijken op welke kruispunten roodlichtnegatie echt tot verkeersveiligheidsrisico's leidt.

Afleiding in het verkeer is er altijd al geweest. Er vindt de laatste jaren wel een verschuiving plaats naar meer afleiding door de telefoon en door smartfuncties in de auto. Ook hier is niet bekend hoeveel slachtofferongevallen er worden veroorzaakt door afleiding. Wel gaf 19% van de fietsers op de spoedeisende hulp aan dat afleiding een rol speelde bij het ongeval<sup>13</sup>.

Een andere relevante risicogedraging is het links afslaan door ouderen op kruispunten. Diverse ongevalen- en vragenlijststudies hebben namelijk uitgewezen dat ouderen hier problemen mee hebben<sup>14</sup>. Kruispunten zijn over het algemeen complexe verkeerssituaties, gekarakteriseerd door tijdsdruk en de noodzaak om de aandacht te verdelen tussen verschillende deeltaken.

**Verkeersveiligheidsopgave:** verschillende risicogedragingen als snelheidsovertredingen, roodlichtnegatie en afleiding (door smartphonegebruik) spelen een rol en hebben effect op de verkeersveiligheid. Over alcohol- en drugsgebruik in het verkeer is weinig informatie beschikbaar. Een verkenning naar de juiste inzet van voorlichting en educatie is gewenst, evenals het opschalen van de snelheidshandhaving.

<sup>13</sup> SWOV (2018). Verkeersveiligheidsverkenning 2030; slachtofferprognoses en beschouwing. R-2018-17, Den Haag.

<sup>14</sup> SWOV (2015). Ouderen in het verkeer. SWOV-factsheet, augustus 2015. SWOV, Den Haag.

## SAMENVATTING RISICOANALYSE

De afgelopen vijf jaar vielen er gemiddeld 2023 verkeersslachtoffers per jaar in de provincie Utrecht, waarvan 193 op provinciale wegen. In ons coalitieakkoord is het doel opgenomen om in 2023 minder slachtoffers te hebben dan gemiddeld in de laatste vijf jaar (2023 slachtoffers). Uit deze risicoanalyse voor de provincie Utrecht (gemeentelijke en provinciale wegen) zijn een aantal duidelijke risico's naar voren gekomen die in het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid om aandacht vragen. In de analyse is een onderscheid gemaakt in risicogroepen, risicolocaties en risicogedragingen om tot een volledig beeld van de verkeersveiligheidsknelpunten te komen.

Risicogroepen in het verkeer zijn met name fietsers (en in het bijzonder oudere fietsers), jonge bromfietzers, voetgangers en jonge automobilisten. Ondanks de afname in verkeersslachtoffers in de provincie Utrecht de afgelopen jaren, is er een stijging zichtbaar onder fietsers en voetgangers. Daarbij vormen oudere fietsers (ouder dan 70 jaar) de grootste groep dodelijke slachtoffers. Meer dan de helft van de ernstige slachtoffers is (elektrische) fietser en verongelukt zonder dat er een motorvoertuig bij betrokken was.

Risicolocaties in de provincie Utrecht zijn met name te vinden op 30 kilometer per uur wegen waar steeds meer ongevallen plaatsvinden. Dit zijn voornamelijk eenzijdige ongevallen waar (brom)fietsers bij betrokken zijn. Op kruispunten vormen fietsers de grootste groep slachtoffers, en dit aandeel is de afgelopen jaren gestegen.

Op provinciale wegen gebeurt 60% van de ongevallen op 80 kilometer per uur wegen, die met 75% van de weglengte ook het meest vertegenwoordigd zijn (hierbij zijn met name automobilisten betrokken). Opvallend is het grote aandeel (23%) ongevallen op provinciale 50 kilometer per uur wegen, die slechts 10% van de totale weglengte beslaan (hierbij zijn met name fietsers betrokken). De meeste slachtoffers op provinciale wegen vallen op wegvakken (67%), het gaat dan vaak om inzittenden van personenauto's en kopstaartongevallen.

Risicogedragingen in het verkeer in de provincie Utrecht zijn vooral snelheidsovertredingen, roodlichtnegatie en afleiding. Het is niet bekend in hoeverre alcohol- en drugsgebruik specifiek tot problemen leidt. Bovendien lijken oudere verkeersdeelnemers op kruispunten moeite te hebben met links afslaan, wat tot risicovolle situaties leidt. Dit speelt in heel Nederland.

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid staan een aantal oorzaken van de hierboven beschreven risico's:

- een toename van de heterogeniteit (lees: vervoerswijzen) van het verkeer;
- een flinke stijging van het aantal (binnenstedelijke) verplaatsingen met fiets;
- de vergrijzing, die leidt tot een toename van (kwetsbare) ouderen in het verkeer;
- meer afleiding in het verkeer als gevolg van een toename in het gebruik van de smartphone bij allerlei modaliteiten.

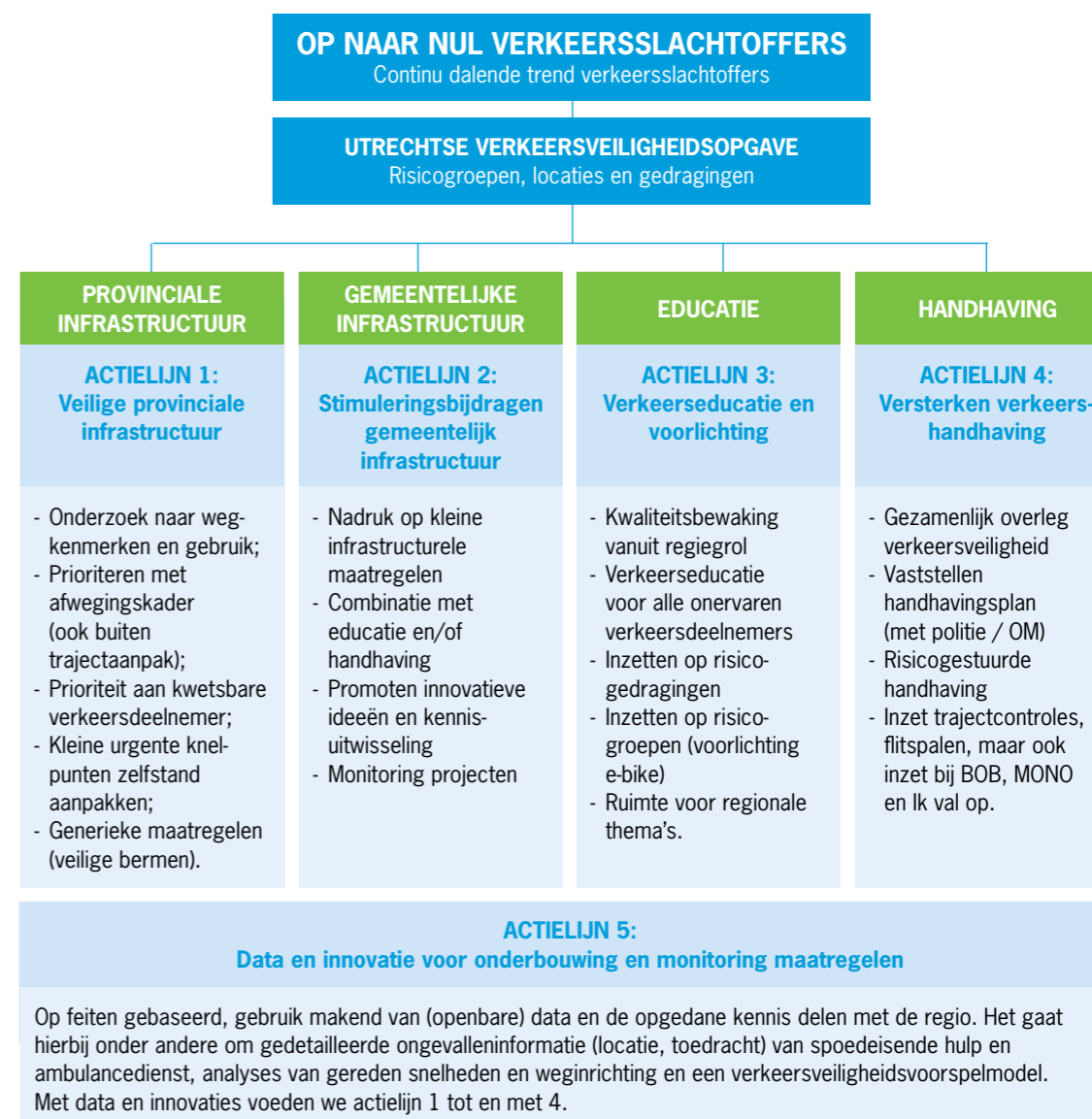
Deze feitelijke verkeersveiligheidsopgave is de opmaat voor maatregelen en beleid en daarmee de basis voor het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2019-2023.

## 2. WAT?

### ACTIELIJNEN VERKEERSVEILIGHEID

De provincie Utrecht streeft naar een continu dalend aantal verkeersslachtoffers met als uiteindelijk doel nul verkeersslachtoffers. In hoofdstuk 2 is in beeld gebracht wie de verkeersslachtoffers zijn (risicogroepen), waar de slachtofferongevallen gebeuren (risicolocaties) en waardoor de ongevallen gebeuren (gedragingen) in de hele provincie en op provinciale wegen. Dat is samengevat de verkeersveiligheidsopgave. Zie schema 1. Die pakken we integraal aan vanuit de pijlers infrastructuur, educatie en handhaving (3E's). Deze pijlers zijn doorvertaald in vijf actielijnen. In het onderstaande schema is per actielijn omschreven hoe we toewerken naar nul verkeersslachtoffers.

