

Utrechtse Verkeers- veiligheidsopgave 2025

Regionale Risicoanalyse

Ieder verkeersslachtoffer is er één teveel



Inleiding

De provincie Utrecht streeft naar een duurzame en 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.

Cijfers over het aantal verkeersslachtoffers laten zien dat veilig thuiskomen echter niet vanzelfsprekend is. Voor de komende jaren wordt, bij gelijkblijvend beleid, een stijging van het aantal ernstige verkeersgewonden verwacht, mede als gevolg van bevolkingsgroei en vergrijzing (SWOV, 2023).

Het leed dat verkeersslachtoffers en nabestaanden ervaren, heeft een grote impact. Daarnaast zijn de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen en -slachtoffers, onder andere door schade aan voertuigen, medische kosten en filekosten, in Nederland toegenomen tot ruim € 27 miljard per jaar (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2022). Tegelijkertijd is het verkeersbeeld in ontwikkeling. Er zijn nieuwe (elektrische) voertuigen, meer technologische (hulp)middelen, de drukte op wegen en fietspaden neemt toe en ouderen blijven langer mobiel. Daarnaast zorgt de aantrekkingskracht van de provincie Utrecht de komende jaren voor een toename van het aantal reisbewegingen. Deze ontwikkelingen, maar ook factoren zoals vergrijzing en modaliteits- en mobiliteitsveranderingen, hebben invloed op het verkeersgedrag en de algehele verkeers(on)veiligheid en zetten onze ambitie naar minder verkeersongevallen en minder verkeersslachtoffers onder druk.

Wat is er de afgelopen jaren bereikt?

Een stijging van het aantal ernstig verkeersgewonden in Nederland en een fluctuerend aantal verkeersdoden was in 2018 aanleiding voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) om het voortouw te nemen in het ontwikkelen van een nieuwe verkeersveiligheidsaanpak om deze trend te keren. In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) hebben overheden en maatschappelijke partners een nieuwe visie met een risicogestuurde aanpak en meer aandacht voor verkeersveiligheid vastgelegd. De provincie Utrecht heeft deze proactieve aanpak op basis van verkeersveiligheidsrisico's regionaal ingevuld met een Regionaal Verkeersveiligheidsoverleg dat vier keer per jaar plaatsvindt. Ook is de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid (RUA) in 2021 opgesteld. Op basis van regionaal geformuleerde risicothema's, het regionaal aanbieden van ongevallen- en infrastructurele data om deze risico's te monitoren en een provinciale subsidieregeling voor het toepassen van maatregelen hebben Utrechtse wegbeheerders de afgelopen jaren aanzienlijke vooruitgang geboekt in de aanpak van de verkeersveiligheid.

In een eerste stap richting de RUA is in 2020 een Regionale Risicoanalyse uitgevoerd, waaruit de meest prioritaire, regionale risicothema's naar voren zijn gekomen. Deze risicothema's zijn in juni 2020 vastgelegd in de Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave. De risicothema's zijn vastgesteld op basis van infrastructuur, verkeersgedrag en doelgroepen, zoals de doelgroep oudere fietsers, of verkeersgedrag zoals snelheidsovertredingen. Op basis van deze risicothema's is de RUA opgezet, een Verkeersveiligheidsopgave met verbetermaatregelen, gekoppeld aan een financieringsstrategie en uitvoeringsaanpak. Wegbeheerders hebben bijvoorbeeld structurele maatregelen getroffen om de infrastructuur veiliger te maken door de aanleg van veilige fietsoversteken, bredere fietspaden, schoolzones en het verwijderen van paaltjes op fietspaden. Daarnaast zijn risicovolle gedragingen in het verkeer, zoals rijden onder invloed en hardrijden, aangepakt met de inzet van BOB-teams, alcoholcontroles, smiley-displays en (flex)flitspalen. Hierbij zijn voornamelijk de politie en het OM betrokken.

Ook weten we van scholieren en ouderen op de fiets dat het kwetsbare verkeersdeelnemers zijn. Daarom zetten we in de provincie Utrecht al jaren in op educatie- en voorlichtingsprogramma's, zoals het programma Doortrappen dat specifiek is gericht op oudere fietsers.

De RUA was de afgelopen jaren de rode draad in de regionale samenwerking waarbij de risicothema's gebruikt zijn voor:

1. Inventariseren, prioriteren en realiseren van verbetermaatregelen, zowel door lokale wegbeheerders als door de provincie;
2. Kennisontwikkeling en -uitwisseling (middels Regionaal Verkeersveiligheidsoverleg);
3. Aanbieden van data en systemen binnen de regionale risicogestuurde aanpak (waaronder de Verkeersveiligheidsmeter en het dashboard van VeiligheidNL);
4. Aanvragen van subsidie (bij provincie en het Rijk);
5. Vergroten Bestuurlijke betrokkenheid;
6. Monitoring van de voortgang (jaarlijkse voortgangsrapportages).

De provincie Utrecht heeft met haar subsidieregeling de afgelopen jaren al 19 Utrechtse wegbeheerders financieel bijgestaan in meer dan 50 verkeersveiligheidsprojecten. Door een koppeling van de provinciale subsidie aan de RUA is er sinds 2020 al 8 miljoen geïnvesteerd in de verbetering van de lokale verkeers(on)veiligheid.



Actualisatie van de Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave (2025)

De Voortgangsrapportage najaar 2024 laat zien dat de provincie Utrecht goed op weg is in de aanpak van prioritaire verkeersveiligheidsrisico's. Desondanks vormt 2025 een goed jaar om de regionale verkeersveiligheidsrisico's te actualiseren. Het verkeersbeeld, maar ook ontwikkelingen in de demografie vormen nieuwe verkeersveiligheidsuitdagingen die vragen om nieuwe risicothema's met een vernieuwde aanpak. Daarbij sluit deze actualisatie aan bij de voorgenomen landelijke actualisatie van (bestuurlijke) afspraken binnen het SPV2030.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030)

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) hebben onder meer het ministerie van I&W en van Justitie en Veiligheid (J&V), provincies en gemeenten hun gezamenlijke visie op de nieuwe aanpak vastgelegd om een trendbreuk te bewerkstelligen. Hiertoe moet verkeersveiligheid structureel (meer) aandacht krijgen in landelijke, regionale en lokale uitvoeringsagenda's, waarbij de focus de komende jaren komt te liggen op praktische ondersteuning van decentrale overheden bij het uitvoeren van een risicogestuurde aanpak. Op 14 februari 2019 is het startakkoord SPV 2030 ondertekend door onder andere de gezamenlijke provincies (IPO) en gemeenten (VNG).

Risicogestuurde aanpak

Het verkeersveiligheidsperspectief in het SPV is veranderd van een jarenlange reactieve aanpak op basis van ongevallen naar een proactieve aanpak op basis van risico's in het verkeer. 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, zijn we in staat preventief actie te ondernemen op basis van gerichte maatregelen. Deze proactieve werkwijze in het verkeersveiligheidsdomein wordt de risicogestuurde aanpak genoemd.



Onze aanpak en de positie van dit document

De provincie Utrecht neemt als wegbeheerder van provinciale wegen en fietspaden, en als gebiedsregisseur, de verantwoordelijkheid om het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers in de provincie terug te dringen. Ieder verkeersslachtoffer is er immers één te veel. Veranderende omstandigheden vragen om nieuwe maatregelen en intensievere samenwerking, zowel binnen als buiten de regio. Om de regionale en lokale verkeersveiligheid te blijven verbeteren en tot een daling in het aantal verkeersslachtoffers te komen is een hernieuwde Regionale Risicoanalyse uitgevoerd. Deze Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave (2025) richt zich op de resultaten van die analyse: *het identificeren van risicogroepen, risicogedragingen en risicolocaties*.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers is niet een kwestie van het realiseren van één maatregel of oplossing. We zetten daarom in op de wetenschappelijk bewezen combinatie van veilige infrastructuur (engineering), verkeerseducatie (education) en verkeershandhaving (enforcement), ofwel de drie E-methode. Binnen deze aanpak werken we aan een veilige infrastructurele basis, maar ook aan het wegnemen van verkeersveiligheidsrisico's. Verkeersveiligheidsrisico's hebben een sterk oorzakelijk verband met het ontstaan van verkeersongevallen. Het wegnemen van deze risico's, ofwel de risicogestuurde aanpak, is sinds de lancering van het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) het leidend principe geworden binnen de Nederlandse en Utrechtse verkeersveiligheidsaanpak.

Belangrijke bronnen voor de risicoanalyse die ten grondslag liggen aan deze actualisatie zijn 1) De Utrechtse Staat van de Verkeersveiligheid (2023) en 2) actuele gegevens over het aantal verkeersslachtoffers, afkomstig uit de Monitor Verkeersslachtoffers (MOVE; VeiligheidNL). Daarnaast zijn interviews met wegbeheerders in de provincie Utrecht afgenomen om lokale inzichten en ervaringen over belangen, beschikbare middelen en bestuurlijke

aandacht te verzamelen. Dit document is de opmaat voor een nieuwe RUA (verwachte oplevering 2026), waarin concrete verbetermaatregelen, een investeringsstrategie en realisatieafspraken worden uitgewerkt voor de periode 2026 t/m 2029. Voor deze periode gaan we op hoofdlijnen uit van dezelfde aanpak en werkwijze als bij de RUA in de periode 2021 t/m 2024.

