

Voortgangsrapportage najaar 2024

Intentieverklaring en
uitvoeringsagenda verkeersveiligheid

Op naar nul verkeersslachtoffers!



Inleiding

Sinds 2019 is er nieuw landelijk verkeersveiligheidsbeleid dat toewerkt naar de ambitie van een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 en nul verkeersslachtoffers in 2050.

Dit beleid is vastgelegd in het [Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2023 \(SPV2030\)](#) en hanteert een risicogestuurde aanpak. De provincie Utrecht heeft deze aanpak omarmt met de doorvertaling in de [Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid \(RUA\)](#). De RUA is via een [intentieverklaring](#) bestuurlijk vastgesteld.

Meer en een betere regionale samenwerking is één van de pijlers uit het SPV2030. Deze samenwerking is vormgegeven binnen de RUA. In de intentieverklaring die hieraan ten grondslag ligt, is afgesproken om jaarlijks de voortgang te monitoren. De resultaten worden bestuurlijk ter informatie aangeboden via het Utrechts Verkeer en Vervoer Beraad (UVVB).

Voor u ligt de voortgangsrapportage over 2024. Het betreft het derde voortgangsrapport sinds de ondertekening van de intentieverklaring eind 2021. Ieder voortgangsrapport kent een specifieke focus. In 2022 stonden financierings- en subsidiemogelijkheden centraal. In 2023 het proces en de voortgang van uitvoering. Dit derde rapport focust op de evaluatie van een vijftal gerealiseerde verbetermaatregelen.



Financiën

Voortgangsrapportage 1 (2022)

Proces

Voortgangsrapportage 2 (2023)

Maatregelen

Voortgangsrapportage 3 (2024)



In de provincie Utrecht is er over de periode 2022 tot en met 2024 voortgang geboekt met de regionale verkeersveiligheidsaanpak. Deze rapportage bevat de monitoring van deze voortgang. Hiervoor heeft Arcadis met Utrechtse wegbeheerders gesproken en een vijftal verbetermaatregelen getoetst. Uit de monitoring is gebleken dat in deze periode uiteenlopende verbetermaatregelen zijn gerealiseerd die de regionale prioritaire risicothema's aanpakken. Gelijktijdig zijn er ook aandachtspunten die de ambitie uit de intentieverklaring in de weg zitten, zoals beperkte uitvoeringscapaciteit, beperkte beschikbare financiële middelen en het niet/onvoldoende toepassen van risicogestuurd werken.

De beoordeling van een aantal uitgevoerde infrastructurele maatregelen laat zien dat in de provincie Utrecht met name prioriteit is gegeven aan de veiligheid van fietsers, voetgangers en het aanpakken van onveilig ingerichte 50 km/u-wegen.

De aanpak van verkeersonveiligheid heeft blijvende aandacht nodig. Het is van belang dat alle Utrechtse wegbeheerders verkeersveiligheid hoog op de agenda houden, de samenwerking vanuit de RUA blijven voortzetten en de financiële en inhoudelijke kansen aangrijpen die nodig zijn om de verkeersveiligheid in de provincie te verbeteren. De in 2025 vrijkomende financiële middelen uit de derde tranche van de Rijksimpuls is er daar één van. Ook zal het aantal beschikbare handhavingsmiddelen vanuit het CVOM de komende jaren toenemen. Tot slot is het van belang om als regio invulling te geven aan relatief nieuwe maatregelen zoals de uitvoering van de GOW30, het verlagen van de maximumsnelheid van 80 naar 60 km/h, het stimuleren van het dragen van een fietshelm en het ontwikkelen en uitvoeren van lokale gedragsmaatregelen.