Binnen deze structuur vervult de provincie Utrecht een rol als wegbeheerder en een rol als regisseur. Als wegbeheerder zijn we verantwoordelijk voor ruim 300 kilometer provinciale wegen, parallelwegen en fietspaden en de verkeersveiligheid daarop. Daarnaast zoeken we actief de samenwerking op met het Rijk, de Utrechtse gemeenten en andere relevante partijen zoals het Openbaar Ministerie. In de regierol gaan we de uitdaging aan om de gezamenlijke verantwoordelijkheid die voortvloeit vanuit het SPV vorm te geven. De provincie gaat als regio-regisseur periodiek een verkeersveiligheidsoverleg organiseren en voorzitten. Binnen dit overleg is ruimte voor vraagstukken over infrastructuur, educatie, handhaving, het SPV, de risicogestuurde aanpak en data. Kennisuitwisseling staat tijdens dit overleg centraal. Wij zitten in 2019 met gemeenten, politie en het Openbaar Ministerie om tafel om te bepalen wat de gewenste overlegstructuur is. We werken in 2020 volgens die structuur.



Schema 1: de 5 actielijnen van de Utrechtse verkeersveiligheidsaanpak.

## ACTIELIJN 1: VEILIGE, PROVINCIALE INFRASTRUCTUUR

Er is momenteel geen sprake van een continu dalende trend van het aantal slachtoffers op provinciale wegen. In 2018 registreerde de politie 180 slachtoffers op provinciale wegen, onder wie meerdere dodelijke slachtoffers. Het daadwerkelijke aantal verkeersslachtoffers ligt veel hoger, zo blijkt uit cijfers die beschikbaar gesteld zijn door de ziekenhuizen en ambulancediensten. Wij werken in deze actielijn aan (duurzame) veilige provinciale infrastructuur, zodat de wegen waar we directe invloed op uitoefenen zo veilig mogelijk zijn.

Hierbij willen we niet wachten met het aanpassen van wegen tot er sprake is van menselijk leed. We kijken daarom proactief waar ons wegennet verkeersveiligheidsrisico's heeft. We brengen de grootste knelpunten in beeld met een risicogestuurde aanpak en met ongevalsconcentraties; beide methoden versterken elkaar.

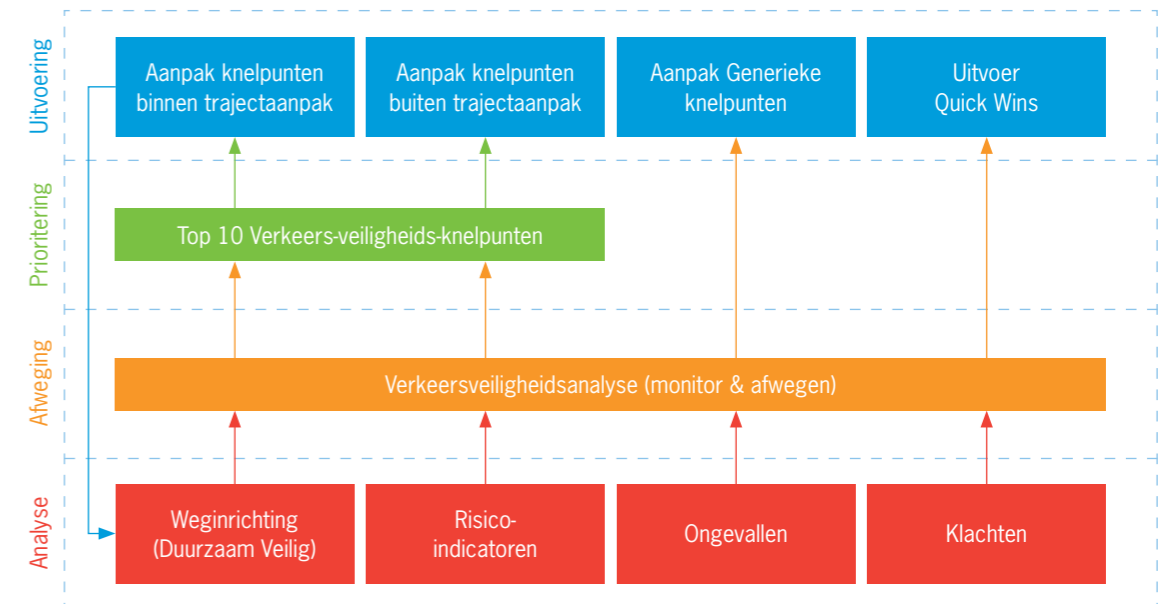
Uit de risicoanalyse blijkt dat 45% van de verkeersslachtoffers op provinciale wegen in een personenauto zat; dit aandeel lijkt wel te dalen. In 2018 lag dit aandeel op 38%. Het aandeel slachtoffers op provinciale wegen te voet, op een fiets of een e-bike stijgt en lag in 2018 op 31%. Het aandeel slachtoffers op een brom- en snorfiets lijkt te dalen; maar blijft met 19% in 2018 hoog. Hoewel het aandeel slachtoffers in gemotoriseerde voertuigen daalt, blijft deze groep ook aandacht vragen als veroorzaker van slachtofferongevallen. Wij blijven ons daarom focussen op de verkeersveiligheid van de gemotoriseerde weggebruiker. Maar we leggen ten opzichte van voorgaande jaren steeds meer de nadruk op de verkeersveiligheid van de kwetsbare verkeersdeelnemers. Hoe groter het verschil in massa en snelheid van de ontmoetende verkeersdeelnemers, hoe groter de kans op een ernstige afloop van ongevallen. Wij geven daarom prioriteit aan locaties waar kwetsbare verkeersdeelnemers elkaar én gemotoriseerd verkeer ontmoeten: kruisingen, oversteken, parallelwegen en fietspaden.

Als wij infrastructuur aanpassen, doen we dit volgens de visie van Duurzaam Veilig: de verkeersomgeving zó inrichten dat er geen ernstige ongevallen kunnen gebeuren. En als er dan toch een ongeval plaatsvindt, dat de ernst van de afloop in elk geval beperkt blijft. Hierbij beschouwen we de weggebruiker (lees: de mens) als 'de maat der dingen' hij maakt fouten, is kwetsbaar en houdt zich ook niet altijd aan de geldende regels. Het is hierbij van belang dat de weginrichting, de voertuigen en de technologie de weggebruiker ondersteuning en bescherming bieden. Daardoor is het verkeerssysteem uiteindelijk zo min mogelijk afhankelijk van individuele handelingen en fouten.

Om een zo verkeersveilig mogelijk provinciaal wegennet te realiseren, gaan we periodiek en structureel de grootste verkeersveiligheidsknelpunten in beeld brengen. Dit gebeurt aan de hand van het stappenplan. Naast deze analyse is er een aantal overige infrastructurele maatregelen die al uitgewerkt zijn en die we de komende jaren uitvoeren.

### DE AANPAK VAN ACTIELIJN 1 IN VIER STAPPEN

We werken jaarlijks in vier stappen toe naar de uitvoering van effectieve maatregelen om de provinciale weginfrastructuur duurzaam veiliger te maken (zie schema 2). We maken een analyse van het wegennet door te kijken naar wegkenmerken, ongevalslocaties en klachten. We werken met behulp van het Safety Performance Indicator (SPI-kompas). Deze kompas geeft inzicht in een aantal van deze aspecten (stap 1). Vervolgens doorlopen we het afwegingskader verkeersveiligheid (stap 2), maken we een prioriteitenlijst (stap 3) en gaan we over tot uitvoering (stap 4).



Schema 2: afwegingskader verkeersveiligheid provinciale wegen.

### STAP 1: ANALYSE (DATA)

#### Weginrichting (Duurzaam Veilig)

De provinciale wegen zijn te onderscheiden naar regionale stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Deze wegen kunnen binnen of buiten de bebouwde kom liggen. We weten per wegcategorie welke wegkenmerken het meest bepalend zijn voor het gedrag van verkeersdeelnemers en dus de verkeersveiligheid. We willen voor al onze wegen weten in hoeverre de weg afwijkt van de Duurzaam Veilig-norm. We inventariseren daarom voor alle provinciale wegen de relevante infrastructurele wegkenmerken. Voor een deel is deze informatie al beschikbaar, voor een deel laten we dit in beeld brengen. Het gaat hierbij om de wegen en om de naastgelegen bermen, parallelwegen en fietspaden. Daarnaast brengen we ook de kruispunten en oversteken in beeld. We willen exact weten hoe onze provinciale wegen eruitzien. Als we werkzaamheden uitvoeren aan de provinciale wegen (vanuit de trajectaanpak), dan verwerken we dat in onze dataset met wegkenmerken.

#### Risico-indicatoren

Wij omarmen de risicogestuurde werkwijze zoals die in het SPV is omschreven. Wij gaan daarom werken met risico-indicatoren (SPI's) om de veiligheid van ons verkeerssysteem te monitoren en te analyseren. Een hulpmiddel hiervoor is het SPI-kompas dat de gereden snelheid, intensiteiten en ongevallen inzichtelijk maakt.

In 2020 ligt er een taak voor de projectleider SPV en de beleidsadviseur infrastructuur om samen met data-specialisten de risico-indicatoren verder te ontwikkelen. Hierbij koppelen we informatie over inrichting, gebruik en risico's van wegen en fietspaden aan elkaar en stellen we relevante risico-indicatoren op. We werken toe naar meetbare risico-indicatoren, waarmee we het veiligheidsniveau van onze wegen kunnen monitoren.

### Ongevallenanalyse

Ongevallenanalyses blijven een belangrijke pijler voor de maatregelen die we nemen ten aanzien van verkeersveiligheid. Vanuit actielijn 5 is de ambitie om de ambulance- en ziekenhuisdata te ontwikkelen tot een volwaardige bron van informatie. Tot die tijd brengen we de wegvakken en kruispunten in beeld waar veel (slachtoffer)ongevallen gebeuren<sup>15</sup>. Voor de locaties waar veel ongevallen gebeuren, onderzoeken we de oorzaken.

### Klachten (en meldingen)

Wij vinden subjectieve verkeersonveiligheid ook belangrijk. Daarom kijken wij ook naar de klachten en meldingen op provinciale wegen.

We ontwikkelen risico-indicatoren waarmee we de grootste verkeersveiligheidsrisico's op onze wegen en fietspaden meten en monitoren. Eind 2020 moet dit operationeel zijn.