De actualisatie van de Regionale Risicoanalyse en de Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave 2025 vormt een belangrijke volgende stap in de verkeersveiligheidsaanpak in de provincie Utrecht. Dit proces bestaat uit twee fasen:

1) Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave

Als eerste stap voor het opstellen van de geactualiseerde Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave 2025 is een Regionale Risicoanalyse uitgevoerd. Aan de basis van deze risicoanalyse liggen (1) de risicothema's van de RUA 2021 – 2024 en (2) de evaluatie van deze periode. Deze evaluatie is vastgelegd in de eerste Voortgangsrapportage Verkeersveiligheid 2024. Aan de hand van een data-analyse (zie Hoofdstuk 2) en interviews met de Utrechtse wegbeheerders (zie Hoofdstuk 3) is antwoord gegeven op de vraag waar (locaties), met wie (doelgroepen) en waardoor (gedragingen) verkeersonveilige situaties ontstaan. Het resultaat is vastgelegd in deze Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave 2025. Dit document is onze onderbouwing voor de totstandkoming van deze thema's en speelt in op nieuwe trends en ontwikkelingen. Daarbij wordt expliciet verbinding gelegd met de lokale vraagstukken binnen de regio.

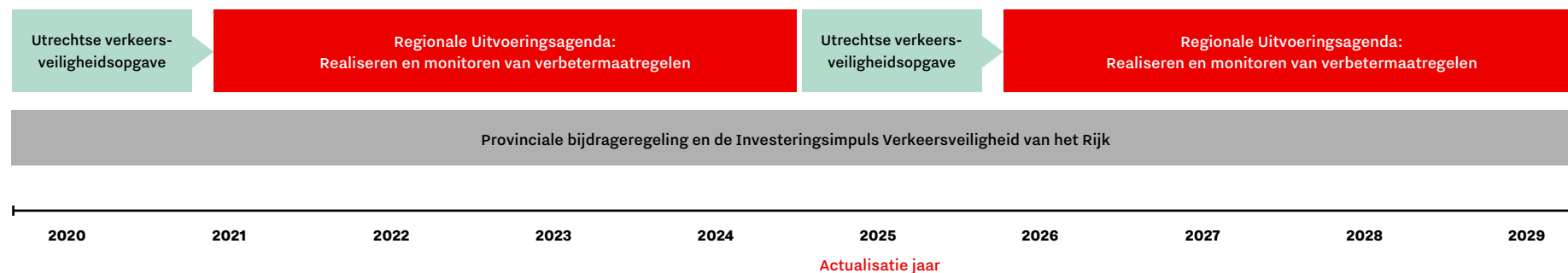
2) Regionale Uitvoeringsagenda

Op basis van de geactualiseerde risicoanalyse stelt de provincie Utrecht samen met de regionale wegbeheerders en (maatschappelijke) partners effectieve maatregelen vast om de verkeersveiligheidsrisico's aan te pakken. Hierbij volgt ook een financieringsstrategie en uitvoeringsaanpak. Deze doorvertaling van de Verkeersveiligheidsopgave (2025) naar een concrete aanpak landt in de Regionale Uitvoeringsagenda die in 2026 verschijnt.

Onderstaand tijdschema geeft een overzicht van de stappen om te komen tot de RUA. Dit proces bouwt voort op de aanpak uit 2020 en 2021, waarbij een soortgelijke werkwijze is gehanteerd om de verkeersveiligheidsrisico's te analyseren en concrete maatregelen te formuleren. Net als toen, zal de Regionale Risicoanalyse ook nu weer leiden tot een Regionale Uitvoeringsagenda (voor de periode 2026 – 2029) inclusief concrete maatregelen.

Leeswijzer

Op basis van mobiliteitstrends, sociale ontwikkelingen en een uitgebreide verkeersveiligheidsanalyse biedt dit document een overzicht van de huidige verkeersveiligheidssituatie (hoofdstuk 2). Vervolgens blikken we terug op de risicothema's van 2021-2024 en presenteren we de geactualiseerde risico's voor de periode vanaf 2025 (hoofdstuk 3). Tot slot schetst hoofdstuk 4 het proces waarin de nieuwe risico's worden vertaald naar de uitvoeringsagenda met concrete maatregelen.



Figuur 1: Proces Verkeersveiligheidsaanpak Provincie Utrecht

Waar staan we nu en wat kunnen we verwachten?

Om een goed beeld te schetsen van de huidige staat van de Utrechtse verkeersveiligheid en toekomstige verwachtingen is inzicht in kenmerken en trends van verkeerdoden en verkeersgewonden van belang. Door onderstaande analyse krijgen we grip op kenmerken van verkeersongevallen en haar slachtoffers en op de mogelijke invloed van sociale ontwikkelingen, mobiliteitstrends en risicogedragingen op verkeersveiligheid.

Het aantal verkeersdoden is gebaseerd op data van het **Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)**. Voor de registratie van ernstige en matige verkeersgewonden wordt gebruikgemaakt van informatie van **Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)**. Daarnaast biedt MOVE (MONitor VERkeersslachtoffers) van **VeiligheidNL** een gedetailleerde ongevalsanalyse van alle verkeersslachtoffers. Tabel 1 geeft een overzicht van de definities, gebruikte bronnen en beschikbare periodes voor elke dataset.

Bron	Naam	Definitie	Onderliggende bron(nen)	Periode
CBS	Verkeersdoden	Een verkeersdode is iemand die als gevolg van een verkeersongeval overlijdt, binnen 30 dagen na dat ongeval.	Doodsoorzaakstatistiek, rechtbankverslagen en Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON).	2014 - 2023
SWOV	Ernstig en matig verkeersgewonden	Geregistreerde ernstig gewonden (MAIS3+) en matig gewonden (MAIS=2). Voorbeelden van MAIS2-letsels zijn botbreuken en hersenschudding met kort bewustzijnsverlies.	Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiszorg (LBZ) en Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON).	2014 - 2023
VeiligheidNL	Verkeersslachtoffers	Bestuurder, passagier of voetganger die bij een verkeersongeval betrokken is en gezien is door medisch personeel van de ambulance, inclusief Eerste Hulp Geen Vervoer.	Spoedzorg-data (MOVE) van regionale ambulancediensten en spoedeisende-hulpafdelingen via Regionale Ambulance Voorziening Utrecht (RAVU)/VeiligheidNL	2022 – Q3 2024

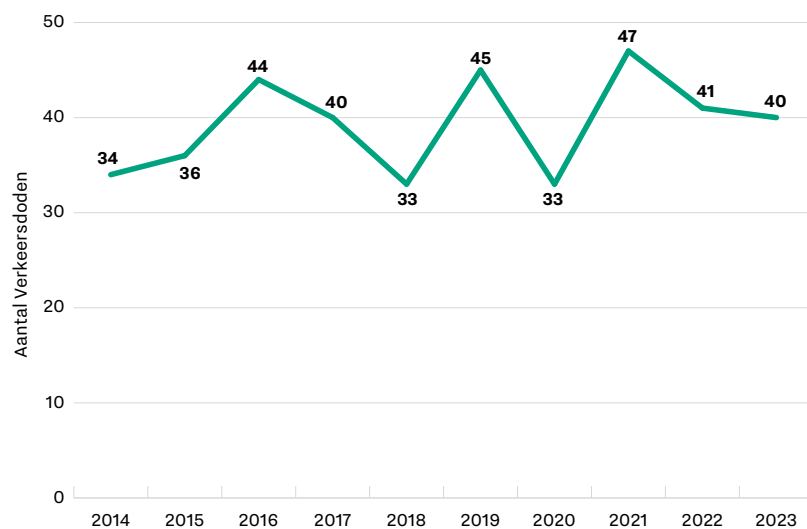
Tabel 1: Bronnen en definities verkeersveiligheidsdata

Absolute cijfers over verkeersveiligheid vertellen vaak slechts een deel van het verhaal, omdat ze mogelijk beïnvloed zijn door uiteenlopende factoren zoals bevolkingsomvang, verkeersintensiteit en infrastructuur. Om een genuanceerder beeld van de verkeersveiligheid in de provincie Utrecht te verkrijgen, vullen we deze absolute cijfers aan met relatieve gegevens, zoals het aantal inwoners per leeftijdscategorie en gemeente (bron: CBS), de vervoersprestatie van verschillende vervoersmodaliteiten (bron: ODIN/CBS), en het aantal kilometers weg per maximumsnelheid (bron: NWB).

Trends in verkeersveiligheid

Verkeersdoden

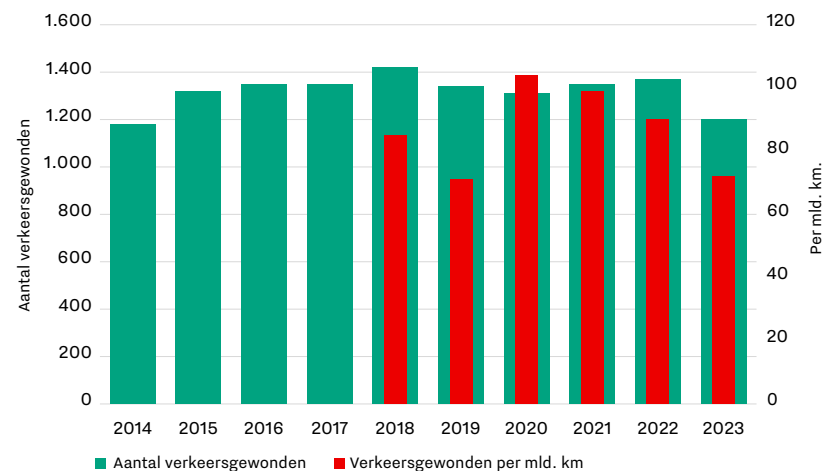
Het aantal verkeersdoden in de provincie Utrecht laat tussen 2014 en 2023 geen duidelijke daling of stijging zien, maar schommelt jaarlijks tussen 33 en 47 doden, met een gemiddelde van **40 verkeersdoden per jaar**. Deze schommelingen worden gekenmerkt door pieken in de jaren 2019 en 2021, en dalingen in 2018 en 2020 (zie Figuur 2). Hoewel er zowel landelijk als in de provincie sprake is van een fluctuerend aantal jaarlijkse verkeersdoden, is er in Nederland en in de provincie Utrecht sinds 2014 sprake van een geleidelijke toename (landelijk gemiddeld 1,6% per jaar). Naast het aantal verkeersdoden, is het aantal matig en ernstig verkeersgewonden een belangrijker indicator voor de ontwikkeling van de verkeers(on)veiligheid.