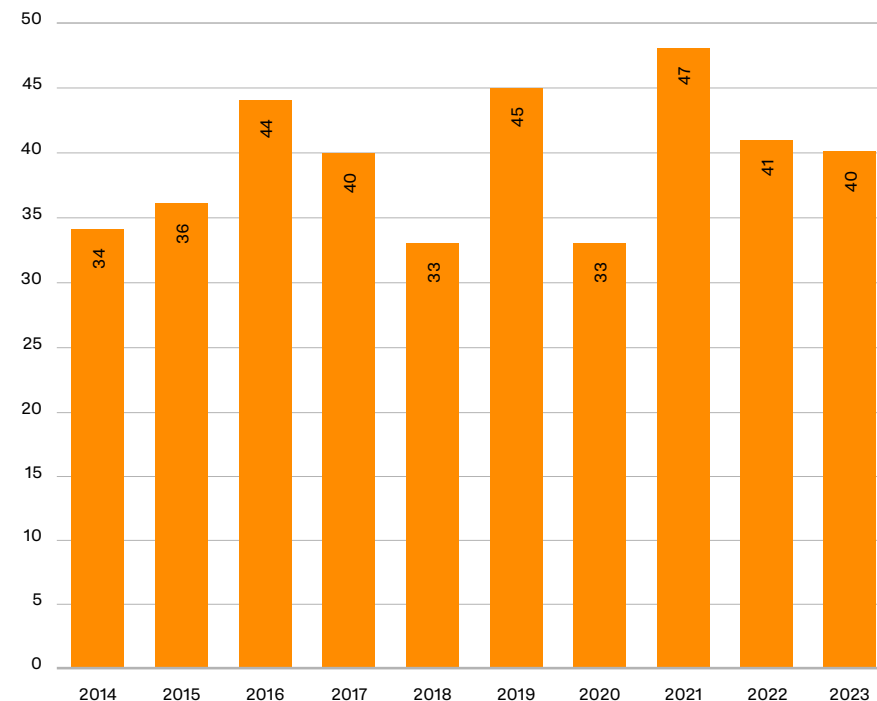
Trends in verkeersveiligheid

De provincie Utrecht streeft naar een duurzame, vitale regio. Een goede bereikbaarheid te voet, per fiets, openbaar vervoer en auto in een verkeersveilige omgeving is hierbij essentieel. Iedere verkeersdeelnemer moet veilig aan het verkeer kunnen deelnemen. Publicaties over het aantal verkeersslachtoffers laten zien dat veilig thuiskomen echter niet vanzelfsprekend is.

Zo zijn in 2023 in **Nederland** 684 verkeersdoden gevallen. Dit is een landelijke afname van 61 verkeersdoden ten opzichte van 2022, toen er 745 verkeersdoden te betreuren waren (CBS, 2024). Ondanks deze afname is het aantal verkeersdoden in 2023 opnieuw hoger dan de aantallen in de periode tussen 2010 en 2021. Sinds 2010 neemt ook het landelijk aantal verkeersgewonden toe. De gevolgen van verkeersonveiligheid zijn groot. Het persoonlijk leed van slachtoffers en nabestaanden is onbeschrijfelijk. Daarnaast is de maatschappelijke schade, onder andere door schade aan voertuigen, medische kosten en filekosten, in Nederland toegenomen tot ruim €27 miljard per jaar (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2022).

In de **provincie Utrecht** fluctueert het jaarlijks aantal verkeersdoden en het aantal verkeersgewonden. Over de langere periode is er geen dalende trend waarneembaar (zie figuur 1 & 2). In 2023 kwamen in de provincie Utrecht 40 personen bij een verkeersongeval om het leven, dit is één verkeersdode minder dan in 2022.

Fietsers en verkeersdeelnemers van 60 jaar of ouder vormen in de provincie Utrecht veruit de grootste groepen onder de verkeersdoden en -gewonden. Zo was circa 70% van het totaal aantal ernstig verkeersgewonden in 2022 een fietser. Dit aandeel nam de afgelopen jaren gestaag toe, met name onder 60-plussers. De landelijke cijfers tonen aan dat fietsslachtoffers steeds vaker een e-bike gebruiken (minimaal 40%). De verwachting is dat dit ook voor de provincie Utrecht geldt.

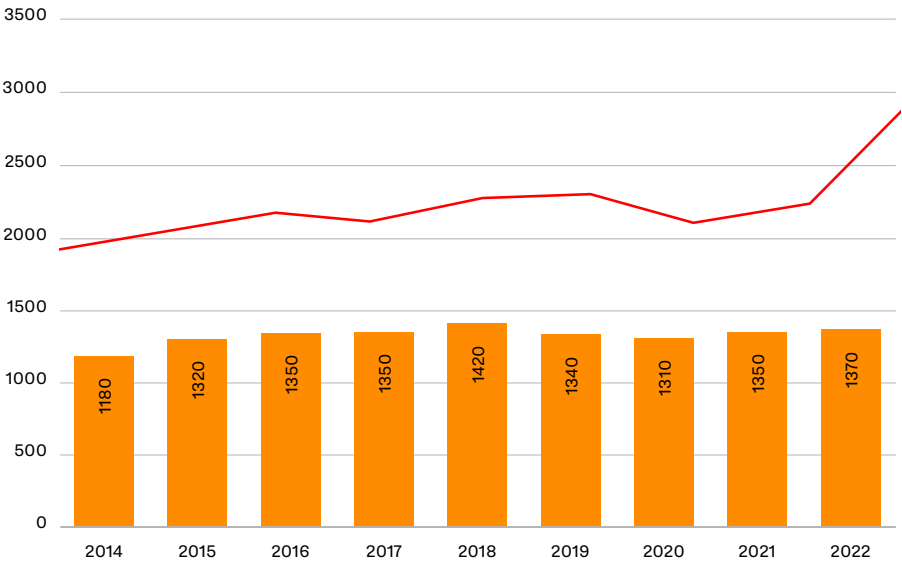


Figuur 1: Het aantal verkeersdoden in de provincie Utrecht (2014 t/m 2023) (bron: CBS).