### STAP 2: AFWEGING (BREDE VERKEERSVEILIGHEIDSANALYSE)

In stap 1 hebben we de weginrichting en de verkeersveiligheid op meerdere manieren in beeld gebracht. In stap 2 combineren we de ongevallen met de risicogestuurde (weg)kenmerken en eventueel de klachten. Wij vinden dat de kracht juist ligt in een combinatie van beide.

Een voorbeeld: de rijrichtingscheiding is een belangrijk kenmerk voor de vergevingsgezindheid dus voor het verkeersveiligheidsniveau op onze 80 kilometer per uur wegen. Vanuit de analyse inventariseren we het type rijrichtingscheiding voor alle provinciale wegen. We weten dan waar de rijrichtingscheiding ligt die het meest afwijkt van de richtlijn. Voor de prioritering maken we ook de frontale ongevallen inzichtelijk. Een mogelijke risico-indicator kan dan zijn: 90% van de provinciale 80 kilometer per uur wegen moet een rijrichtingscheiding hebben volgens de norm waarmee het aantal frontale ongevallen op 80 kilometer per uur wegen met 50% daalt.

Zoals aangegeven werken wij toe naar concrete risico-indicatoren; zodra we die hebben opgesteld, gaan we ze jaarlijks monitoren. Daarnaast monitoren we jaarlijks de ontwikkelingen en risico's op het gebied van verkeersveiligheid.

Aan de hand van de risico-indicatoren en ongevalsdata komen de locaties naar voren die we versneld moeten aanpakken. Voor deze locaties vergelijken we de gewenste inrichting met de beschikbare ruimte (in verband met bomen, bebouwing en landschap). Deze eerste quick scan zorgt ervoor dat we tot realistische oplossingsrichtingen komen. Daarbij maken we ook een inschatting van de kosten. We noemen dit ook wel het afwegingskader.

We koppelen de risico-indicatoren aan ongevalsdata en klachten. Hierdoor krijgen we een compleet beeld van de verkeersveiligheid van ons gebied.

<sup>15</sup> Wegvakonveiligheid: aantal ongevallen en slachtoffers per weglengte en/of per motorvoertuigenkilometers.

### STAP 3: PRIORITERING VERKEERSVEILIGHEIDSKNELPUNTEN

Op basis van de bovenstaande stappen stellen we een generieke prioriteitenlijst verkeersveiligheid op. Deze prioriteitenlijst gebruiken we voor de financiële prioritering van knelpunten in de provincie Utrecht. Knelpunten kunnen generiek (bijvoorbeeld: te zachte bermen) of locatie-specifiek zijn (bijvoorbeeld: onveilige fietsoversteek).

In 2020 hebben wij de belangrijkste verkeersveiligheidsknelpunten op ons gebied geprioriteerd.

### STAP 4: UITVOERING

#### Trajectstudies en aanpak

We pakken de werkzaamheden aan onze provinciale wegen zoveel mogelijk per wegtraject op binnen de trajectaanpak. Urgente knelpunten op het gebied van veiligheid krijgen altijd prioriteit. Hier biedt de trajectaanpak ruimte voor maatwerk van instroomprojecten. De maatregelen moeten wel kosteneffectief zijn.

We hebben tot en met 2023 in totaal € 8,39 miljoen investeringsruimte per jaar gereserveerd. Dit geld gebruiken we om trajectstudies verkeersveiligheidsmaatregelen uit te voeren voor de projecten en maatregelen die een bijdrage leveren aan het Duurzaam Veilig inrichten van de provinciale wegen. Daarnaast hebben we € 5 miljoen gereserveerd voor de instroom van een aantal locaties die vanuit verkeersveiligheid prioriteit hebben. De focus ligt daarbij op (kleinere) maatregelen voor de kwetsbare verkeersdeelnemer.

#### Overige infrastructurele maatregelen

We zijn druk bezig met het afwegingskader en de prioriteringsmethodiek. Onafhankelijk hiervan voeren we een aantal overige infrastructurele maatregelen uit.

#### Infrastructuur voor kwetsbare verkeersdeelnemers

In de provincie Utrecht vallen er relatief steeds meer ongevallen onder de kwetsbare voetgangers en (elektrische) fietsers. Voetgangers kunnen gebruikmaken van voetpaden, (brom)fietspaden en parallelwegen. Voetpaden langs provinciale wegen binnen de bebouwde kom blijven gehandhaafd. Buiten de bebouwde kom zijn er in principe geen voetpaden, met uitzondering van bushaltes en rondom VRI's. Voetgangsoversteken op wegvakken van provinciale wegen zijn niet gewenst. Wij zetten daarom in op het verminderen van deze oversteekbewegingen.

Landelijk zien we een toename van de heterogeniteit op het fietspad. Het wordt drukker op het fietspad en de vervoermiddelen die er gebruik van maken worden sneller en groter. Er ontstaan massa- en snelheidsverschillen. Wij maken de relatie tussen de breedte van fietspaden en het gebruik inzichtelijk om zo te kijken welke fietspaden niet voldoen aan de norm en/of het gebruik. Onze fietspaden moeten voldoen aan de CROW-kwaliteitseisen, passend bij veilig, comfortabel en snel fietsgebruik.

Een stijgend aantal slachtoffers op en naast onze wegen is fietsers. De focus van de verkeersveiligheidsmaatregelen ligt daarom op deze kwetsbare verkeersdeelnemer. Wij maken naast de fietspaden ook de meest risicovolle fietsoversteken inzichtelijk. Denk aan locaties waar belangrijke schoolroutes kruisen met gebiedsontsluitingswegen. Deze locaties willen we met prioriteit aanpakken.

Wij geven prioriteit aan de kwetsbare verkeersdeelnemer door fietspaden, kruispunten en oversteken aan te pakken. We beginnen bij de wegen binnen de bebouwde kom.

### Kleine maatregelen urgente knelpunten

We reserveren tot en met 2023 € 750.000 voor kleine maatregelen en het oplossen van urgente verkeersveiligheidsknelpunten op en rond provinciale infrastructuur om de (subjectieve) verkeersveiligheid te verbeteren. Aanleiding voor deze maatregelen zijn klachten van burgers, of dat de weginspecteur een knelpunt heeft gesignaleerd. Het ambtelijk maatregelenoverleg besluit hierover. Landelijke richtlijnen en het afwegingskader dienen als kader.

### Generieke maatregel: verkeersveilige berm

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) geeft aan dat in Nederland circa een derde van alle verkeersdoden en een zesde van alle ernstige verkeersgewonden vallen bij een bermongeval. Met name op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (80 kilometer per uur wegen) is het risico op bermongevallen groot. De SWOV schat in dat de toepassing van bermverharding het aantal bermongevallen met iets met 20% kan reduceren (R-2010-9 SWOV).

Bermverharding wordt standaard toegepast op gebiedsontsluitingswegen (80 kilometer per uur). Voor andere situaties beoordelen we per locatie of bermverharding van meerwaarde kan zijn. Een goede bermverharding voorkomt enkelvoudige ongevallen. Enkelvoudige ongevallen zijn verkeersongevallen waarbij geen andere verkeersdeelnemers betrokken zijn. Dit betreffen zowel eenzijdige verkeersongevallen als ongevallen met een los of vast obstakel of een dier. Bermverharding dient de verkeersveiligheid doordat ze voertuigen die deels in de berm belanden een kans geven de fout te herstellen of de gevolgen ervan te beperken. Daarmee draagt deze maatregel bij aan het vergevingsgezinder maken van deze wegen. Dat kan leiden tot een vermindering van het aantal en de ernst van enkelvoudige ongevallen.

Op dit moment heeft de provincie Utrecht nog ongeveer 185 kilometer aan 80 kilometer per uur weg waar nog geen bermverharding ligt. Wij reserveren € 7,66 miljoen voor de aanleg van de overige 185 kilometer aan bermverharding. Het Rijk draagt minimaal 1 miljoen bij, naar verwachting is dit meer. Inmiddels (augustus 2019) ligt er langs 188 kilometer aan provinciale weg bermverharding.

Wij passen langs 185 kilometer aan provinciale wegen bermverharding toe. Hiermee reduceren we het aantal (ernstige) enkelvoudige ongevallen.

## RESULTAAT ACTIELIJN 1

NAAM ONDERDEEL	VEILIGE PROVINCIALE INFRASTRUCTUUR
opdracht	Verbeteren verkeersveiligheid provinciale infrastructuur.
omschrijving aanpak	Op basis van de beschikbare data brengen we de grootste risico's en verkeersveiligheidsknelpunten op het provinciale wegennet in beeld. Na een zorgvuldige analyse en prioritering vertalen we dit in infrastructurele maatregelen die we waar mogelijk via de trajectaanpak realiseren. Daarbij geven we prioriteit aan de kwetsbare verkeersdeelnemer door de aanpak van de fietspaden, kruispunten en oversteken. Verder realiseren we bermverharding op gebiedsontsluitingswegen (80 kilometer per uur), daar waar dit nu nog niet het geval is.
uitgaven	€ 21.050.000 (periode 2019-2023).
resultaat	Een zo verkeersveilig mogelijk provinciaal wegennet waardoor de kans op een ongeval zo klein mogelijk is en indien er toch een ongeval gebeurt de ernst van het letsel zo beperkt mogelijk is.

## ACTIELIJN 2: STIMULERINGSBIJDRAGE GEMEENTELIJKE INFRASTRUCTUUR

De afgelopen vijf jaar vielen er 98 dodelijke slachtoffers (66%) op gemeentelijke wegen in de provincie Utrecht. Van de verkeersslachtoffers die de politie registreerde viel 79% op gemeentelijke wegen. In 2018 vielen er ruim 1400 slachtoffers op gemeentelijk wegen. Het ging in 37% van de gevallen om een fietser, 20% inzittenden van personenauto's, 14% bromfietzers, 11% snorfietzers, 7% voetgangers, 6% elektrische fietsers, 4% motors en 1% berijders van een scootmobiel.