Figuur 2: Aantal verkeersdoden in de provincie Utrecht (2014 t/m 2023) (bron: CBS)

Ernstige en matige verkeersgewonden

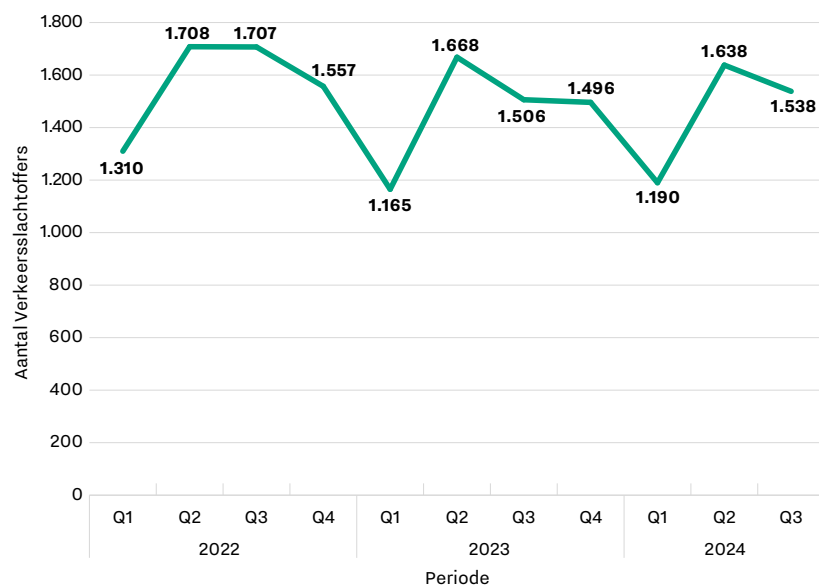
Het aantal ernstige en matige verkeersgewonden in de provincie Utrecht vertoont tussen 2014 en 2023 een fluctuerend patroon, met een piek van 1.420 gewonden in 2018 en een daling naar **1.200 gewonden** in 2023. Landelijk is er sprake van een gestage toename van het aantal matig en ernstig verkeersgewonden tussen 2014 en 2023 (gemiddeld met 3% per jaar). In de provincie Utrecht blijven de aantallen in dezelfde periode op een gelijkblijvend niveau (tussen de 1.180 en 1.420). Afgezet tegen de vervoersprestatie, oftewel het aantal verkeersslachtoffers in verhouding tot het aantal afgelegde kilometers, varieert het aantal verkeersgewonden per miljard kilometer aanzienlijk. Daarnaast is een toename te zien van het aantal ernstig verkeersgewonden onder fietsers. In 2022 en 2023 lijkt er een daling van het totale aantal ernstige en matige verkeersgewonden te zijn ingezet, maar het risico blijft vergelijkbaar met de periode vlak voor corona. Hierdoor is er nog geen sprake van een daadwerkelijke verbetering van het aantal slachtoffers.



Figuur 3: Aantal ernstige en matige verkeersgewonden in de provincie Utrecht (2014 t/m 2023) (bron: SWOV), afgezet tegen de vervoersprestatie (2018 t/m 2023) (bron: ODIN/CBS)

Verkeersslachtoffers op basis van spoedzorg-gegevens VeiligheidNL

In 2023 zijn in de provincie Utrecht **5.835** verkeersslachtoffers geregistreerd op basis van de spoedzorg-registratie (MOVE). Dit aantal is meer dan vier keer zo hoog als het aantal matige en ernstige verkeersgewonden berekend door SWOV. Dit verschil is te verklaren door het gebruik van verschillende registratiebronnen en een andere vorm van letselernst, waardoor de aantallen niet direct vergelijkbaar zijn. Omdat gegevens over verkeersslachtoffers pas sinds 2022 beschikbaar zijn, is het lastig om trends op de lange termijn te identificeren. Vandaar worden de MOVE-gegevens in de volgende paragrafen hoofdzakelijk gebruikt voor uitsplitsingen naar vervoerswijze, locatie en leeftijdsgroepen. Om de trends op de korte termijn inzichtelijk te maken, wordt in figuur 4 het aantal verkeersslachtoffers per kwartaal weergegeven. Hieruit blijkt dat het aantal slachtoffers in 2023 (5.835) is gedaald ten opzichte van 2022 (6.282).

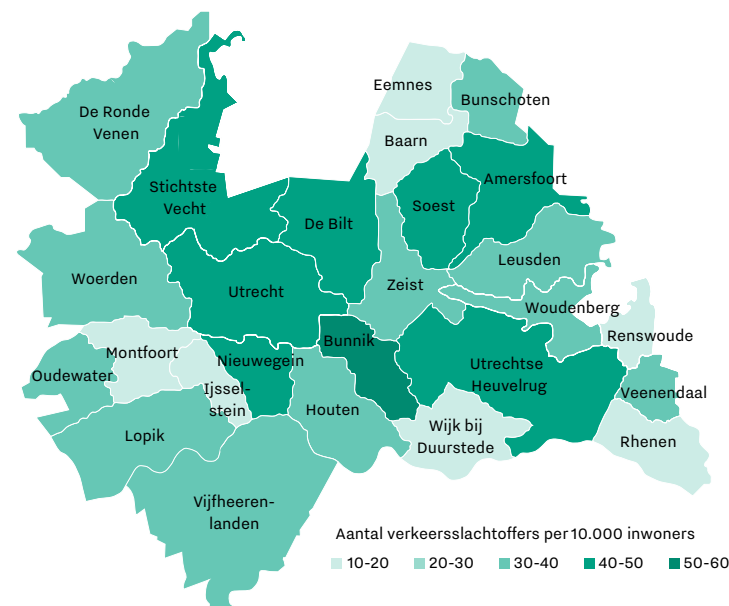


Figuur 4: Aantal verkeersslachtoffers in de provincie Utrecht per kwartaal (2022 t/m Q3 2024) (bron: VeiligheidNL)

Analyse verkeersslachtoffers

Gemeente

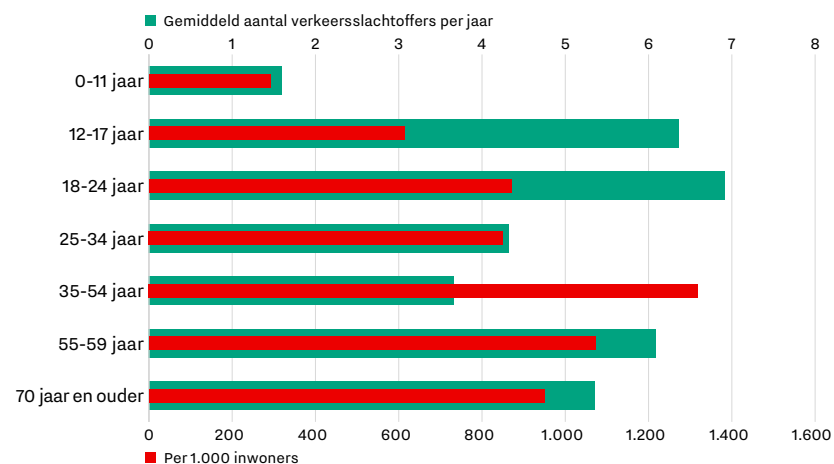
Van **5.829** verkeersslachtoffers in de provincie Utrecht, geregistreerd op basis van de spoedzorg-registratie (2023), is bekend in welke gemeente het ongeval heeft plaatsgevonden. Figuur 5 geeft het aantal verkeersslachtoffers per 10.000 inwoners weer. Belangrijk om te benadrukken is dat de vervoersprestatie per gemeente niet in deze analyse is opgenomen, waardoor verschillen in verkeersintensiteit en afgelegde kilometers binnen gemeenten niet zijn meegenomen bij de interpretatie van de resultaten. In de gemeente Utrecht rijdt bovendien veel verkeer dat niet woonachtig is in de gemeente. Absoluut gezien vielen de meeste verkeersslachtoffers in 2023 in de gemeente Utrecht (1.884 verkeersslachtoffers). Afgezet tegen het aantal inwoners vielen de meeste slachtoffers in de gemeente Bunnik (56 verkeersslachtoffers per 10.000 inwoners).



Figuur 5: Aantal verkeersslachtoffers per gemeente (2023) (bron: VeiligheidNL) per 10.000 inwoners (2023) (bron: CBS)

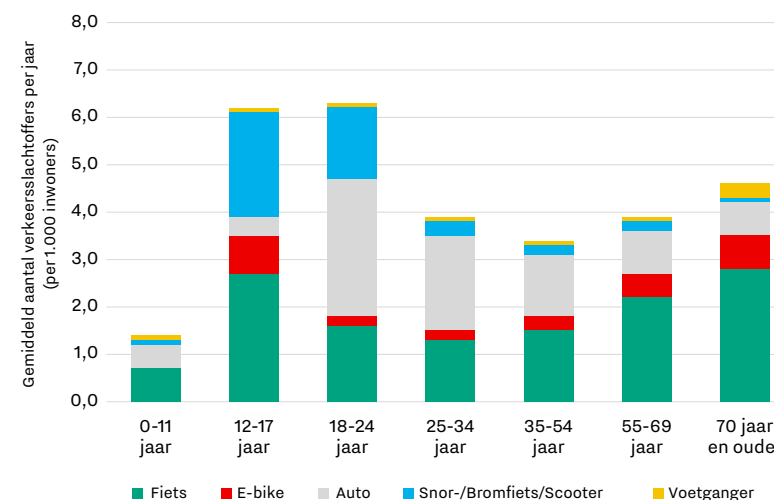
Leeftijd

De verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners vertonen duidelijke verschillen tussen leeftijdsgroepen. Jongeren (12-24 jaar) kennen het grootste aantal slachtoffers per 1.000 inwoners, wat komt door risicovoller gedrag door minder gevaarherkenning en minder ervaring in het verkeer. Oudere leeftijdsgroepen (55 jaar en ouder) vertonen per 1.000 inwoners ook relatief veel verkeersslachtoffers, mogelijk door fysieke kwetsbaarheid van ouderen. Onder kinderen (0-11 jaar) vallen, vanwege minder zelfstandige verkeersdeelname, het minst aantal slachtoffers. Bij deze cijfers is de vervoersprestatie per leeftijdsgroep niet meegenomen. In absolute aantallen komen de meeste ongevallen voor binnen de leeftijdscategorie 35 en 54 jaar. Wanneer rekening wordt gehouden met de omvang van de bevolking en de mate van verkeersdeelname, blijkt deze groep relatief gezien geen opvallende risicogroep te zijn.