Aantal verkeersdoden in de provincie Utrecht	
2014	34
2015	36
2016	44
2017	40
2018	33
2019	45
2020	33
2021	47
2022	41
2023	40

Belangrijke context hierbij is dat het ongevalsrisico van ouderen groter is dan bijvoorbeeld bij jongere bestuurders. Dit heeft onder andere te maken met de fysieke kwetsbaarheid van ouderen. De groep ouderen is ook relatief groot door een dubbele vergrijzing (er komen meer oudere bij en mensen worden ook nog eens ouder). Daarnaast blijven oudere langer mobiel, actiever in het verkeer, en fietsen vaker (elektrische) langere afstanden (SWOV, 2024).

De provincie Utrecht neemt als wegbeheerder van de provinciale infrastructuur en als gebiedsregisseur in de provincie de verantwoordelijkheid om het aantal verkeersongevallen en het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Ieder verkeersslachtoffers is er immers één te veel. Toenemende verkeersdruk, maar ook factoren zoals vergrijzing, modaliteit- en mobiliteitsverandering, zetten de ambitie voor minder verkeersslachtoffers onder druk. Deze veranderende omstandigheden vragen om nieuwe maatregelen en meer samenwerking. Samenwerking binnen én buiten de regio, met andere overheden, politie, (CV)OM en maatschappelijke partners, waarbij ieder aan zijn of haar verantwoordelijkheden werkt.



■ Aantal verkeersgewonden in de provincie Utrecht
■ Aantal verkeersgewonden in Nederland x 10

Figuur 2: Het aantal verkeersgewonden in Nederland en in de provincie Utrecht (2014 t/m 2022) (bron: SWOV).

	Aantal verkeersgewonden in de provincie Utrecht	Aantal verkeersgewonden in Nederland
2014	1.180	20.100
2015	1.320	20.900
2016	1.350	21.900
2017	1.350	21.600
2018	1.420	23.000
2019	1.340	23.200
2020	1.310	21.500
2021	1.350	22.700
2022	1.370	27.700

De twaalf prioritaire risicothema's

Om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen, hebben de Utrechtse wegbeheerders in 2021 twaalf prioritaire verkeersveiligheidsrisico's vastgesteld (figuur 3). Samen met de hieraan gekoppelde verbetermaatregelen bepalen deze risicothema's de focus voor de periode 2021-2024. De thema's zijn onderverdeeld naar doelgroepen (verkeersdeelnemers) die aandacht behoeven omdat ze kwetsbaar zijn, weinig ervaring in het verkeer hebben of risicovol gedrag vertonen en naar risico's in het verkeerssysteem (infrastructurele kenmerken) die onveiligheid kunnen veroorzaken.

Mede omdat de RUA in 2024 afloopt, is dit het moment om de resultaten te evalueren, terug te kijken op het proces en om de risicothema's te actualiseren. De actualisatie van de risicothema's maakt onderdeel uit van de *Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave 2025 - 2029*, die naar verwachting begin 2025 verschijnt. Ook de RUA en de intentieverklaring krijgen als vervolg hierop een herijking.

Hoe werken wij regionaal samen?

Conform het SPV2030 heeft de provincie Utrecht sinds 2020 een regionale overlegstructuur voor verkeersveiligheid opgezet. In deze regionale verkeersveiligheidsoverleggen motiveren en inspireren deelnemende stakeholders elkaar over een doelmatige verkeersveiligheidsaanpak. Kennisdeling over thema's zoals de GOW30, risicogestuurd werken, het gebruik van subsidiemogelijkheden en de aanpak van onveilige fietspaden staat centraal.

Bij het overleg schuiven vrijwel alle Utrechtse wegbeheerders aan, net zoals de politie, (CV)OM, VVN, de Fietzersbond, de ANWB en het KennisnetwerkSPV. Uit de evaluatie blijkt dat deelnemers, met name (kleine) wegbeheerders, het waarderen om de mogelijkheid te krijgen kennis te delen en op de hoogte te blijven van actuele ontwikkelingen. Niet bij alle gemeenten is de beschikbare tijd voor verkeersveiligheid groot. Door collectief aan kennisdeling te doen, kan de beschikbare verkeersveiligheidstijd effectief worden benut.