Wij willen de Utrechtse gemeenten stimuleren om proactief aan de slag te gaan met verkeersveiligheid. Om verkeersonveilige situaties aan te pakken, komt er een bijdrageregeling op basis van cofinanciering vanuit dit uitvoeringsprogramma. Het gaat hierbij om een relatief kleine maatregelen. In totaal is er van 2019 tot en met 2023 € 10 miljoen beschikbaar voor bijdragen aan gemeentelijke projecten. De gemeente staat als wegbeheerder aan de lat voor een goede uitvoering van de gesubsidieerde projecten. De voorwaarde voor cofinanciering is dat gemeenten bij de aanvraag aangeven op welke manier de maatregel bijdraagt aan een verbetering van de verkeersveiligheid. Zij kunnen dit onderbouwen vanuit een historisch ongevallenbeeld (kwantitatief) en vanuit afwijkingen op de geldende richtlijnen en standaarden (kwalitatieve beoordeling). Alleen subjectieve onveiligheid als onderbouwing (we ontvangen veel klachten) is niet voldoende.

Projecten die onderbouwd bijdragen aan de verkeersveiligheid willen we stimuleren. Dit kan kwantitatief (er gebeuren veel incidenten) of kwalitatief (de weginrichting voldoet niet en dit leidt tot risico's) worden onderbouwd, eventueel in combinatie met een hoog onveiligheidsgevoel.

In de provincie Utrecht valt driekwart van de slachtoffers onder kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers en (gemotoriseerde) tweewielers). Wij stimuleren daarom vooral maatregelen die gericht zijn op het verminderen van de verkeersveiligheidsrisico's voor deze verkeersdeelnemers. Denk aan locaties waar kwetsbare verkeersdeelnemers en gemotoriseerd verkeer elkaar kruist of mengt.

De helft van verkeersslachtoffers op de eerste hulp van ziekenhuizen in Nederland viel in 2018 bij ongevallen waarbij geen gemotoriseerd verkeer betrokken was. Het gaat hierbij om ongevallen tussen fietsers onderling, tussen fietsers en voetgangers of om eenzijdige ongevallen. We belonen de maatregelen die dit risico verminderen. Dit zijn vaak relatief simpele ingrepen om bijvoorbeeld de verkeersveiligheid van lokale fietspaden te verbeteren. Denk aan het verbreden van drukke fietspaden, het aanbrengen van kant- of asmarkering op (onverlichte) fietsroutes, het verwijderen van onnodige obstakels op- of naast het fietspad of het aanpassen van de scheiding tussen fietspad en trottoir. Fietspaden die onderdeel zijn van het regionaal fietsnetwerk krijgen geen subsidie vanuit de subsidieregeling verkeersveiligheid.

Wij belonen voorstellen die inzetten op een combinatie van infrastructurele maatregelen en handhaving en/of educatie, bijvoorbeeld het realiseren van een schoolzone in combinatie met het stimuleren van ouders om met de fiets te komen en/of de controle op foutparkeerders door BOA's.

Wij stimuleren maatregelen voor de kwetsbare verkeersdeelnemer en maatregelen die gericht zijn op een combinatie tussen infrastructuur, handhaving en educatie.

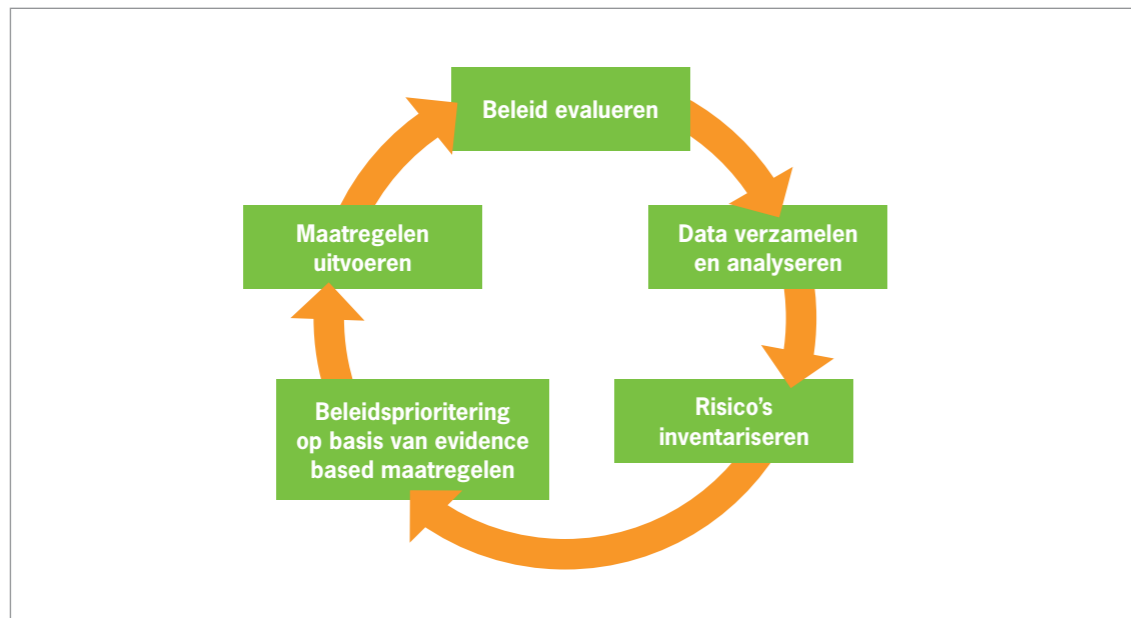
De provincie biedt een uitgebreid educatie-, voorlichtings- en campagnepakket (zie actielijn 3). Specifieke educatie, voorlichting of campagnes die aansluiten bij regionale (bestuurlijke) thema's, ontwikkelingen en risicogroepen komen ook in aanmerking voor subsidie. In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 is aangegeven dat alle regio's en gemeenten aan de slag moeten met een uitvoeringsagenda en een risicoanalyse. Wanneer vanuit de risicoanalyse thema's naar voren komen die lokaal spelen, kan de gemeente daarvoor ook subsidie aanvragen.

Wij stimuleren innovatieve ideeën en onderzoeken vanuit gemeenten en de samenleving, en vragen als tegenprestatie kennisdeling over de pilot/praktijkproef.

Wij stimuleren innovatieve ideeën en onderzoeken en wij belonen gemeenten die aan de slag gaan met een regionale risicoanalyse.

De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het doelmatig besteden van het beschikbare budget. Wij bieden mogelijkheden om onderbouwde subsidieaanvragen te doen. Hiervoor ontsluiten wij data en analysemogelijkheden (zie ook actielijn 5). Het is de taak van de gemeenten om risico's te inventariseren, onderbouwde maatregelen te prioriteren (voor de subsidieaanvraag) en de maatregelen uit te voeren volgens de beleidscyclus (figuur 8). Om de effectiviteit van de maatregelen te beoordelen, vragen we gemeenten de gesubsidieerde maatregelen te monitoren en de resultaten hiervan te delen.

In de subsidieregeling worden alle exacte voorwaarden voor subsidieverlening opgenomen.



Figuur 8: beleidscyclus maatregelen.

## RESULTAAT ACTIELIJN 2

NAAM ONDERDEEL	STIMULERINGSBIJDRAGE GEMEENTELIJKE INFRASTRUCTUUR
opdracht	Gemeenten stimuleren om proactief aan de slag te gaan met het verbeteren van de verkeersveiligheid.
omschrijving aanpak	We zetten in op de ontwikkeling van een bijdrageregeling die gemeenten in staat stelt om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het is de taak van de gemeenten om risico's te inventariseren, onderbouwde maatregelen te prioriteren (voor de subsidieaanvraag) en deze maatregelen uit te voeren. Onze aandacht gaat daarbij uit naar maatregelen die de verkeersveiligheid van de kwetsbare verkeersdeelnemers verbetert.
uitgaven	€ 10.000.000 (periode 2019-2023).
resultaat	Gemeenten gaan pro-actief aan de slag en maken gebruik van de bijdrageregeling. Door het inventariseren van de risico's op hun wegennet en die actief aan te pakken, verbetert de verkeersveiligheid op de gemeentelijk wegen.



### ACTIELIJN 3: VERKEERSEDUCTIE EN -VOORLICHTING

Verkeerseducatie en -voorlichting hebben vooral een preventieve functie. Het doel ervan is het aanleren en verbeteren van kennis, inzicht, vaardigheden en houding<sup>16</sup> en het bewustmaken van mensen van hun status, kwetsbaarheid en verantwoordelijkheid in het verkeer. Dit is allemaal noodzakelijk voor een veilige verkeersdeelnemers. Het gebrek aan statusonderkenning, kennis en vaardigheden zien we als verkeersveiligheidsrisico's. Daarom biedt de provincie Utrecht, in het kader van het concept 'Permanente verkeerseducatie'<sup>17</sup>, verkeerseducatie en -voorlichting aan. We realiseren een breed basisprogramma verkeerseducatie voor 0- tot 15-jarigen, jonge bestuurders en ouderen. We zorgen voor de regionale verdieping van de 4 landelijke verkeersveiligheids-campagnes: BOB, MONO, Fietsverlichting en Snelheid. Als provincie zorgen wij voor de regionale doorvertaling van deze campagnes en faciliteren de Utrechtse gemeenten met campagnemiddelen. We bieden daarnaast de flexibiliteit voor gemeenten om ook regionale campagnes, educatie of voorlichting aan te vragen die aansluiten bij regionale thema's. Voorwaarde hierbij is dat het pakket onderdeel uitmaakt van de Toolkit van het KpVV/CROW.

We faciliteren een breed aanbod aan educatie, voorlichting en interventies. We sluiten aan bij landelijke campagnes en bieden gemeenten de ruimte om aan de slag te gaan met lokale thema's.

De provincie Utrecht zet haar middelen in waar onze schaalgrootte efficiëntie en kwaliteitsvoordelen oplevert. Via aanbestedingen zorgen we ervoor dat er kwalitatief goede educatie- en voorlichtingsproducten tegen de beste prijzen in de hele provincie aangeboden worden aan scholen en gemeenten. Wij nemen het contractmanagement en de kwaliteitsbewaking voor onze rekening. Bij producten waar lokaal maatwerk belangrijk is, geven we gemeenten de ruimte om zelf hun producten te kunnen inkopen. De opdrachtnemers zijn verantwoordelijk voor het behalen van de doelstellingen wat betreft het bereik van een interventie. Zij rapporteren daarover periodiek. We richten de overeenkomst zo in dat de opdrachtnemer wordt gestimuleerd deze doelstellingen te halen.