Figuur 6: Gemiddeld aantal verkeersslachtoffers naar leeftijd (per jaar, 2022 t/m Q3 2024) (bron: VeiligheidNL), afgezet tegen het aantal inwoners (2022 t/m 2024) (bron: CBS)

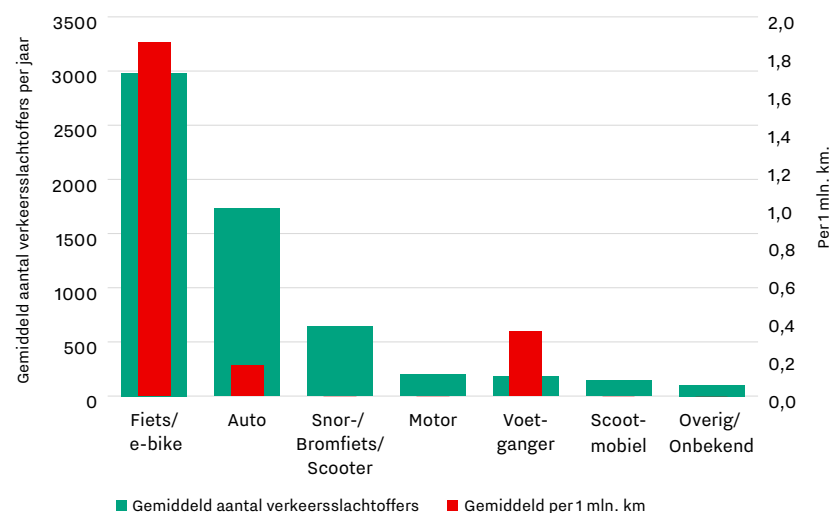
De vervoerswijze speelt een belangrijke rol in de verschillen in aantal verkeersslachtoffers per leeftijdsgroep (figuur 7). Tieners (12-17 jaar) zijn bijvoorbeeld vaker betrokken bij ongevallen met snor-, bromfietsen en scooters, terwijl ouderen van 55 jaar en ouder relatief vaak slachtoffer zijn bij (e-)fietsongevallen. Uitglijden, uitwijken en uit balans raken waren de voornaamste oorzaken voor eenzijdige ongevallen bij oudere (e-)fietsers (VeiligheidNL, 2023). Jongvolwassenen van 18-24 jaar zijn relatief vaak verkeersslachtoffer in auto's, wat vermoedelijk samenhangt met hun rijgedrag en rijervaring. Voetgangers van 70 jaar en ouder hebben een relatief hoger risico dan voetgangers in andere leeftijdsgroepen. Kinderen van 0-11 jaar hebben (per 1.000 inwoners) voor alle vervoerswijzen de laagste aantallen slachtoffers door een beperkte (zelfstandige) verkeersdeelname.



Figuur 7: Gemiddeld aantal verkeersslachtoffers naar leeftijd en vervoerswijze (per jaar, 2022 t/m Q3 2024) (bron: VeiligheidNL), afgezet tegen het aantal inwoners (2022 t/m 2024) (bron: CBS)

Vervoerswijze

Fietzers en e-bikegebruikers hebben het hoogste gemiddelde aantal verkeersslachtoffers (2.982 per jaar) en het hoogste risico op letsel per afgelegde kilometer (1,86 slachtoffers per miljoen kilometer). Dit wijst op de kwetsbare positie van fietsers in het verkeer, mede doordat zij minder fysieke bescherming hebben. Onder automobilisten vallen 1.730 slachtoffers per jaar. Dit is lager dan het gemiddeld aantal slachtoffers onder fietsers. Ook het risico per afgelegde kilometer is relatief laag (0,16 slachtoffers per miljoen afgelegde kilometers). Dit komt mede door de bescherming die voertuigen bieden, gemiddeld langere afstanden die automobilisten afleggen en de infrastructuur die voor de auto is ingericht. Kanttekening is echter wel dat er bij ongevallen met een personenauto ook vaak kwetsbare verkeersdeelnemers betrokken zijn.



Figuur 8: Gemiddeld aantal verkeersslachtoffers naar vervoerswijze (per jaar, 2022 t/m Q3 2024) (bron: VeiligheidNL), afgezet tegen de vervoersprestatie (2023) (bron: ODIN/CBS)

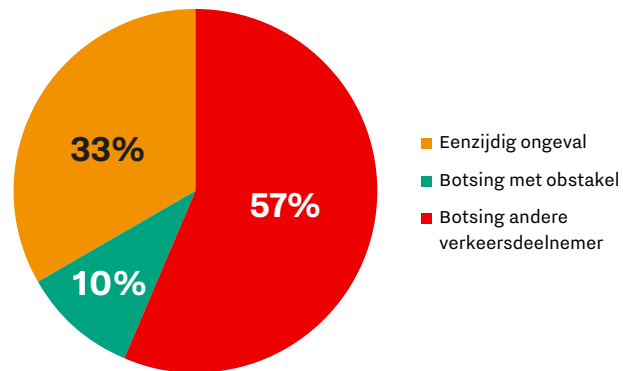
Daarnaast hebben voetgangers een relatief hoog risico per afgelegde kilometer (0,34 slachtoffers per miljoen kilometer). Dit benadrukt de kwetsbaarheid van niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers. Het risico van gemotoriseerde tweewielers (snor-/bromfiets, scooter en motor) per afgelegde kilometer is hoger dan dat van de fiets, blijkt uit aanvullend onderzoek van SWOV (2023). Dit benadrukt dat deze vervoerswijzen een relatief hoog risico met zich meebrengen vanwege hogere snelheden en weinig bescherming.

Aard van ongeval en betrokken verkeersdeelnemers

Figuur 9 laat zien dat het merendeel van de verkeersslachtoffers (57%) ontstaat door botsingen met andere verkeersdeelnemers. Dit wijst op de complexiteit van interacties tussen verschillende soorten weggebruikers. Wanneer we specifiek kijken naar botsingen met een tegenpartij, blijkt uit Tabel 2 dat deze vooral plaatsvinden tussen auto's (38% van het totaal aantal verkeersslachtoffers) en, in mindere mate, tussen (elektrische) fietsers en auto's (8% van het totaal). Ongevallen tussen twee fietsers komen minder vaak voor en vormen 6% van het totaal aantal verkeersslachtoffers.

Opvallend is dat 43% van de verkeersslachtoffers betrokken was bij ongevallen waarbij geen andere verkeersdeelnemer aanwezig was. Deze ongevallen zijn voornamelijk eenzijdig van aard (33%) of ontstaan door botsingen met obstakels (10%). Eenzijdige ongevallen kunnen vaak worden toegeschreven aan factoren zoals snelheid, afleiding, uitwijken of verlies van controle over het voertuig. Bij fietsslachtoffers is het aandeel eenzijdige ongevallen zelfs nog groter: 47% van de fietsongevallen zijn eenzijdig. Dit hoge aandeel kan worden verklaard door de kwetsbaarheid van fietsers, hun balans en de invloed van wegomstandigheden, zoals gladheid, slecht wegdek, of het moeten uitwijken voor andere verkeersdeelnemers. Belangrijk om hierbij op te merken is dat fietsers die ten val komen na het uitwijken of abrupt remmen vanwege andere verkeersdeelnemers, worden geregistreerd als eenzijdige fietsongevallen.

Kortom, botsingen met andere verkeersdeelnemers vormen met 57% het grootste aandeel van de verkeersslachtoffers, waarbij auto's een dominante rol spelen. Tegelijkertijd laten de data zien dat ongevallen zonder directe betrokkenheid van andere verkeersdeelnemers (43%) ook een aanzienlijk aandeel vormen, met name onder fietsers. Deze cijfers onderstrepen het belang van zowel veilige infrastructuur als aandacht voor gedrag en interactie tussen weggebruikers.



Figuur 9: Aandeel verkeersslachtoffers naar aard (2022 t/m Q3 2024) (bron: VeiligheidNL)



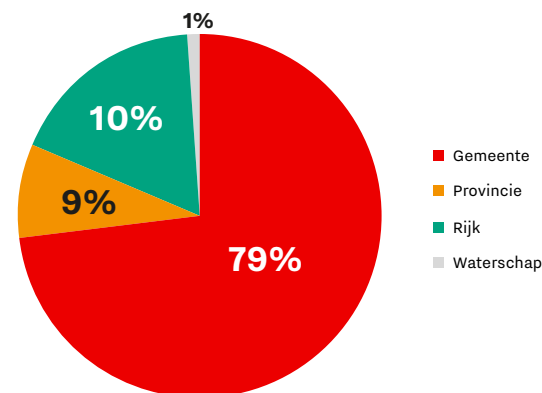
Vervoerswijze slachtoffer	Met tegenpartij							Met obstakel	Eenzijdig	Totaal
	Fiets + elektrische fiets	Snor- + bromfiets + speedbike	Auto	Motor	Bus + vrachtwagen	Voetganger + scootmobiel	Overig/ onbekend			
Fiets + elektrische fiets	6,3%	1,9%	11,2%	(*)	(*)	(*)	1,2%	4,7%	23,2%	8158
Snor- + bromfiets + speedbike	1,0%	0,6%	4,6%	(*)	(*)	(*)	(*)	0,7%	3,6%	1837
Auto	(*)	(*)	18,3%	(*)	2,0%	(*)	1,0%	4,1%	3,3%	4766
Motor	(*)	(*)	1,3%	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	1,2%	542
Bus + vrachtwagen	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	82
Voetganger + scootmobiel	0,6%	(*)	1,8%	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	1,5%	887
Overig/onbekend	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	0
Totaal	8%	3%	38%	1%	3%	1%	4%	10%	33%	16272

Tabel 2: Vervoerswijze slachtoffer afgezet tegen de vervoerswijze tegenpartij (2022 t/m Q3 2024) (bron: VeiligheidNL).