Utrechtse risicogroepen en gedrag (wie en waardoor)

Basisschoolleerlingen

Middelbare scholieren

Jongeren op brom en snorfiets

Oudere fietsers

Snelheidsovertredingen

Rijden onder invloed

Risico's in het Utrechtse verkeerssysteem (waar)

Drukke heterogene fietspaden

Onveilig ingerichte fietspaden

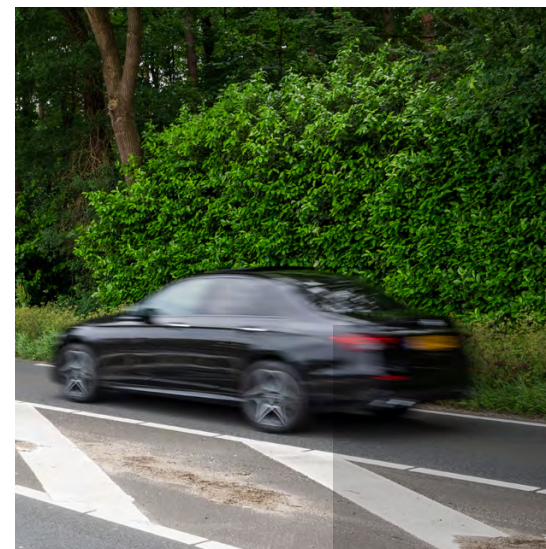
Ongeloofwaardige 30-wegen

Fietsvoorzieningen 50-wegen

Snelheidsverschillen 60-wegen

Onveilige bermen 60/80-wegen

Figuur 3: De twaalf Utrechtse risicothema's



Voortgang regionale uitvoeringsagenda

Onderstaand overzicht laat zien welke wegbeheerder op welke risicothema's inzet in de periode vanaf 2022 tot nu (peildatum in augustus 2024).

Het overzicht in figuur 4 is het resultaat van een inventarisatie waarbij alle wegbeheerders input leverden over de voortgang van hun verkeersveiligheidsbeleid. Het overzicht laat zien op welke risicothema's de wegbeheerders inzet beogen met verbetermaatregelen.

Legenda

- Wegbeheerder heeft in de RUA (2021) maatregelen aangedragen binnen het risicothema, maar heeft sindsdien (2021, 2022, 2023, 2024) geen voortgang geboekt.
- Wegbeheerder heeft in de RUA (2021) maatregelen aangedragen binnen het risicothema en heeft sindsdien (2021, 2022, 2023, 2024) voortgang geboekt met het realiseren van maatregelen.
- Wegbeheerder heeft in de RUA (2021) geen maatregelen aangedragen binnen het risicothema.

	Amersfoort	Baarn	Bunnik	Bunschoten	De Bilt	De Ronde Venen	Eemnes	Houten	IJsselstein	Leusden	Lopik	Montfoort	Nieuwegein	Oudewater	Renswoude	Rhenen	Soest	Stichtse Vecht	Utrecht (gem.)	Utrechtse Heuvelrug	Veenendaal	Vijfheerenlanden	Wijk bij Duurstede	Woerden	Woudenberg	Zeist	Rivierland (Waterschap)	Utrecht (prov.)
Utrechtse risico- groepen en gedrag (wie en waardoor)	Basisschoolleerlingen	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	Middelbare scholieren	●	●	●	●	●	■	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	■	●	●	●	●	●	●	●
	Jongeren op brom en snorfiets	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Oudere fietsers	●	■	●	●	■	●	●	■	●	●	●	●	●	■	●	■	●	●	■	●	●	●	■	●	●	■	●
	Snelheidsovertredingen	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	Rijden onder invloed	●	●	●	●	●	■	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Risico's in het Utrechtse verkeers- systeem (waar)	Drukke heterogene fietspaden	●	□	□	■	●	□	■	●	■	□	●	□	●	□	□	■	□	●	●	■	■	●	●	■	●	●	□
	Onveilig ingerichte fietspaden	●	□	□	■	●	■	●	●	●	□	●	□	●	■	□	■	□	●	●	●	●	●	●	■	●	●	●
	Ongeloofwaardige 30-wegen	●	●	■	●	●	■	●	●	●	□	●	□	●	■	●	●	□	●	●	●	●	●	●	■	●	□	□
	Fietsvoorzieningen 50-wegen	■	□	□	●	●	■	●	●	●	□	●	□	●	□	□	■	□	●	●	●	●	●	●	□	●	□	●
	Snelheidsverschillen 60-wegen	□	□	□	■	■	■	●	●	●	□	□	□	□	■	□	■	□	●	●	□	□	●	■	■	■	●	●
	Onveilige bermen 60/80-wegen	□	□	□	□	□	□	□	□	●	□	□	□	□	■	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	●	●

Figuur 4: De voortgang en focus van het verkeersveiligheidsbeleid

Terugblik op de afgelopen periode: 2022 tot en met 2024

Wat is er de afgelopen jaren bereikt?