De provincie Utrecht zorgt al decennia voor een basisaanbod aan verkeerseducatieproducten. Daar hebben we al heel lang ervaring mee. De wetenschap achter voorlichting (gedragsverandering) heeft echter de afgelopen tien jaar een enorme ontwikkeling doorgemaakt. Resultaat: de manier hoe voorlichting nu en in de toekomst wordt georganiseerd, verandert. Daar hebben we nog weinig ervaring mee. Kennis over communicatie en voorlichting is aanwezig, maar de capaciteit is zeer beperkt. De roep om wel serieus aandacht te geven aan voorlichting wordt echter steeds sterker. Zo omvat het SPV ook negen thema's waarvan er maar liefst zes gericht zijn op de verkeersdeelnemer en zijn gedrag. Daarvan zegt het SPV bovendien dat dit gedrag niet (alleen) met infrastructurele of technologische ontwikkelingen beïnvloed kan worden.



De elektrische fiets blijft populair, zeker onder de oudere doelgroep.

<sup>16</sup> Bijvoorbeeld begrip voor de kwetsbaarheid en onervarenheid van andere weggebruikers.

<sup>17</sup> 'Permanente verkeerseducatie': verkeersdeelnemers gedurende hun gehele 'verkeersleven' de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bijbrengen voor een veilige deelname aan het verkeer. Bron: CROW.

Uit sociaalpsychologisch wetenschappelijke<sup>18</sup> experimenten blijkt dat normtransformatie op microniveau (kleine groepjes individuen, bijvoorbeeld familie, vriendenkring) heel effectief kan zijn. Wij onderzoeken de komende vier jaar hoe campagnes op dit microniveau uitgevoerd kunnen worden en wat onze rol daarbij kan zijn. Daarvoor is samenwerking met gemeenten (medewerkers verkeer, communicatie en welzijn) en met belangenorganisaties essentieel. We weten dat (de beleving van) verkeersonveiligheid een belangrijk thema is in veel buurten. We willen daarom buurten stimuleren om zelf aan de slag te gaan met lokale thema's. We stimuleren bewoners om zelf kleinschalige en lokale initiatieven uit te voeren die bijdragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid. Denk aan 30 kilometer per uur stickeracties, remwegdemonstraties of het zelf uitvoeren van verkeersonderzoek of snelheidsmetingen.

We investeren in de periode 2019 tot en met 2023 in totaal € 5,88 miljoen in deze actielijn. Via deze actielijn geven we een invulling aan de volgende thema's, die grotendeels overeenkomen met thema's uit het SPV:

- kwetsbare verkeersdeelnemers;
- onervaren verkeersdeelnemers;
- veroorzakers;
- afleiding in het verkeer;
- snelheid in het verkeer;
- rijden onder invloed.

Deze thema's staan hieronder uitgewerkt.

#### THEMA 1: KWETSBARE VERKEERSDEELNEMERS

Met kwetsbare verkeersdeelnemers bedoelen we voetgangers, fietsers en (elektrisch) gemotoriseerde tweewielers. Zij nemen relatief onbeschermd deel aan het verkeer en hebben per definitie een hogere kans om slachtoffer te worden in het verkeer. Vanwege de broosheid van kinderen en ouderen geldt dat deze groepen extra kwetsbaar zijn. In de provincie Utrecht stijgt het aandeel slachtoffers te voet, op de fiets en de e-bike. Daarnaast zijn oudere verkeersdeelnemers oververtegenwoordigd in het aantal ernstige slachtoffers en het aantal verkeersdoden.

De fysieke kwetsbaarheid van ouderen in combinatie met nieuwe en snellere soorten fietsen (zoals e-bikes en speed pedelecs), de toegenomen drukte op het fietspad en de toenemende rol die afleiding speelt op de fiets, zorgen voor het grote aandeel slachtoffers onder deze groep. De onbewust onbekwame oudere willen we eerst bewust onbekwaam maken en daarna bewust bekwaam. Door het landelijke project 'Doortrappen'<sup>19</sup> de komende jaren verder uit te rollen, willen we deze groep oudere fietsers bewustmaken van de eigen kwetsbaarheid in het verkeer en achteruitgang in vaardigheden. Wij faciliteren de uitrol van dit programma, de uitvoering blijft primair een taak van de gemeenten. Om dit onderwerp bij gemeenten op de agenda te zetten, gaan we als provincie werken aan een intentieverklaring.

<sup>18</sup> Postmes, T., Steg, L. & Keizer, K., 2009, De menselijke beslisser: *Over de psychologie van keuze en gedrag*. Tiemeijer, W. L. & Thoma, C. A. (eds.). Amsterdam: Amsterdam University Press, p. 139-162 (WRR-verkenningen; vol. 22).

<sup>19</sup> Zie <https://www.doortrappen.nl> voor meer informatie.





Het leren van de verkeersregels en gevaarherkenning tijdens het verkeersexamen.

Vanuit Doortrappen zetten we in op de verbetering van de fietsvaardigheid van senioren. Dit doen we onder meer door het aanbieden van diverse interventies, waaronder fietsvaardigheidstrainingen voor gebruikers van de e-bike. We gaan onderzoeken of we dit programma kunnen uitbreiden met de speed-pedelec. We zetten vanwege de vergrijzing en het langer mobiel blijven van ouderen extra in op deze doelgroep.

Over de oorzaken van slachtoffers onder voetgangers is nog (te) veel onbekend om educatiepakketten of voorlichting uit te rollen. VeiligheidNL concludeert wel dat onder de voetgangers de ouderen oververtegenwoordigd zijn. We voeren de komende jaren onderzoek uit naar de oorzaken van slachtofferongevallen onder voetgangers. Hiervoor gebruiken we onder meer ambulancedata.

We verbeteren de verkeersveiligheid onder kwetsbare verkeersdeelnemers door:

- jaarlijks meer ouderen te bereiken met fietsvaardigheidstrainingen en ze bewust te maken van de eigen kwetsbaarheid;
- ons naast de reguliere fiets ook te focussen op e-bikes en speed-pedelecs;
- verder onderzoek te doen naar slachtofferongevallen met voetgangers.

#### THEMA 2: ONERVAREN VERKEERSDEELNEMERS

Elk kind dat gewond raakt in het verkeer is er 1 te veel. In 2018 zijn er 45 kinderen (tot en met 11 jaar) gewond geraakt in het verkeer in de provincie Utrecht, waarvan de meeste te voet en te fiets. Wij zijn ervan overtuigd dat het structureel aanleren van vaardigheden op jonge leeftijd leidt tot veiliger verkeersgedrag op oudere leeftijd. We onderkennen hierin de (voorbeeld)rol van de ouders. Ouders zijn daarom een doelgroep waarmee we kinderen indirect willen bereiken. Verkeerseducatie is daarom ook onderdeel van het wettelijke verplichte lespakket voor basisscholen. We streven er dan ook naar dat alle basisschoolleerlingen verkeerseducatie krijgen.

Het basisprogramma verkeerseducatie voor scholieren bevat producten die beogen een fundament voor veilig verkeersgedrag te creëren. Te beginnen met 0- tot 4-jarigen die samen met hun ouders kennis maken met het verkeer. Bij de 4- tot 12-jarigen ligt de nadruk op het leren van de verkeersregels (theoretisch verkeersexamen) en gevaarherkenning.

Veruit de meeste verkeersslachtoffers onder middelbare scholieren zitten op een fiets. Zij moeten goed geïnformeerd zijn over de risico's op de (nieuwe) schoolroute. Daar ligt een belangrijke taak voor de ouders. Daarnaast spelen risicovolle gedragingen zoals afleiding, roodlichtnegatie en de positie op het fietspad vermoedelijk een belangrijke rol.

Ook 16- en 17-jarigen die voor het eerst op een gemotoriseerde tweewieler rijden óf jonge bestuurders van personenauto's vallen onder de groep onervaren verkeersdeelnemers. Zij hebben nog steeds de grootste kans om te verongelukken in het verkeer. Educatie voor deze doelgroep heeft minder effect, daarom zetten we in op interventies. Wij zoeken hiervoor de samenwerking op met scholen.

We verbeteren de verkeersveiligheid voor onervaren verkeersdeelnemers door:

- ouders te wijzen op hun voorbeeldrol in het verkeer;
- alle basisschoolleerlingen te bereiken met verkeerseducatie;
- in te zetten op gerichte educatie en interventies op middelbare scholen.

#### THEMA 3: GEMOTORISEERDE VERVOERSWIJZEN

Als kwetsbare verkeersdeelnemers in aanraking komen met een vrachtwagen, bestelbus, personenauto, bromfiets of motor, zijn het vaak de voetgangers en (elektrische) fietsers die slachtoffer worden. De gemotoriseerde vervoerswijzen blijven daarom aandacht vragen als belangrijke veroorzaker van slachtofferongevallen. Het gaat hierbij vaak om bestuurders van personenauto's, specifiek om jonge en oudere bestuurders maar ook om vrachtverkeer en beroepsvervoer (pakket- en maaltijdbezorgers). Vanwege de verslechterde registratie en de AVG is er te weinig bekend over de veroorzakers en toedracht van slachtofferongevallen. We zetten vol in op de doorontwikkeling van andere databronnen, zoals de ambulance- en ziekenhuisdata die wel inzichten geven in de veroorzakers. Tot die tijd gaan we door met de bestaande maatregelen: de praktijkdag voor jonge automobilisten en het opfrissen van de rijvaardigheid van seniore automobilisten. We gaan onderzoek doen naar het verbeteren van het verkeersgedrag van beroepsvervoer.

We verminderen het aantal slachtofferongevallen door aan de slag te gaan met veroorzakers:

- de rijvaardigheid van jonge automobilisten te verbeteren;
- de mogelijkheden te onderzoeken om het gedrag van beroepsvervoerders te verbeteren;
- de veroorzakers en de toedracht van slachtofferongevallen beter inzichtelijk te maken en daar op te acteren.