(*) geeft aan dat het aandeel tussen de 0% en de 0,5% ligt.

Wegbeheerder

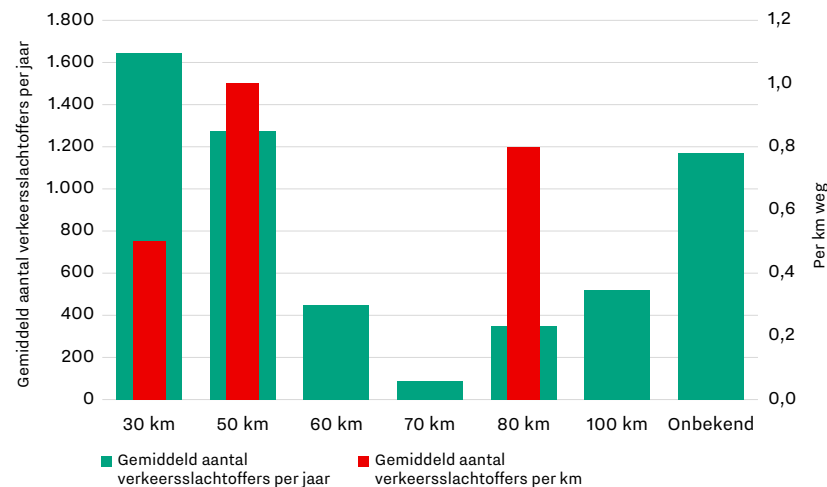
Van de 16.483 verkeersslachtoffers geregistreerd tussen 2022 en Q3 2024 vond **79%** (13.074 slachtoffers) plaats op wegen en fietspaden onder gemeentelijk beheer. Dit is aanzienlijk meer dan op provinciale (1.410), rijks- (1.682) of waterschapswegen (146). Het hoge aandeel op gemeentelijke wegen komt door het grote netwerk en de ligging in stedelijke gebieden met veel kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers.



Figuur 10: Aandeel verkeersslachtoffers naar wegbeheerder (2022 t/m Q3 2024) (bron: VeiligheidNL).

Maximumsnelheid

Figuur 11 laat zien dat wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u gemiddeld het hoogste aantal verkeersslachtoffers per jaar kennen (1.645), maar per kilometer juist het laagste aantal (0,5). Dit contrasteert met 50 km/u-wegen, waar per kilometer meer slachtoffers vallen (1,0), ondanks een lager jaarlijks totaal (1.273). Wegen van 80 km/u hebben gemiddeld 350 slachtoffers per jaar en een relatief hoog aantal van 0,8 slachtoffers per kilometer, waarschijnlijk door hogere verkeersintensiteiten. Voor snelheidslimieten van 60 km/u, 70 km/u, 100 km/u en onbekende categorieën ontbreken gegevens per kilometer. Op 30 km/u-wegen zijn vooral (e-)fietsers, gemotoriseerde tweewielers en voetgangers betrokken, terwijl op 50 km/u-wegen relatief meer automobilisten slachtoffer zijn. Bij snelheidslimieten van 60 km/u en 80 km/u komen slachtoffers vooral onder fietsers en automobilisten voor (bron: VeiligheidNL).



Figuur 11: Gemiddeld aantal verkeersslachtoffers naar maximumsnelheid (per jaar, 2022 t/m Q3 2024) (bron: VeiligheidNL), afgezet tegen het aantal kilometer weg (2024) (bron: NWB)

Sociale ontwikkelingen en mobiliteitstrends

Naast de verkeersveiligheidscijfers spelen ook sociale ontwikkelingen en mobiliteitstrends een belangrijke rol in de verkeersveiligheid in de provincie Utrecht.

Verstedelijking en bevolkingsgroei

De groei van stedelijke gebieden en het toenemende aantal inwoners in Utrecht zorgen voor meer drukte op de infrastructuur. In de periode 2014 - 2024 is de provincie Utrecht in inwonersaantallen gegroeid met 11,7% (CBS). Hiermee is het inwonersaantal in de provincie Utrecht, na de provincie Flevoland, in tien jaar tijd het sterkst gegroeid van alle provincies in Nederland. Deze ontwikkeling vond het sterkste plaats in de gemeente Utrecht (14%), maar ook in de omliggende gemeenten steeg het aantal inwoners aanzienlijk. Tegelijkertijd is het aantal kilometer



wegennet in de provincie Utrecht slechts met 4,2% toegenomen (CBS), wat aangeeft dat de bestaande infrastructuur door een meer brede en diverse groep verkeersdeelnemers wordt gebruikt. Deze discrepantie tussen bevolkingsgroei en beperkte uitbreiding van wegen leidt tot een steeds complexer verkeerssysteem en verhoogt de kans op verkeersconflicten en ongevallen door meer drukte en een grotere diversiteit aan verkeersdeelnemers.

Groeiende populariteit van fietsen, e-bikes en recreëren

Het aandeel fietsritten tot 15 kilometer is in de provincie Utrecht toegenomen van 34 procent in 2018 naar 38 procent in 2023. Dit blijkt uit de evaluatie van het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023. Deze ontwikkeling heeft invloed op de veranderende ongevals cijfers onder kwetsbare verkeersdeelnemers. Met de opkomst van e-bikes, fatbikes en speed pedelecs nemen zowel de snelheden als de intensiteit van het verkeer op fietspaden toe, wat het risico op botsingen met andere verkeersdeelnemers vergroot. In recreatieve en drukke stedelijke omgevingen leidt de toename van fietsers, wandelaars en andere verkeersdeelnemers op smalle wegen en gedeelde paden bovendien tot extra risico's door snelheidsverschillen. Daarentegen worden er acht doorfietsroutes gerealiseerd in de provincie Utrecht en is er één gereed. Dergelijke verbeteringen in fietsinfrastructuur, zoals bredere fietspaden, maken deelnemen aan het verkeer veiliger voor fietsers.

Ouderen blijven langer gezond en actief

De levensverwachting van Nederlandse burgers stijgt van 81,7 jaar in 2022 naar meer dan 85 jaar in 2040 (RIVM, 2022). Volgens het RIVM hebben we in 2040 op 65-jarige leeftijd nog gemiddeld 14 jaar in goed ervaren gezondheid te gaan en 16 jaar zonder beperkingen. Dit leidt tot een toename van oudere verkeersdeelnemers, waaronder fietsers op e-bikes. Hoewel e-bikes ouderen meer mobiliteit bieden, brengen fysieke beperkingen zoals slechter zicht, verminderde reactietijd en balansproblemen extra veiligheidsrisico's met zich mee. Daarnaast kunnen hogere snelheden op e-bikes gevaarlijke situaties veroorzaken, vooral op drukke fietspaden waar verschillende verkeersdeelnemers elkaar kruisen.

Overige mobiliteitstrends

De focus op duurzaamheid leidt tot een groei in deelmobiliteit en fietsgebruik. In 2023 steeg het aantal deelauto's in Nederland met 23% (CROW-KpVV, 2023), naast een toename van deelfietsen, deelscooters en deelbakfietsen. Deze trend vermindert verkeersdrukte en biedt milieuwinst, maar brengt ook risico's zoals conflicten door onervaren gebruikers en de stille werking van elektrische voertuigen, die minder goed hoorbaar zijn voor verkeersdeelnemers, in het bijzonder kwetsbare verkeersdeelnemers. Daarnaast heeft thuiswerken, versneld door de COVID-19-pandemie, blijvend effect op verkeersstromen. Met landelijk 52% van de werkenden die in 2023 gemiddeld twee dagen per week thuiswerken (CBS, 2024), leidt dit tot minder spitsdrukte en een andere spreiding van het verkeer, wat invloed heeft op de kans op ongevallen. Tot slot brengt de groei van logistieke mobiliteit, zoals flietsbezorgers en meer vrachtverkeer, nieuwe veiligheidsrisico's met zich mee, vooral in binnensteden en bij scholen. Innovaties zoals mobiliteitshubs en zero-emissiezones bieden echter kansen om deze druk te verminderen en de veiligheid voor alle verkeersdeelnemers te vergroten.

Risicogedragingen

Normvervaging

Normvervaging is een overkoepelende term voor risicogedragingen dat steeds vaker wordt genoemd als oorzaak van verkeersveiligheidsrisico's. Het betreft situaties waarin weggebruikers afwijken van verkeersregels en veiligheidsnormen. Factoren zoals gemakzucht, routine, sociale druk en het ontbreken van voldoende handhaving spelen hierbij een belangrijke rol. Met de groeiende diversiteit aan verkeersdeelnemers en vervoerswijzen wordt de impact van normvervaging steeds zichtbaarder, bijvoorbeeld in stedelijke gebieden en op wegen waar kwetsbare groepen zoals fietsers en voetgangers actief zijn en de weggebruikers juist gebaat zijn bij meer focus. In deze context richten we ons op drie belangrijke risicogedragingen die bijdragen aan in ieder geval drie verkeersveiligheidsrisico's: snelheid, rijden onder invloed en afleiding.