Figuur 4 laat zien dat de Utrechtse verkeersveiligheidsaanpak breed is, alle risicothema's aangepakt worden en dat de meeste wegbeheerders voortgang boeken met de aanpak van een groot aantal risicothema's. Door middel van de RUA heeft de aanpak van verkeersonveiligheid bij wegbeheerders een hogere prioriteit gekregen. Dit heeft bijgedragen aan het realiseren van veel verbetermaatregelen.

Kijkend naar de risicogroepen en -gedraging, valt op dat de wegbeheerders het voornemen hadden om op alle thema's in te zetten. Voor de groepen basisschoolleerlingen en middelbare scholieren is dat voornemen bij de meeste wegbeheerders ook daadwerkelijk omgezet in maatregelen, mede omdat de provincie voor deze groepen educatiepakketten en voorlichting aanbiedt. Ook is de ruime meerderheid van de Utrechtse gemeenten aangehaakt bij het programma Doortrappen, dat gericht is op de veiligheid van oudere fietsers. Voor de gemeenten Usselstein, Renswoude en de Utrechtse Heuvelrug geldt dat zij in 2025 met het programma gaan starten. Kijkend naar de oververtegenwoordiging van ouderen in de ongevals cijfers, is de uitvoering van dergelijke maatregelen dan ook noodzakelijk.

Het voornemen om maatregelen te richten op jonge brom- en snorfietsers is nog door weinig wegbeheerders uitgevoerd. Dat lijkt met name te komen doordat de provincie tot voor kort nog geen maatregelen voor deze doelgroep aanbood aan mede-wegbeheerders. Het thema is nog wel steeds actueel. De provincie biedt daarom sinds juli 2024 een nieuwe interventie aan, namelijk de interventie Scooter Elite (door Team Alert). Deze aanpak is gericht op jonge brom- en snorfietsers en gaat vooral over gevaarherkenning en inzage in het eigen gedrag. De verwachting is dat deze interventie in 2025 door meer wegbeheerders wordt ingezet.

De risicovolle gedragingen 'rijden onder invloed' en 'het overtreden van de snelheid' worden door vrijwel alle wegbeheerders aangepakt. Denk hierbij aan de inzet van smiley displays, BOB-teams bij evenementen en het aanvragen van (flex)flitspalen bij het OM.

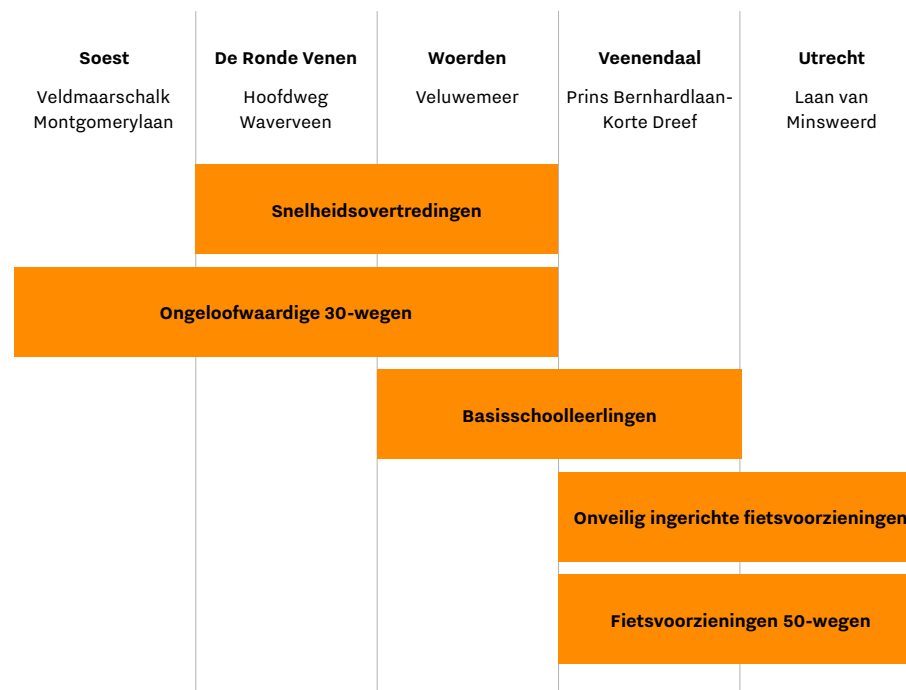
De inzet op thema's in het Utrechtse verkeerssysteem, die meer infra-structureel van aard zijn, kent meer variatie. Sommige wegbeheerders zetten op alle thema's in, terwijl andere focus aanbrengen op de dominante, actuele veiligheidsrisico's. Wegbeheerders nemen onder andere maatregelen om fietsoversteken veiliger in te richten, fietspaden te verbreden en schoolzones te realiseren. Ook een relatief kleine maatregel zoals het weghalen van paaltjes op fietspaden is door veel wegbeheerders toegepast.