#### THEMA 4: AFLEIDING IN HET VERKEER

Met afleiding in het verkeer bedoelen we dat de verkeersdeelnemer visuele, cognitieve, auditieve en/of manuele afleiding ervaart, vaak met de smartphone als een van de belangrijkste bronnen van afleiding. Vermoeidheid is een andere, vaak voorkomende oorzaak van ongevallen. Een vermoeide bestuurder is zich niet meer volledig bewust van wat er om hem heen gebeurt. De vermoeidheid komt bijvoorbeeld door verstoring van het dag- nachtritme, slaapproblemen, te lang doorrijden en onderbelasting (monotone rijtaak).<sup>20</sup> Anders dan bij het gebruik van alcohol, medicijnen of drugs is de mate van vermoeidheid niet eenvoudig objectief vast te stellen. We moeten daarvan een inschatting maken op een indirecte manier.<sup>21</sup> Afleiding door een smartphone is eenvoudiger vast te stellen. Daarop kun je ook eenvoudig inzetten. Daarom willen we de komende jaren veel aandacht geven aan afleiding door een smartphone.

Er loopt op dit moment een onderzoek naar de effectiefste mogelijkheden om aandacht te besteden aan afleiding in het verkeer bij de schoolgaande jeugd: 'Fietsen met Focus 2.0'. Wij voeren in 2019 twee pilots uit in het kader van deze campagne met ondersteuning van PubLab. De uitkomsten van dit onderzoek (verwachting eind 2019) moeten ons helpen om het aanbod voor schoolgaande jeugd beter op de doelgroep af te stemmen en daarmee effectiever te maken. Bij een succesvolle afronding van de pilots bekijken we of er een deel van het huidige programma van educatie voor middelbare scholieren afgebouwd kan worden. En of de geteste interventies via een aanbesteding voor alle scholieren in deze doelgroep beschikbaar kunnen komen.

In 2018 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een nieuwe campagne gelanceerd tegen afleiding in het verkeer onder de slogan MONO. Het doel van de MONO-campagne is om bestuurders (fietsers en gemotoriseerd verkeer) geen telefoon en/of sociale media te laten gebruiken tijdens het rijden. De campagne richt zich ook op hun sociale omgeving met de gedachte 'Als je weet dat iemand onderweg is, stuur dan geen berichten'. De boodschap van de campagne is dus: rij zonder afleiding. Wij zetten de komende jaren in op een verandering van de sociale norm over afleiding in het verkeer door de MONO-campagne te omarmen.

De SWOV constateert dat bevordering van de veiligheidscultuur binnen bedrijven kan helpen tegen afleiding door telefoongebruik tijdens het rijden. Deze lijn komt samen met het punt uit de mobiliteitsvisie<sup>22</sup> van de provincie Utrecht. Dat omschrijft dat we voor verkeersveiligheid een appel willen doen op ieders verantwoordelijkheid en afspraken willen maken met werkgevers over een veilige organisatiecultuur (verkeersveiligheid en arbeidsomstandigheden). Denk aan richtlijnen voor werknemers over alcoholvrij rijden, gebruik van de mobiele telefoon onderweg en het zelf optreden tegen snelheidsovertredingen. Wij zijn zelf ook een werkgever en hebben als organisatie verklaard MONO te rijden. Hiermee zetten we zelf een voorbeeld en hopen andere organisaties en werkgevers te inspireren om MONO als beleid in te voeren: door het goede voorbeeld te tonen, wordt onze boodschap sterker.

We verminderen het aantal verkeersdeelnemers dat op de spoedeisende hulp terecht komt door afleiding in het verkeer door:

- een gerichte aanpak van afleiding onder middelbare scholieren uit te zetten;
- een landelijke MONO-campagne te omarmen en regionaal te versterken;
- werkgevers te stimuleren om afleiding in het verkeer onder werknemers te minimaliseren; we beginnen bij onszelf.

<sup>20</sup> Van de fietsslachtoffers op de spoedeisende hulp (SEH) gaf 19% aan dat enige vorm van afleiding (mede) een rol had gespeeld bij het ontstaan van het ongeval (Valkenberg et al., 2017). Vermoeidheid onder automobilisten speelt naar schatting in 10 tot 15% van de ernstige ongevallen een belangrijke rol (SWOV, 2012b). Vertaald naar de prognoses voor 2030 gaat het om zo'n 40 tot 70 verkeersdoden en 1100 tot 1800 ernstig verkeersgewonden. Bron: SWOV-rapport *Hoe verkeersveilig kan Nederland zijn in 2030?*, R-2018-17B, Den Haag 2018.

<sup>21</sup> Vermoeidheid in het verkeer: oorzaken en gevolgen. SWOV-factsheet, augustus 2012. SWOV, Leidschendam.

<sup>22</sup> Mobiliteitsvisie 2014-2028, Samenwerken met werkgevers, p.8.

#### THEMA 5: SNELHEID IN HET VERKEER EN RIJDEN ONDER INVLOED

We streven ernaar om samen met het Openbaar Ministerie en politie initiatieven te ontwikkelen voor activiteiten die zich bevinden op het snijvlak van handhaving en voorlichting. Doel daarvan is om verkeersdeelnemers bewust te maken van hun snelheidsgedrag én om bewustzijn van de risico's van het gebruik van alcohol in het verkeer te creëren. Op dit moment zijn er de zogenaamde BOB-teams. Die ondersteunen de alcoholcontroles van de politie en de landelijke campagne van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. We zijn van plan de BOB-teams voort te zetten. Deze activiteiten hebben een preventief karakter en ondersteunen bovendien actielijn 4: versterking van verkeershandhaving.

#### THEMA 6: KWALITEIT EN CONTINUÏTEIT

We streven ernaar binnen de verkeerseducatie de nieuwste inzichten op het gebied van gedragsprincipes, gedragsbeïnvloeding en communicatieprincipes in te zetten. Daarom kijken we van alle verkeerseducatie-producten in ons aanbod of die getoetst zijn binnen de Toolkit van het KpVV/CROW<sup>23</sup> op kwaliteit (didactiek, pedagogiek en gedragswetenschappen). Ruim een jaar voor afloop van het aanbestede educatiepakket onderzoeken we of verlenging van hetzelfde pakket gewenst is of dat er betere alternatieve pakketten zijn. Dit doen we om de kwaliteit en continuïteit van de verkeerseducatie te handhaven.

Tot slot ondersteunen we gemeenten met kennis en expertise op het gebied van educatie en voorlichting. We willen periodiek (eens per jaar) de gemeenten bezoeken en lokale behoeftes/problemen bespreken.

We kijken of het volledige pakket aan educatie, voorlichting en campagnes aansluit bij de behoefte van de gemeenten.

#### RESULTAAT ACTIELIJN 3

NAAM ONDERDEEL	VERKEERSEUCATIE EN -VOORLICHTING
opdracht	Aanbieden van een breed programma verkeerseducatie voor onder meer 0- tot 15-jarigen, jonge bestuurders en ouderen én het zorgen voor de regionale verdieping van de vier landelijke verkeersveiligheidscampagnes: BOB, MONO, fietsverlichting en snelheid.
omschrijving aanpak	We geven invulling aan zes verschillende thema's die gericht zijn op het gedrag in het verkeer. Dit zijn: <ul style="list-style-type: none"><li>• kwetsbare verkeersdeelnemers;</li><li>• onervaren verkeersdeelnemers;</li><li>• veroorzakers;</li><li>• afleiding in het verkeer;</li><li>• snelheid in het verkeer;</li><li>• rijden onder invloed.</li></ul>
uitgaven	€ 5.880.000 (periode 2019-2023).
resultaat	De kennis over verkeersveilig gedrag neemt toe, waardoor het aantal verkeerslachtoffers als gevolg van risicovolle gedragingen afneemt.

<sup>23</sup> <https://www.crow.nl/mobiliteit-en-gedrag/tools/toolkit>

## ACTIELIJN 4: VERSTERKING VAN VERKEERSHANDHAVING

De gezamenlijke ambitie van wegbeheerders, maatschappelijke organisaties, de politie en het Openbaar Ministerie (OM) is het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Handhaving heeft een effect op degene die de bekeuring krijgt. Daarnaast heeft het een preventieve werking, omdat een hogere subjectieve pakkans leidt tot minder verkeersovertredingen. Meer verkeershandhaving versterkt de naleving van verkeersregels en dus de verkeersveiligheid. De verkeershandhaving richt zich via projectmatige inzet op vijf prioriteiten: Veelgepleegde huftefeiten (inclusief agressie), Afleiding, Roodlichtnegatie, Alcohol en drugs en Snelheid (VARAS). Deze prioriteiten komen overeen met de risicovolle gedragingen zoals genoemd in het SPV. Om de verkeersveiligheid in onze provincie te verbeteren, is het noodzakelijk de verkeershandhaving te versterken.

Verkeershandhaving is een taak van de politie in samenwerking met het OM. Het Verkeershandhavingsplan werkt de projectmatige inzet uit naar prioriteit en naar locatie. De provincie Utrecht valt samen met Flevoland en Gooi- en Vechtstreek onder politie-eenheid Midden-Nederland. Momenteel actualiseert het OM de Leidraad Verkeershandhaving. Dat bevat de kaders voor het verkeershandhavingsplan van de politie. Naast Team Verkeer, dat planmatig handhaaft, kunnen ook de basisteams zich inzetten voor verkeershandhaving. De inzet van basisteams komt ter sprake in de lokale driehoek (OM, politie, burgemeester).

Wij maken ons hard voor een actueel handhavingsplan verkeer voor de komende jaren. Wij werken actief samen met de gemeenten, de politie en het OM om het effect van de verkeershandhaving te versterken. We doen dit op de volgende manieren:

- voorzitten en aanjagen van de werkgroep verkeersveiligheid;
- data-analyse voor risicogestuurde handhaving;
- versterken van de koppeling van handhaving met provinciale campagnes en voorlichting;
- lobbyen voor regionale thema's en de inzet van voldoende capaciteit.



Meer handhaving versterkt de naleving van verkeersregels en dus de verkeersveiligheid.

We lichten de bovenstaande punten hieronder nader toe.