Snelheid

Te hard rijden is een veelvoorkomende overtreding die de kans op ernstige verkeersongevallen vergroot, doordat hogere snelheden leiden tot een verminderde reactietijd en controle over het voertuig. Cijfers van [SWOV \(2023\)](#) tonen aan dat het aandeel snelheidsboetes in Utrecht ten opzichte van het totaal in Nederland hoog ligt – gemiddeld zo'n 19%. Dit is mogelijk te verklaren door (deels geautomatiseerde) snelheidshandhaving op enkele drukke wegen in de provincie. Er zijn geen gegevens bekend over hoge snelheden op fietspaden, maar een grotere diversiteit aan vervoerswijzen, zoals e-bikes, fatbikes en (e-)bakfietsen, leidt tot grotere massa- en snelheidsverschillen op het fietspad.

Hardrijden brengt niet alleen directe risico's met zich mee voor de overtreeders, maar verhoogt ook aanzienlijk het gevaar voor andere verkeersdeelnemers. Vooral op wegen en fietspaden waar een mix van kwetsbare groepen en snellere voertuigen samenkomt, leidt dit gedrag tot gevaarlijke situaties en een gevoel van onveiligheid. Bovendien leidt een hogere snelheid veelal tot een hoger risico op ernstig letsel.

Rijden onder invloed

Bestuurders die onder invloed zijn van alcohol of drugs, zijn minder alert, reageren trager, tonen impulsiever gedrag en nemen vaker roekeloze beslissingen. Dit speelt niet alleen bij bestuurders van gemotoriseerde voertuigen, maar ook bij fietsers en e-fietsers. Het percentage automobilisten met een te hoog alcoholpromillage tijdens weekendnachten steeg in de politieregio Midden-Nederland van 2,3% in 2019 naar 2,6% in 2022 ([SWOV, 2023](#)). Dit is bijna een verdubbeling is ten opzichte van het laagst gemeten overtredingspercentage (1,4% in 2017). Van alle verkeersslachtoffers die in 2021 op een Spoedeisende Hulp-afdeling werden behandeld, had 6% alcohol of drugs gebruikt ([VeiligheidNL, 2021](#)).

Afleiding

Afleiding in het verkeer vormt een grote risicofactor voor de verkeersveiligheid en kent diverse oorzaken, zoals mobiel telefoongebruik, luisteren naar muziek, praten met anderen en dagdromen. Uit onderzoek van [VeiligheidNL](#) blijkt dat afleiding door muziek, gesprekken en/of afdwalende gedachten bij fietsers van 12-34 jaar vaker voorkomt dan afleiding door

telefoons. Volgens [SWOV \(2023\)](#) geeft 75% van alle verkeersdeelnemers aan minstens één keer de telefoon in het verkeer te hebben gebruikt (t.o.v. 72% in 2021). Dit percentage ligt in werkelijkheid waarschijnlijk zelfs nog hoger. Het aantal boetes voor handheld bellen in de provincie Utrecht steeg tussen 2015 en 2021 door intensievere handhaving en het fietsverbod op telefoongebruik sinds 2019 ([SWOV, 2023](#)). Hoewel mobiel telefoongebruik in het verkeer meetbaar is, verdienen moeilijker meetbare vormen van afleiding, zoals cognitieve afleiding, meer aandacht om effectief beleid en bewustwording te stimuleren.

Conclusie

De analyse van de verkeersveiligheid in de provincie Utrecht toont een gemengd beeld. Het aantal verkeersdoden, zowel landelijk als in de provincie, fluctueert jaarlijks, maar op de langere termijn is een geleidelijke toename zichtbaar. Daarnaast zien we in de provincie Utrecht een stabiel beeld wat betreft het aantal matig en ernstig verkeersgewonden. Binnen deze groep constateren we echter wel verschuivingen, zoals een toename van het aantal fietsgewonden. Dit wijst op een stijgende kwetsbaarheid van bepaalde groepen, zoals fietsers, jongeren en ouderen. Hoewel specifieke verbeteringen zichtbaar zijn, zoals een daling van verkeersslachtoffers in 2023 ten opzichte van 2022, ontbreekt een duidelijke structurele verbetering van het risico op verkeersongevallen. Dit vraagt om een herijking van de risicothema's in het Utrechtse verkeer.

Sociale ontwikkelingen, zoals bevolkingsgroei en verstedelijking, vergroten de druk op bestaande infrastructuur en verhogen de kans op verkeersconflicten. Mobiliteitstrends, waaronder de stijgende populariteit van fietsen, e-bikes en deelmobiliteit, maken het verkeer meer divers maar ook complexer, met nieuwe risico's door meer snelheidsverschillen en veranderend verkeersgedrag. Tegelijkertijd leidt normvervaging, zoals afleiding, snelheidsovertredingen en rijden onder invloed, tot gevaarlijke situaties, vooral in stedelijke gebieden. Deze inzichten vormen de basis voor het bepalen van actuele risicothema's die gericht zijn op specifieke doelgroepen, gedragingen en locaties in de periode 2026-2029.

Risicothema's

Terugblik periode 2021 – 2024

In 2021 zijn door de Utrechtse wegbeheerders twaalf prioritaire verkeersveiligheidsrisico's opgesteld om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen (zie onderstaand figuur 12). Er is onderscheid gemaakt in de twaalf risico's door een tweedeling naar kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers die risicogedrag vertonen ('Utrechtste risicogroepen en gedrag' ofwel wie en waardoor) en infrastructurele kenmerken die onveiligheid veroorzaken ('Risico's in het Utrechtse verkeerssysteem' ofwel waar). Door verbetermaatregelen aan deze twaalf risicothema's te koppelen is een brede en gerichte aanpak mogelijk gemaakt.

In de periode 2021-2024 was de prioriteit bij deze risicothema's hoog en zijn deze door wegbeheerders uitgebreid aangepakt. Dit heeft geleid tot de uitvoering van diverse verbetermaatregelen. Een goed voorbeeld van een uitgebreide aanpak van een verbetermaatregel is dat vrijwel iedere gemeente maatregelen heeft aangedragen binnen het risicothema 'snelheid', 'basisschoolleerlingen' en 'middelbare scholieren' en daar ook daadwerkelijk voortgang mee heeft geboekt. Zo zijn onder andere een theoretisch verkeersexamen en lessen over afleiding en de dode hoek georganiseerd. Hoewel er voor jonge brom- en snorfietsers tot nu toe slechts beperkte maatregelen zijn getroffen, is in juli 2024 de interventie *Scooter Elite* geïntroduceerd. Deze interventie richt zich op het verbeteren van gevaarherkenning en risicogedrag bij deze doelgroep.

Gelet op risicothema's gebaseerd op infrastructurele kenmerken die leiden tot verkeersonveiligheid, ofwel 'Risico's in het Utrechtse verkeerssysteem' bestaat een gevarieerder beeld over de uitvoering hiervan. Het overgrote deel van de gemeenten heeft maatregelen aangedragen op de risicothema's drukke heterogene fietspaden, onveilig ingerichte fietspaden, ongeloofwaardige 30-wegen en fietsvoorzieningen op 50-wegen. Ook het

veiliger inrichten van fietsoversteken, het verbreden van fietspaden, het realiseren van schoolzones en het weghalen van gevaarlijke paaltjes is opgepakt. Een relatief groot deel van deze gemeenten heeft ook daadwerkelijk voortgang geboekt.

Het thema 'onveilige bermen 60/80 wegen' kent de minst aangedragen verbetermaatregelen. Hoewel de maatregelen binnen dit risicothema in mindere mate zijn uitgedragen, geldt wel dat de aandacht binnen de provincie Utrecht hoog ligt en de voortgang positief te noemen is. Bijvoorbeeld met maatregelen op risicogedrag als hardrijden zoals (flex) flitsers, mobiele verkeerhandhaving en smiley-borden.

Utrechtse risicogroepen en gedrag (wie en waardoor)	Risico's in het Utrechtse verkeerssysteem (waar)
Basisschoolleerlingen	Drukke heterogene fietspaden
Middelbare scholieren	Onveilig ingerichte fietspaden
Jongeren op brom- en snorfiets	Ongeloofwaardige 30-wegen
Oudere fietsers	Fietsvoorzieningen 50-wegen
Snelheidsovertredingen	Snelheidsverschillen 60-wegen
Rijden onder invloed	Onveilige bermen 60/80-wegen

Figuur 12: De twaalf Utrechtse risicothema's 2021 - 2024

Doorontwikkeling risicothema's

Ondanks de positieve voortgang in de twaalf risicothema's, tonen de in hoofdstuk 2 besproken negatieve verkeersveiligheidstrends en ongevalscijfers nog altijd de urgentie van de risico's aan. Sommige thema's, zoals het thema 'basisschoolleerlingen', blijven van belang, omdat veilig verkeersgedrag juist op jonge leeftijd moet worden aangeleerd. Wegbeheerders onderschrijven dat deze risico's actueel blijven en zien geen aanleiding om bestaande thema's volledig los te laten.

Het verder verbeteren van verkeersveiligheid vraagt dan ook om een gerichte focus op een risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak en aanscherping van de huidige thema's. Ondanks de intensieve samenwerking van de RUA met stakeholders en de inspanningen van de afgelopen jaren, blijft het aantal verkeersslachtoffers in de provincie Utrecht, evenals in heel Nederland, te hoog. De huidige risico's blijven ook na 2025 actueel en relevant, maar de veranderende omstandigheden vragen om een aanscherping en doorontwikkeling van de bestaande risicothema's. Factoren zoals verstedelijking, een steeds complexer verkeerssysteem en de snelle diversificatie van vervoerswijzen maken een aangescherpte aanpak noodzakelijk. Door de risicothema's strategisch te bundelen en beter af te stemmen op deze uitdagingen kan de verkeersveiligheid in de provincie Utrecht verder worden verbeterd. De wegbeheerders spelen hierbij een belangrijke rol en hebben de provincie voorzien van waardevolle input vanuit hun perspectief.