Om een beeld te krijgen van (het effect van) verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals deze in het kader van de RUA zijn uitgevoerd, is door Arcadis het effect van een vijftal verbeteringen getoetst. Het zijn infrastructurele maatregelen, verspreid over de gemeenten De Ronde Venen, Soest, Utrecht, Veenendaal en Woerden. De maatregelen zijn gekoppeld aan een of meerdere van de twaalf prioritaire risicothema's uit de RUA. In het overzicht hiernaast is te zien bij welke thema's de maatregelen hoofdzakelijk aansluiten. De maatregelen zijn in de periode 2021-2024 gerealiseerd en hebben vooral als doel om de rijsnelheid van het gemotoriseerd verkeer te reduceren, de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer te verbeteren en de leefbaarheid te vergroten. Drie van de vijf maatregelen zijn gerealiseerd met cofinanciering vanuit de provincie en/of het Rijk.

Uit de toetsing blijkt dat de verkeersveiligheid van langzaam verkeer prioriteit heeft. De gerealiseerde maatregelen hebben hierbij een positief effect op zowel de verkeersveiligheid als de verkeersveiligheidsbeleving. Ook voldoen de locaties beter aan de gewenste richtlijnen. Onderstaand de conclusies per maatregel:

- Op de Veldmaarschalk Montgomeryweg in Soesterberg is klinkerverharding op een 30-weg toegepast, de weg versmalt en het trottoir verbreed. De maatregelen werken attentieverhogend, snelheidsverlagend en bevorderen het overzicht.
- Op het Veluwemeer in Woerden, waar kruispunten zijn heringericht en plateaus zijn toegepast, wordt de snelheid voor het verkeer gereduceerd op het kruispuntvlak. Dit bevordert tevens het overzicht.
- De Hoofdweg in Waverveen binnen de bebouwde kom heeft een lagere maximumsnelheid (van 50 naar 30 km/h) en een opgerekte komgrens toegekend gekregen. Buiten de kom zijn de snelheidsremmende maatregelen een goede verbetering om de snelheid omlaag te brengen.
- Op de Laan van Minsweerd in Utrecht is een rijbaanscheiding toegepast. Dit maakt dat het belangrijkste risico, de menging van gemotoriseerd verkeer en fietsers op de afrit, gereduceerd is.
- Het aanbrengen van een middeneiland op de Prins Bernhardlaan in Veenendaal is een goede verbetering van de verkeersveiligheid geweest: fietsers hoeven niet langer in één keer de oversteek te maken.



■ Prioritaire risicothema's (2021 t/m 2024)

Wat is de rol van de RUA?

De RUA heeft voor structuur, samenwerking, prioriteit en doorpakken gezorgd in de Utrechtse aanpak van verkeersonveiligheid. Verkeersveiligheid is mede dankzij de RUA een prioritair thema geworden dat lokaal en regionaal meer en hoger op de agenda staat. De provincie heeft in het regionale verkeersveiligheidsbeleid een regierol, door wegbeheerders actief te betrekken en te informeren, subsidie te verstrekken en door (gedrags) maatregelen aan te bieden.

Door samen te werken en regionaal richting te geven aan het risicogestuurd werken, zijn de individuele wegbeheerders nog meer gemotiveerd en geactiveerd om aan de slag te gaan met de aanpak van verkeersonveiligheid. Iedere wegbeheerder heeft op basis van de RUA haar eigen areaal geïnventariseerd, geprioriteerd en op basis hiervan verbetermaatregelen getroffen of gepland. De status van deze maatregelen wordt continue gemonitord, wat helpt in het tijdig bijsturen. Ook geeft de RUA richting aan het lokale beleid. Diverse wegbeheerders hebben recent een lokaal verkeersveiligheidsplan opgesteld of zijn daarmee bezig. De risicothema's uit de RUA dienen daarvoor als kapstok.