### GEZAMENLIJK OVERLEG VERKEERSVEILIGHEID

Wij streven naar een verkeersveiligheidsoverleg binnen de provincie waar alle wegbeheerders, de politie en het OM aanschuiven. In de werkgroep staat kennisdeling over Infrastructuur, Educatie en Handhaving (de 3E's) centraal. De deelnemers aan dit overleg bespreken ook de politie-inzet: zowel de inzet van Team Verkeer vanuit het Handhavingsplan Verkeer als de inzet van basisteams vanuit de integrale veiligheidsplannen. Wij nemen als regisseur de rol als voorzitter en aanjager van de werkgroep en zetten in op structurele, proactieve afstemming tussen wegbeheerders, OM en de politie. In deze werkgroep maken we ons sterk voor de risicogestuurde aanpak, ook met betrekking tot handhaving.

Om de effectiviteit van de handhaving te verbeteren, is het voor snelheid en rood licht wenselijk te handhaven op risicovolle locaties. Op afleiding en alcohol en drugsgebruik handhaaft de politie gedragingen. In de werkgroep worden gemeenten aangespoord om risicovolle locaties en gedragingen in beeld te brengen en te delen met politie en OM. Dat kan onder meer met behulp van de data en analysemogelijkheden die de provincie aanbiedt. Hierbij staat de risicogestuurde aanpak centraal. Het uiteindelijk bepalen van de handhavingslocaties is de taak van de politie. De politie krijgt hierdoor handvaten om risicogestuurd te handhaven en neemt dit op in het Handhavingsplan Verkeer.

We streven naar een vastgesteld regionaal handhavingsplan verkeer.

### LEVEREN VAN INPUT VOOR RISICOGESTUURDE HANDHAVING

#### 1. Op onze eigen wegen

Wij analyseren risicovolle locaties waar snelheidsoverschrijdingen en/of roodlichtnegatie leiden tot verkeersveiligheidsrisico's. Eerst kijken we of de inrichting en de afstelling van de VRI's voldoende is. Zo ja, dan verzoeken we om handhaving. Locaties op provinciale wegen die objectief onveilig zijn, dragen we elk kwartaal aan bij het OM. We vragen onderbouwd flitspalen en/of trajectcontroles aan wanneer dat nodig is. In de afgelopen periode heeft het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) op onze provinciale wegen op ons verzoek acht extra flitspalen voor controle op snelheid en rood licht geplaatst. Op de N230 (Zuilense Ring) en N414 (van Baarn naar Bunschoten) komen trajectcontrolesystemen, die bekeuren op basis van de gemiddelde snelheid. Voor handhavingsaanvragen op 30 kilometer per uur wegen kunnen klachten, enquêteresultaten en een hoge gereden snelheid ook aanleiding zijn voor handhaving. Tot slot zetten we smiley-borden in om weggebruikers positief te stimuleren om de snelheidslimiet na te leven.

Per kwartaal bepalen we waar op provinciale wegen verkeershandhaving gewenst is voor de prioriteiten snelheid en roodlichtnegatie.

#### 2. Ter ondersteuning van gemeenten

We stellen informatie beschikbaar waarmee gemeenten handhavingsverzoeken voor controles op roodlichtnegatie en snelheidsoverschrijding kunnen onderbouwen. De handhavingsverzoeken komen aan bod in het verkeersveiligheidsoverleg. We houden gemeenten op de hoogte over nieuwe data en analysemogelijkheden zoals ambulancedata en het verkeersveiligheidsmodel die gemeenten kunnen gebruiken voor hun eigen analyses. In de werkgroep verkeersveiligheid bespreken we ontwikkelingen en relevante gemeentelijke thema's op het gebied van handhaving. Kennisdeling staat hierbij centraal. Tot slot stelt de provincie smiley-borden beschikbaar voor gemeenten.

De provincie ondersteunt de gemeenten met data waarmee zij keuzes voor locaties voor gewenste handhaving voor de prioriteiten roodlicht en snelheid kunnen onderbouwen.

## GEDRAGSBEÏNVLOEDING EN HANDHAVING

Gedragverandering en voorlichting zijn effectiever in combinatie met verkeershandhaving en vice versa. Wij zetten daarom in op een integrale aanpak, waarvan ook de infrastructuur onderdeel is. Enkele voorbeelden zijn:

- inzet van BOB-teams bij alcoholcontroles door de politie (politiebreed);
- inzet van BOB-teams bij festivals;
- fietsverlichtingscampagne 'Ik val op' in samenwerking met de politie (basisteams);
- afleidingscampagne 'MONO' (actie tegen socialmediagebruik in het verkeer) in combinatie met politie (thema voor Team Verkeer, maar wordt politiebreed opgepakt); wij leveren hiervoor onder meer campagnemateriaal.

Wij zijn voorstander van een nog sterkere koppeling tussen verkeershandhaving en gedragsbeïnvloeding via campagnes en voorlichting. We gebruiken hiervoor de landelijke campagnes van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, wanneer die interessant zijn met een regionale doorvertaling.

BOB-teams zijn aanwezig bij alle alcoholcontroles waar de politie om vraagt.

## LOBBY REGIONALE THEMA'S

Wij hebben vanuit onze regisseursfunctie het overzicht over de thema's waarvoor de handhaving in de provincie een toegevoegde waarde kan hebben. Daarom houden we de vinger aan de pols als het gaat om verkeersveiligheidsrisico's. Het kan hierbij bijvoorbeeld gaan over de plaats op de weg van snorfietzen en speed pedelecs of andere thema's die binnen gemeenten spelen. Vanuit de actielijn data en innovatie (actielijn 5) kijken we continu naar nieuwe databronnen om de analyse voor risicogestuurde handhaving verder te verbeteren. Tot slot maakt de provincie zich hard voor een versterking van de verkeershandhaving door te lobbyen voor meer handhavingcapaciteit en daarmee voor een grotere zichtbaarheid van de politie op straat.

## RESULTAAT ACTIELIJN 4

NAAM ONDERDEEL	VERSTERKING VAN VERKEERSHANDHAVING
opdracht	Het effect van de verkeershandhaving versterken door een verbeterde samenwerking tussen de overheid, maatschappelijke organisaties, het OM en de politie versterken.
omschrijving aanpak	<ul style="list-style-type: none"><li>• voorzitten en aanjagen van de werkgroep verkeersveiligheid;</li><li>• data-analyse voor risicogestuurde handhaving;</li><li>• versterken van de koppeling van handhaving met provinciale campagnes en voorlichting;</li><li>• lobbyen voor regionale thema's en de inzet van voldoende capaciteit.</li></ul>
uitgaven	€ 300.000 (periode 2019-2023).
resultaat	Afspraken over een langdurige samenwerking samengevat in een actueel handavingsplan verkeer voor de komende jaren.

## ACTIELIJN 5: DATA EN INNOVATIES

We zetten in op een risicogestuurd beleid, waarmee we als wegbeheerder (potentieel) onveilige locaties aanpakken. Om de risico's systematisch in beeld te brengen en te monitoren, is betrouwbare data cruciaal. Hierbij gaat het om data over onder meer:

- inrichting van de provinciale infrastructuur;
- inzichten in (toedracht van) ongevallen;
- risicovolle gedragingen (gereden snelheid, roodlichtnegatie, alcoholgebruik, afleiding);
- verkeersstromen & intensiteiten;
- voertuigbezit- en gebruik;
- demografische ontwikkelingen.

De (verkeerskundige) inzichten, voortkomend uit data, vormen het fundament voor de invulling van de overige actielijnen. We houden vinger aan de pols en daar waar nodig sturen we bij. We doen dit door:

- omstandigheden die onveilig gedrag in de hand werken in beeld te brengen;
- onveilig gedrag te meten;
- risico's en onveilige situaties te analyseren;
- maatregelen te evalueren;
- de ontwikkeling van het aantal slachtoffers te monitoren.

We zetten in op het genereren, het analyseren en het ontsluiten van (nieuwe) databronnen. Dat helpt wegbeheerders in te zetten op een efficiënt en effectief verkeersveiligheidsbeleid.

Wij willen (de oorzaken van) alle slachtofferongevallen in de provincie in beeld hebben.

## ONGEVALLENREGISTRATIE: DE BASIS OP ORDE

Jarenlang is de ongevallenregistratie vanuit de politie de basis geweest voor ons verkeersveiligheidsbeleid. De kwaliteit van de registratie is de afgelopen decennia niet stabiel gebleken, waardoor het uitdagend was om verkeersveiligheid goed te monitoren. Inmiddels is de registratie weer verbeterd. Maar essentiële kenmerken zoals een betrouwbare locatie, de toedracht van ongevallen en de vervoerswijzen van betrokken partijen bij ongevallen registreert de politie niet (voldoende). Bovendien registreert de politie alleen de ongevallen waarbij de politie zelf aanwezig is geweest.

Uit onderzoek van de provincie Utrecht, in samenwerking met VeiligheidNL, blijkt uit de data van de ambulance- en ziekenhuizen dat de politie ongeveer een vierde van de verkeersongevallen registreert. Verder zijn gegevens over de exacte locatie of de toedracht veelal niet beschikbaar. We beseffen dat feitelijke data over (ernstige) slachtofferongevallen cruciaal is en blijft voor het in kaart brengen van risicogroepen, risicolocaties en risicogedragingen. Daarom zetten we samen met VeiligheidNL vol in op het ontwikkelen van data van ambulances en ziekenhuizen. Momenteel zijn een viertal spoedeisende hulpafdelingen in het westen van de provincie en de regionale ambulancedienst aangesloten. Het streven is om alle spoedeisende hulpafdelingen in de provincie Utrecht aan te laten haken om tot een regionale dekking te komen.

We vergelijken de databronnen met elkaar om afwijkingen te signaleren. We koppelen deze ongevallen aan de door de politie geregistreerde ongevallen, zodat er een betrouwbare complete dataset ontstaat. We weten nog weinig over de oorzaken van ongevallen met voetgangers, (eenzijdige) elektrische fietsen en speed pedelecs. Dit speelt landelijk. We verkennen of de ambulance- en spoedeisende hulpdata hier meer inzicht in bieden.

Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheden om via de regionale ambulancedienst diepte-analyses uit te voeren (bijvoorbeeld toedracht eenzijdige fietsongevallen) door in direct contact te komen met verkeersslachtoffers. Deze inzichten werken we uit in een dashboard dat we provinciebreed beschikbaar stellen, zodat ook andere wegbeheerders over deze informatiebron beschikken. Wij lopen hiermee voorop in Nederland en delen daarom onze ervaringen met de andere provincies in Nederland, maar ook met het CROW, het SWOV, het Rijk en het ministerie.

#### WEGVAKONVEILIGHEIDSLIJST

We stellen op basis van de laatste ongevallencijfers een wegvakonveiligheidslijst op. Deze monitor richt zich op doelgroepen. We koppelen informatie over de leeftijd, de vervoerswijze van het slachtoffers (en mogelijk ook de veroorzakers) aan de bevolkingsopbouw en het voertuigbezit en -gebruik. Hiermee maken we jaarlijks inzichtelijk hoe de doelgroepen zich ontwikkelen en hoe die zich verhouden tot de educatie- en voorlichtingsinzet.

#### SPI-KOMPAS

We werken aan een SPI-kompas (Safety Performance Indicatoren, ook wel risico-indicatoren), waarin we verkeersveiligheidsrisico's analyseren en visualiseren. Voorbeelden zijn werkelijk gereden snelheden en roodlicht-negatie die we combineren met de (nieuwe) ongevallendata. Gemeenten krijgen ook toegang tot de systemen (het dashboard). Zo ontstaat er een bruikbaar instrument om lokaal aan de slag te gaan met het risicogestuurde verkeersveiligheidsbeleid.

#### ONDERZOEK NAAR WEGKENMERKEN

We willen exact weten hoe onze provinciale wegen eruit zien en gebruikt worden. We inventariseren daarom systematisch de inrichting van het provinciale wegennet. We zetten deze wegkenmerken af tegen de gebruiks- en gedragskenmerken. Het gaat dan om de werkelijk gereden snelheden, de intensiteiten en de verkeersstromen voor zowel het gemotoriseerd als het langzaam verkeer. Waar mogelijk combineren we risicolocaties met de (nieuwe) ongevallendata. Hiermee ontstaat een overzicht met veiligheidsknelpunten dat we onder meer in actielijn 1 'veilige provinciale infrastructuur' kunnen inzetten voor een prioritering. Omdat we binnen de ongevalregistratie een verschuiving zien in de slachtofferdoelgroepen, leggen we de focus op locaties waar de kwetsbare verkeersdeelnemers (veelal fietsers en voetgangers) het gemotoriseerd verkeer kruisen.

#### VERKEERSVEILIGHEIDSMONITOR

Met behulp van de verkeersveiligheidsmonitor bieden we een gestructureerd overzicht van de (lopende) verkeersveiligheidsgegevens van alle gemeenten én een gestructureerd overzicht voor de provincie als geheel. We brengen hiermee de actuele stand van zaken voor elke gemeente en de provincie in zijn geheel in beeld. Het dient ook als platform voor het uitwisselen van kennis en ervaring. De digitale applicatie maakt het mogelijk om gegevens op regionaal en/of gemeentelijk niveau te analyseren en te vergelijken met andere gemeenten (over de jaren heen).

#### VERKEERSVEILIGHEIDSMODEL

In het verkeersveiligheidsmodel brengen we verkeersonveilige locaties inzichtelijk door middel van kunstmatige intelligentie. We doen dit door een koppeling te maken tussen het provinciale (fiets)netwerk en een brede dataset met onder meer:

- ongevallen per wegvak
- OpenStreetMap data
- verkeersintensiteiten
- snelheden
- verkeersstromen
- de wegbeleving (subjectieve onveiligheid)
- de beheerobjecten in de omgeving.

Het model kan worden ingezet als NSI (Network Safety Index om de verkeersveiligheid van de infrastructuur te beoordelen. Daarnaast maakt het model inzichtelijk wat potentieel onveilige locaties zijn. Dit zijn locaties waar nog geen noemenswaardige ongevallen hebben plaatsgevonden, maar - vanwege de aanwezigheid van risicoverhogende factoren - de kans op een ongeval aanzienlijk is.

#### RESULTAAT ACTIELIJN 5

NAAM ONDERDEEL	DATA EN INNOVATIES
opdracht	Het beschikbaar stellen van verkeersveiligheidsgerelateerde data zodat we ongevallen en de risico's op ongevallen systematisch in beeld brengen en de effectiviteit van maatregelen kunnen monitoren.
omschrijving aanpak	Risicogestuurd beleid vereist betrouwbare data. Door de monitoring van de risico-indicatoren en het verbeteren van de ongevalregistratie stellen we de andere actielijnen in staat de juiste keuzes te maken in de aanpak van risicovolle locaties, risicogroepen en risicogedragingen. Daarnaast werken we aan uiteenlopende systemen (SPI-kompas, veiligheidspiramide, dashboard ambulance- en SEH-data) welke beschikbaar moeten komen voor alle Utrechtse wegbeheerders. Hiermee bieden de gemeenten een bruikbaar instrument om lokaal aan de slag te gaan met risicogestuurde verkeersveiligheid.
uitgaven	€ 1.250.000.
resultaat	Door het op orde brengen van de data en andere actielijnen daarmee te voeden, zijn we in staat een proactief verkeersveiligheidsbeleid te voeren.

### 3. HOE?

Dit uitvoeringsprogramma is er op gericht om de verkeersveiligheid in de provincie Utrecht te verbeteren. Voor de periode 2019 tot en met 2023 zijn daarvoor de onderstaande middelen beschikbaar. De beschikbare budgetten zijn indicatief verdeeld naar jaarschijven. De daadwerkelijk bestedingen worden aangepast en vastgesteld via de planning en control cyclus en het daarbij behorende Meerjarige Investerings Planning Mobiliteit.

#### FINANCIËN

In tabel 7 staat de conceptbegroting voor de periode 2019-2023.

BEDRAGEN * 1000	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAAL PRO-GRAMMA
via trajectstudies	1.678	1.678	1.678	1.678	1.678	<b>8.390</b>
aparte veiligheidsinvesteringen	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	<b>5.000</b>
veilige berm	1.130	1.029	2.570	691	2.240	<b>7.660</b>
<b>totaal investeringen verkeersveiligheid MIP (actielijn 1)</b>	<b>3.808</b>	<b>3.707</b>	<b>5.248</b>	<b>3.369</b>	<b>4.918</b>	<b>21.050</b>
bijdragen verkeersveiligheid (actielijn 2)	0	3.400	2.400	2.200	2.000	<b>10.000</b>
<b>totaal bijdragen verkeersveiligheid</b>	<b>-</b>	<b>3.400</b>	<b>2.400</b>	<b>2.200</b>	<b>2.000</b>	<b>10.000</b>
kleine infrastructurele maatregelen (actielijn 1)	150	150	150	150	150	<b>750</b>
educatie en voorlichting (actielijn 3)	765	1.215	1.290	1.290	1.290	<b>5.850</b>
versterken handhaving (actielijn 4)	60	60	60	60	60	<b>300</b>
data en innovatie (actielijn 5)	250	250	250	250	250	<b>1.250</b>
implementatie SPV	25	75	0	0	0	<b>100</b>
<b>totaal beleidsuitvoering verkeersveiligheid</b>	<b>1.250</b>	<b>1.750</b>	<b>1.750</b>	<b>1.750</b>	<b>1.750</b>	<b>8.250</b>

Tabel 7: de conceptbegroting voor de periode 2019-2023.

#### PROGRAMMATEAM

In tabel 8 staat welke rollen horen bij het programma verkeersveiligheid. De benodigde menskracht is berekend vanuit de inhoud van de voorgaande hoofdstukken. Per rol is aangegeven aan welke actielijn deze rol een bijdrage levert en hoeveel tijd (fte) ervoor nodig is. Het gaat hier om een inschatting van de gemiddelde inzet, de inzet kan fluctueren per periode. In totaal is er 11,1 fte (een fte is 36 uur) nodig voor dit uitvoeringsprogramma. In 2020 is er nog een fte extra nodig voor de invoering van het SPV. Voor een aantal rollen doen we een beroep op collega's buiten het domein (ondersteuning inkoopproces is belegd bij inkoop en subsidiemedewerker is belegd bij subsidies).

De programmamanager is verantwoordelijk voor de uitvoering van het programma verkeersveiligheid. Per actielijn is een verantwoordelijk coördinerend beleidsmedewerker aangesteld. Eind 2019 en in 2020 komt er tijdelijk een projectleider implementatie SPV. Daarnaast is er aantal algemenere rollen die binnen het domein mobiliteit zijn belegd en die een bijdrage leveren aan meerdere actielijnen. Het gaat dan om de accountmanager, projectcontroller, projectondersteuning en projectmonitoring. De verkeerskundige data-analyse voedt vanuit actielijn 5 de overige vier actielijnen.

ROLLEN	DRAAGT BIJ AAN ACTIELIJN					totaal fte
	1 veilige provinciale infrastructuur	2 stimuleringsbijdrage gemeenten	3 verkeerseducatie, voorlichting	4 versterken van verkeershandhaving	5 data en innovatie	
programmamanager						1,0
projectleider invoering SPV 2030						1,0
accountmanager						0,3
projectcontroller						0,1
projectondersteuning						0,5
ondersteuning inkoopproces						0,3
projectmonitoring						0,3
coördinerend beleidsmedewerker infrastructuur						1
inhoudelijk adviseur/auditor projecten veilige infrastructuur						0,8
projectleider uitvoering infrastructuur						0,5
adviseur subsidies gemeenten						0,5
subsidiemedewerker - verlenen en vaststellen						0,3
coördinerend beleidsmedewerker gedrag						1
adviseur interventies						1
adviseur educatie						1
beleidsmedewerker handhaving						0,5
coördinerend beleidsmedewerker data en innovaties						1
data-analist verkeerskundig						1
<b>totaal verkeersveiligheid</b>						<b>11,1</b>

Tabel 8: de rollen horend bij het programma verkeersveiligheid.