Input wegbeheerders

Gesprekken met wegbeheerders wijzen uit dat de aangescherpte aanpak zich moet richten op technologische en infrastructurele ontwikkelingen. Zo worden de opkomst van snelle tweewielers, zoals fatbikes, en de inrichting van GOW30-wegen steeds prominenter genoemd als aandachtspunten. De prioriteiten van wegbeheerders verschillen daarnaast tussen binnenstedelijk en landelijk gebied. Binnen stedelijke gebieden

worden maaltijdbezorgers en nieuwe, snelle tweewielers vaak genoemd als risico's. In landelijke gebieden liggen de aandachtspunten vooral bij motoren en onveilige bermen.

Daarnaast krijgt telefoongebruik op de fiets meer aandacht en wordt het steeds vaker gezien als een urgent verkeersveiligheidsrisico. Ook het dragen van een helm biedt een belangrijke veiligheidsverbetering voor kwetsbare verkeersdeelnemers (kinderen, senioren en mindervaliden) die extra aandacht verdienen in het verkeer. Dit vraagt om specifieke maatregelen en gerichte ondersteuning om de mobiliteit en veiligheid van deze verkeersdeelnemers te waarborgen. Wegbeheerders zien deze groep als een belangrijke doelgroep die extra bescherming en zorg verdient binnen verkeersveiligheidsbeleid.



Helmdracht vormt een opgave die onder wegbeheerders breed leeft, maar waar de aanpak divers wordt geïnterpreteerd. Sommigen zien gedragsverandering via campagnes als een oplossing, terwijl anderen de verantwoordelijkheid hiervoor primair bij het Rijk leggen. Het stimuleren van helmdracht vraagt om een gezamenlijke visie en een bredere maatschappelijke discussie om tot een effectieve aanpak te komen. Afleiding in het verkeer blijft volgens wegbeheerders een prioritair thema dat over alle gebieden heen een negatieve rol speelt.

Opzet risicothema's vanaf 2025

Door de in urgentie toegenomen risico's, de aanscherping vanuit wegbeheerders en de ambitie om met de nieuwe indeling van risicothema's een meer gerichte aanpak op te tuigen, is het resultaat een compact overzicht van breed geformuleerde risico's. Bij deze aanpak is rekening gehouden met een uitgebalanceerde mix van gegevens uit analyses, zoals ongevallen, trends en ontwikkelingen, en waardevolle input van wegbeheerders. Zo is specifiek aandacht besteed aan opkomende ontwikkelingen, zoals de groeiende aanwezigheid van snelle tweewielers (fatbikes) en de inrichting en geloofwaardigheid van GOW30-wegen. De nieuwe aanpak is veelzijdig en daardoor breed toepasbaar. Dit biedt ruimte aan wegbeheerders om een eigen invulling aan de aanpak van de risico's te geven. Dit maatwerk zorgt ervoor dat de risico's op regionaal niveau zoveel mogelijk lokaal worden herkend en worden uitgevoerd.

Aan de hand van de bevindingen uit de voorgaande analyses volgt hieronder een opzet van de nieuwe risico's. De risico's zijn gerelateerd aan de elementen **Waar** (Inrichting infrastructuur), **Wie** (Doelgroepen) en **Waardoor** (Gedragingen). De risico's worden dus opgebouwd aan de hand van de elementen **Doelgroepen**, **Gedragingen** en **Inrichting**. In de hieropvolgende paragraaf worden deze risicothema's verder uitgeschreven.

Doelgroepen (wie)	Gedragingen (waardoor)	Inrichting (waar)
Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers	Onveilige snelheden	Onveilig ingerichte fietsvoorzieningen
Gebruikers van snelle en/of aangedreven tweewielers	Rijden onder invloed	Oversteekvoorzieningen langzaam verkeer
	Afleiding	Onveilig ingerichte 30-wegen
		Onveilig ingerichte 50-wegen
		Ongeloofwaardige en onveilige 60- en 80-wegen

Figuur 13: De tien Utrechtse risicothema's 2026 - 2029

Doelgroepen (wie)

Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers

- Scholieren komen onderweg naar school vaak voor het eerst in aanraking met het verkeer. Het is belangrijk om kinderen op jonge leeftijd veilig verkeersgedrag aan te leren. Bovendien zijn vaardigheden op dat moment nog volop in ontwikkeling waardoor verkeerstaken zoals het inschatten van de snelheid van een auto moeilijk zijn. Op latere leeftijd overschatten scholieren vaak hun vaardigheden, zijn ze roekeloos, afgeleid en hebben ze andere zaken aan hun hoofd dan het naleven van de verkeersregels. Fietspaden zijn regelmatig te smal voor de grote groepen middelbare scholieren, waarvan er steeds meer een (snelle) elektrische fiets hebben.
- Jonge automobilisten (18-34 jaar) zijn een kwetsbare doelgroep vanwege hun beperkte rijervaring. Hierdoor hebben zij vaak meer moeite met het inschatten van risico's en het adequaat reageren op onverwachte situaties in het verkeer. Dit gebrek aan ervaring maakt hen extra vatbaar voor fouten, wat de kans op ongevallen vergroot. De toenemende mate van afleiding in het verkeer vergroot deze risico's verder.

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

Circa

10%

v.d. verkeers-
slachtoffers

Is tussen de 12 en 17 jaar oud, waarbij de meeste slachtoffers zijn geregistreerd met de fiets of de snor-/bromfiets/scooter (600 per jaar).

Circa

15%

v.d. verkeers-
slachtoffers

Is 70 jaar en ouder, waarbij het merendeel van de slachtoffers (>50%) zijn geregistreerd met de fiets (1.000 per jaar).

Gebruikers van snelle en/of aangedreven tweewielers

- Gebruikers van snelle en/of aangedreven tweewielers vormen een prioritaire doelgroep. Dit betreft voornamelijk gebruikers van tweewielers, zoals e-bikes, speed-pedelecs, fatbikes, brom- en snorfietsen en wielrenners. Ook een klein aantal voertuigen met meer dan twee wielen, zoals elektrische bakfietsen met drie wielen, vallen onder deze groep. Gebruikers van snelle en/of aangedreven tweewielers zijn relatief vaak betrokken bij ongevallen met ernstige afloop. De hogere snelheden en variërende massa van de voertuigen zorgen voor meer complexe interacties met andere weggebruikers, vooral op fietspaden en in stedelijke gebieden.
- De positie op de weg van deze tweewielers is afhankelijk van het voertuig en de locatie. Wanneer zij gebruik maken van het fietspad, leiden de

snelheidsverschillen op het fietspad voor een onveilig gevoel bij andere kwetsbare doelgroepen die ook gebruik maken van het fietspad.

- Hoewel motorrijders in absolute aantallen geen grote groep vormen in de ongevalscijfers, hebben zij relatief gezien een hoog ongevalsrisico wanneer dit wordt afgezet tegen het aantal afgelegde voertuigkilometers. Dit verhoogde risico komt voornamelijk door de kwetsbaarheid van motorrijders: ze hebben geen beschermende carrosserie zoals auto's, waardoor zelfs kleine ongevallen ernstige gevolgen kunnen hebben. Daarnaast vereist het besturen van een motorfiets meer vaardigheid en balans, waardoor het risico op fouten, vooral bij minder ervaren motorrijders, toeneemt. Het ongevalsrisico is hoger in het voorjaar en de zomer, wanneer motorrijders vaker op pad gaan.

Circa

50%

v.d. verkeers-
slachtoffers

Reed op een fiets/e-bike. Binnen de beschikbare gegevens betreft dit de grootste risicogroep met jaarlijks gemiddeld 1,9 verkeersslachtoffers per afgelegde kilometer (3.000 per jaar).

Circa

10%

v.d. verkeers-
slachtoffers

Reed op een snor-/bromfiets of scooter (650 per jaar).

Circa

3,5%

v.d. verkeers-
slachtoffers

Reed op een motor (200 per jaar).

Gedragingen (waardoor)

Onveilige snelheden, rijden onder invloed en afleiding

- Zoals eerder benoemd, is normvervaging een steeds vaker genoemd thema dat zich voordoet bij zowel bestuurders van gemotoriseerde voertuigen als bij gebruikers van langzamere vervoermiddelen, zoals de fiets. Naast hardrijden, rijden onder invloed van alcohol of drugs en afleiding in het verkeer (bijvoorbeeld door gebruik van de smartphone) vallen ook veelplegers, die herhaaldelijk verkeersregels overtreden, onder deze doelgroep. Bij wegbeheerders leeft het idee dat dit probleem breed speelt en dat het noodzakelijk is om meer grip te krijgen op dit gedrag.
- De toenemende diversiteit aan typen vervoerswijzen op het fietspad versterkt de impact van normvervaging, wat dit risicothema nog urgenter maakt. Aanzienlijke verschillen in omvang, massa en snelheid tussen gebruikers leiden, in combinatie met onveilig gedrag zoals risicovol inhalen en hoge snelheden, tot serieuze verkeersveiligheidsrisico's. Dit gedrag wordt vertoond door zowel utilitaire fietsers, zoals forensen, als recreatieve fietsers en andere gebruikers van het fietspad, zoals scootmobielbestuurders. Vooral op fietspaden waar kwetsbare doelgroepen zoals ouderen en kinderen zich bevinden, zorgen deze risicovolle gedragingen voor een gevoel van onveiligheid en een verhoogd risico op ongevallen.

Inrichting (waar)

Onveilig ingerichte fietsvoorzieningen

- Fietsers nemen veelal onbeschermd deel aan het verkeer in Nederland, wat hen relatief kwetsbaar maakt. Deze kwetsbaarheid wordt verder vergroot door hun positie ten opzichte van gemotoriseerd verkeer,

dat vaak zwaarder, sneller en minder wendbaar is. Dit geldt voor alle fietsers, maar vooral voor ouderen, die een groter risico lopen op ernstige gevolgen bij ongevallen. De urgentie om fietsinfrastructuur veiliger en vergevingsgezind in te richten is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Dit komt door hogere fietsintensiteiten, terwijl de infrastructuur op veel plekken onveranderd is gebleven.