Vanuit de RUA zijn wegbeheerders geïnformeerd over subsidieregelingen en is gezamenlijk opgetrokken om de subsidies te benutten en doelmatig in te zetten. De subsidieregelingen van de provincie en het Rijk geven wegbeheerders de mogelijkheid om bij projecten extra verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen. Dit betreffen ook maatregelen die anders (financieel) onhaalbaar zouden zijn. Wegbeheerders maken bovendien gebruik van praktische toepassingen die de provincie ontwikkelt en onder de aandacht brengt, zoals de verkeersveiligheidsmeter en de spoedzorg-data van de Regionale Ambulancevoorziening Utrecht (RAVU) en de spoedeisende-hulpafdelingen (SEH's). Deze subsidieregelingen en toepassingen dragen bij aan de omslag van een reactieve naar proactieve en risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak.

Wat beperkt de voortgang?

Beperkte uitvoeringscapaciteit, continuïteit en budgetten zijn voor wegbeheerders beperkende factoren bij de aanpak van verkeersveiligheid. Maatregelen worden hierdoor niet of later uitgevoerd. Dit heeft een negatieve invloed op de effectiviteit van het verkeersveiligheidsbeleid. Of en hoe groot dit probleem is verschilt per wegbeheerder, maar deze factoren zijn in de evaluatie bij meerdere wegbeheerders ter sprake gekomen.

Bij een aantal wegbeheerders staan de budgetten voor verkeersveiligheid onder druk. Dit zorgt ervoor dat relatief dure maatregelen op de lange baan worden geschoven. Prijsstijgingen van arbeid en materiaal dragen hier ook in negatieve zin aan bij. Wegbeheerders zonder vaste budgetten voor verkeer(sveiligheid) zijn vaak minder in staat om risicogestuurd te werken. Deze wegbeheerders werken meer op 'ad-hoc' basis of liften mee met de programmering van beheer en onderhoud. Dit heeft als voordeel dat financiële middelen efficiënt kunnen worden ingezet, maar het heeft als nadeel dat de programmering van beheer en onderhoud vaak leidend is voor verkeersveiligheidsverbeteringen.

(Co-)financieringsmogelijkheden maken meer maatregelen haalbaar. Wegbeheerders maken dan ook goed gebruik van de subsidieregelingen van de provincie en het Rijk, hoewel er ook bezwaren waren tegenover bepaalde voorwaarden van de subsidieregelingen. Zo vonden sommige wegbeheerders de bedragen die zij maximaal konden aanvragen niet in verhouding staan met de benodigde inspanning voor het aanvragen van subsidies. In de nieuwe tranche van het Rijk zijn deze voorwaarden aangepast, waardoor het proces beter aansluit op de wensen van de wegbeheerders. Er komt bijvoorbeeld een minimumbedrag voor kleine wegbeheerders, waardoor ook zij maatregelen kunnen realiseren die aangrijpen op de voor hen belangrijkste risico's. Verder is de bijdrageregeling van het Rijk opnieuw te combineren met de subsidieregeling van de provincie Utrecht. Het stapelen van subsidies is dan ook opnieuw toegestaan: 50% investeringsimpuls én 50% bijdrageregeling van de provincie Utrecht.

Vervolg

De verkeersveiligheidsaanpak in de provincie Utrecht heeft zich de afgelopen jaren sterk ontwikkeld. Er wordt door de RUA al jaren met alle stakeholders intensief en risicogestuurd (samen)gewerkt om de verkeersveiligheid in de provincie te verbeteren. Ondanks al deze inspanningen blijft het aantal verkeersslachtoffers in onze provincie, net als in heel Nederland, te hoog. Daarbij komt bovendien dat de verkeersveiligheid de komende jaren verder onder druk komt te staan, onder meer door verstedelijking, een steeds drukker verkeerstype, een grotere diversiteit aan typen vervoerswijzen en senioren die langer mobiel blijven. Blijvende aandacht voor verkeersveiligheid is hierdoor essentieel. Met gelijkblijvend beleid lijken (inter)nationale ambities, zoals een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 en nul verkeersslachtoffers in 2050, buiten bereik.



Het is duidelijk dat het verbeteren van de verkeersveiligheid vraagt om een lange adem waarbij extra ingezet moet worden op de risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak. Met het inzetten op bewezen effectieve maatregelen, die uit de combinatie van de 3 E's engineering (infrastructuur), education (gedragsbeïnvloeding/educatie) en enforcement (handhaving) bestaan, is een reductie van het aantal ernstige verkeersslachtoffers in de toekomst mogelijk. Om hier richting aan te geven heeft de SWOV in [De Utrechtse Staat van de Verkeersveiligheid \(2023\)](#) een aantal inhoudelijke aanbevelingen voor de provincie Utrecht gedaan:

- geef prioriteit aan de veiligheid van fietsers, bijvoorbeeld door het vergevingsgezind maken van alle fietsinfrastructuur en aandacht te generen voor helmtracht door fietsers;
- voorkom onveilig ingerichte 50 km/u-wegen: richt deze wegen in conform de richtlijnen voor een 50 km/u-weg of pas deze aan naar 30km/u-gebiedsontsluitingswegen (GOW30);
- om verkeersveiligheidsontwikkeling beter in de gaten te kunnen houden en beter te kunnen duiden, moeten de metingen van risico-indicatoren sterk verbeterd worden in kwaliteit en beschikbaarheid;
- handhaving blijft een belangrijke rol spelen in de verkeersveiligheid, met name op het gebied van afleiding in het verkeer.

Risicothema's komende periode

Bovenstaande aanbevelingen helpen om de verkeersveiligheidsaanpak een slag verder te brengen. Om hier meer richting aan te geven, herijken en concretiseren we momenteel samen met de betrokken stakeholders de prioritaire risicothema's (zoals vastgesteld in Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave 2020). Dit doen we door een cijfermatige analyse uit te voeren en door gebruik te maken van lokale, actuele en wetenschappelijke kennis. We verwachten de actualisatie van de Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave rond de aanstaande jaarwisseling af te ronden. In een opvolgende fase koppelen we het nieuwe pakket van verkeersveiligheidsrisico's aan bewezen effectieve maatregelen. Voor nu denken we aan de volgende thema's:

- Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers, met speciale aandacht voor:

Scholieren
Senioren
Mindervaliden
Gebruikers van snelle en/of aangedreven tweewielers

- Normvervaging, met speciale aandacht voor:

Snelheidsovertreding
Rijden onder invloed
Afleiding in het verkeer

- Onveilig gedrag op fietsvoorzieningen
- Onveilig ingerichte fietsvoorzieningen
- Oversteekvoorzieningen langzaam verkeer
- Onveilig ingerichte 50-wegen
- Ongeloofwaardige en onveilige 60- en 80-wegen

Kansen komende periode

Om de neerwaartse verkeersveiligheidstrend te keren is doorpakken dus noodzakelijk. Zoals beschreven, geven we meer richting aan effectieve maatregelen door de herijking van de prioritaire thema's. Deze vormen de basis voor de derde bijdrageregeling van het Rijk (openstelling begin 2025). Naast de beschikbare provinciale subsidies vormt deze subsidiemogelijkheid een belangrijke bron van verkeersveiligheidsgelden.

Hierbij is en blijft het van groot belang om met alle verkeersveiligheidspartners te blijven inzetten op de 3 E's en in te spelen op nieuwe en bewezen effectieve maatregelen. Infrastructureel zijn dit bijvoorbeeld de uitvoering van de GOW30 en het verlagen van de maximumsnelheid van 80 naar 60 km/h. Op het gebied van educatie en voorlichting het stimuleren van het dragen van een fietshelm en het ontwikkelen en uitvoeren van lokale gedragsmaatregelen op lokaal niveau. Op het gebied van handhaving gaat het om het inzetten van de focus- en flexflitsers en uitbreiden van vaste handhavingslocaties.

Conclusie

De RUA werpt zijn vruchten af en geeft richting aan regionale samenwerking en aan het risicogestuurd werken. Desondanks zijn (inter) nationale ambities, zoals een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 en nul verkeersslachtoffers in 2050, met gelijkblijvende inspanning onhaalbaar. Er is fors meer inspanning nodig. We roepen u en uw organisatie daarom op:

- verkeersveiligheid topprioriteit te laten zijn in uw beleid, inzet en continuïteit van uw medewerkers;
- goed en blijvend aan te haken op de regionale samenwerking, met andere wegbeheerders, de provincie en stakeholders verkeersveiligheid;
- verkeersveiligheid aan te pakken op basis van de risicogestuurde aanpak;
- gebruik te maken van de beschikbare subsidieregelingen;
- hierbij het (meer) gebruik van data en onderzoek als basis te blijven gebruiken;
- in de bestuurlijke driehoek met politie en het (CV)OM de inzet van verkeershandhaving te intensiveren;
- kansen te zien, te vernieuwen en te werken aan nieuwe maatregelen waarvan de effectiviteit bekend is.

Colofon

Dit document is opgesteld in samenwerking met de Utrechtse gemeenten, Waterschap Rivierenland, politie, Openbaar Ministerie en Arcadis Nederland B.V.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met

- **Anco Verstraaten**
anco.verstraaten@provincie-utrecht.nl
- **Daan Schouten**
daan.schouten@provincie-utrecht.nl

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

Vormgeving

OSAGE

Oktober 2024