- De toegenomen drukte op fietspaden leidt op verschillende locaties tot problemen, zoals (te)smalle fietspaden, onveilige oversteeksituaties en een grotere kans op ongevallen of botsingen met obstakels. Factoren zoals een slechte kwaliteit van het wegdek, onoverzichtelijkheid, onduidelijke inrichting van fietspaden en bermen, obstakels en onvoldoende breedte van fietspaden zorgen voor extra risico's. Vooral oudere fietsers zijn kwetsbaar in deze situaties, omdat zij sneller uit balans raken en een groter risico hebben op ernstig letsel bij een val.

Circa

60%

v.d. verkeers-
slachtoffers

Op de fiets raakte betrokken bij een eenzijdig ongeval of een botsing met een obstakel. Dit betreft circa 28% van alle verkeersongevallen (1.750 per jaar).

Oversteekvoorzieningen langzaam verkeer

- Op plekken in het verkeerssysteem waar sprake is van uitwisseling, is de kans op conflicten en dus ook op ongevallen hoger. Bij ongevallen met voetgangers en fietsers op oversteekvoorzieningen is daarbij vaak sprake van een ernstige afloop, vooral op 50 km/u-wegen, waar relatief

veel oversteekbewegingen plaatsvinden en daarmee meer conflictpunten aanwezig zijn. Op wegen met hogere snelheden, zoals 80- of 100 km/u-wegen, zijn dergelijke conflictpunten minder frequent, maar de hogere snelheid vergroot hier de impact en ernst van een ongeval aanzienlijk.

Onveilig ingerichte 30-wegen

- De kans op ernstige of dodelijke ongevallen is op 30 km/u-wegen in principe lager dan op wegen met een hogere maximumsnelheid. Toch vinden juist op deze wegen nog steeds veel ongevallen plaats. Dit onderstreept dat een lagere maximumsnelheid op zichzelf niet voldoende is om de verkeersveiligheid te waarborgen. Omdat 30 km/u-wegen vaak gebruikt worden voor essentiële verplaatsingen, zoals naar school, de supermarkt of andere dagelijkse bestemmingen, verdienen ze bijzondere prioriteit.
- Een belangrijke uitdaging is het zorgen voor geloofwaardige en veilig ingerichte 30 km/uur-wegen. Het afdwingen van deze snelheid is echter niet altijd eenvoudig. Zo is het niet altijd mogelijk om drempels aan te leggen, bijvoorbeeld vanwege de hinder van trillingen voor omwonenden of technische beperkingen. Daarom moet gestreefd worden naar een zo geloofwaardig mogelijke inrichting, waarbij de weggebruikers door hun omgeving worden gestimuleerd om daadwerkelijk 30 km/uur te rijden.
- In de praktijk blijkt dat een herinrichting leidt tot een lagere gereden snelheid, al blijft deze nog altijd ruim boven de 30 km/u. Dit maakt handhaving essentieel om de gewenste snelheid af te dwingen. Op dit moment handhaaft de politie echter over het algemeen niet op 30 km/uur-wegen, wat de effectiviteit van een veilige inrichting verder onder druk zet. Het combineren van herinrichting met gerichte handhaving is daarom noodzakelijk om deze wegen daadwerkelijk veiliger te maken.

Jaarlijks

1650

v.d. verkeers-
slachtoffers

Op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u. (29%)

Onveilig ingerichte 50-wegen

- Op 50 km/u-wegen gebeuren relatief veel ongevallen, dit komt doordat gemotoriseerd verkeer en fietsers dezelfde rijbaan delen. Deze menging van vervoerswijzen brengt aanzienlijke risico's met zich mee, voornamelijk door de hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer en de grote snelheidsverschillen met langzaam verkeer zoals fietsers. Conform de richtlijnen van het CROW moeten fietsers op 50 km/u-wegen dan ook gescheiden worden van gemotoriseerd verkeer om deze risico's te verkleinen.
- De combinatie van hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer en de grote snelheidsverschillen met langzaam verkeer leidt tot gevaarlijke situaties. Dit geldt ook wanneer er een fietsstrook aanwezig is.

Jaarlijks

1275

v.d. verkeers-
slachtoffers

Op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u (23%). Op basis van de beschikbare gegevens van het NWB is dit de wegcategorie met het grootste aandeel verkeersslachtoffers per kilometer weg (gemiddeld 1 verkeersslachtoffer per kilometer).

Ongeloofwaardige en onveilige 60- en 80-wegen

- Vanuit het Netwerkperspectief van de provincie Utrecht (2022) worden wegen afgewaardeerd om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren. Bijvoorbeeld bij provinciale GOW60's, ontstaan door de afwaardering van voormalige GOW80's, blijkt de geloofwaardigheid van de nieuwe weginrichting en nieuwe snelheidslimiet vaak een probleem. Door het ontbreken van landelijke richtlijnen is het lastig om deze wegen uniform en effectief in te richten, waardoor de gereden snelheid vaak boven de beoogde 60 km/uur blijft. Dit brengt aanzienlijke risico's met zich mee en benadrukt de noodzaak van verdere aanpassingen en gerichte maatregelen.
- Op andere 60 km/uur-wegen, zoals die in beheer bij gemeenten of waterschappen, zien we daarnaast een sterke menging van verkeer. Fietsers, voetgangers, landbouwvoertuigen en gemotoriseerd verkeer delen hier vaak dezelfde ruimte, wat leidt tot onveilige situaties. Het gemotoriseerde verkeer kent vaak hoge intensiteiten en hoge snelheden, waar ook (middelbare) scholieren en recreanten op de fiets de

routes gebruiken. Het verbeteren van de inrichting en geloofwaardigheid van alle 60-wegen is daarom van groot belang. Hierbij kan scheiding tussen verkeersstromen noodzakelijk zijn.

- Op wegen in beheer van de provincie Utrecht kent een gebiedsontsluitingsweg niet meer automatisch een maximumsnelheid van 80 km/uur. Dit is vastgelegd in het Netwerkperspectief. 80 km/uur-wegen kunnen onveilig zijn door hoge verkeersintensiteiten, smalle rijbanen, onveilige bermen en de aanwezigheid van obstakels langs de weg.

Jaarlijks

450

v.d. verkeers-
slachtoffers

Op wegen met een maximumsnelheid van 60 km/u (8%).

Jaarlijks

350

v.d. verkeers-
slachtoffers

Op wegen met een
maximumsnelheid van
80 km/u (6%).



Vervolg

Met deze geactualiseerde Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave 2025 hebben we een belangrijke stap gezet naar een bestendige regionale verkeersveiligheidsaanpak voor de komende jaren. De risicoanalyse biedt waardevolle inzichten over doelgroepen, gedragingen en locaties voor de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's. Deze resultaten vormen de basis voor de volgende stap: het opstellen van een nieuwe Regionale Uitvoeringsagenda voor de periode 2026 tot en met 2029. Deze RUA zal concrete verbetermaatregelen bevatten om de gesignaleerde risico's effectief aan te pakken en de verkeersveiligheid duurzaam te verbeteren. De RUA zal bestaan uit een gerichte aanpak per regio of doelgroep, waarbij deze risicoanalyse als leidraad dient. Hieronder beschrijven wij de vervolgstappen om tot de nieuwe RUA te komen.

Blijvend aanhaken op de regionale samenwerkingsstructuur

Door actief kennis te ontwikkelen en te delen binnen deze overlegstructuur, blijven alle betrokkenen op de hoogte van de laatste inzichten, trends en effectieve maatregelen. Dit is cruciaal om draagvlak te behouden en de samenwerking te versterken.

Zorg dragen voor voldoende bestuurlijke betrokkenheid en aandacht

Bestuurlijke betrokkenheid is essentieel om verkeersveiligheid hoog op de agenda te houden. Het vraagt om actieve participatie van bestuurders en besluitvormers, zodat zij zich bewust zijn van de risico's, prioriteiten en benodigde maatregelen. Dit kan worden bereikt door het belang van verkeersveiligheid duidelijk te maken in bredere beleidskaders.

Formuleren en aandragen van realistische verbetermaatregelen

Om verkeersveiligheid effectief aan te pakken, is het belangrijk om haalbare en toegankelijke maatregelen te formuleren die aansluiten bij de specifieke risico's en behoeften van de regio. Deze maatregelen moeten praktisch uitvoerbaar zijn en gedragen worden door alle betrokken partijen.

Aanpak op basis van de risicogestuurde aanpak

Het blijven toepassen van een risicogestuurde aanpak is cruciaal om verkeersveiligheid op een gerichte en efficiënte manier aan te pakken. Dit vraagt om het beter benutten van beschikbare data en onderzoek, zodat risico's nauwkeuriger in kaart worden gebracht en maatregelen nog beter kunnen worden afgestemd op specifieke omstandigheden.

Werken aan voldoende verkeershandhaving

Handhaving blijft een belangrijke pijler in het verbeteren van verkeersveiligheid. Er moet blijvend aandacht worden besteed aan verkeershandhaving rondom risicogedragingen, zoals snelheidsovertredingen, afleiding en rijden onder invloed. Dit kan onder andere door intensieve samenwerking binnen de driehoek (politie, (CV)OM en gemeenten) en door handhaving te koppelen aan preventieve maatregelen.

Zoek elkaar op bij succesvolle lokale initiatieven

Lokale initiatieven die succesvol zijn gebleken, kunnen als inspiratie dienen voor anderen. Het is belangrijk om deze initiatieven actief te delen en op te schalen waar mogelijk. Samenwerking en kennisdeling tussen gemeenten, provincies en andere betrokken partijen kunnen bijdragen aan het versterken van de verkeersveiligheidsaanpak op lokaal niveau.

Vernieuwing, monitoring en evaluatie

Verkeersveiligheidsmaatregelen en risico's moeten continu worden gemonitord en geëvalueerd. Door te leren van resultaten en ontwikkelingen, kan de aanpak steeds verder worden verbeterd en aangepast aan actuele behoeften. Het is daarbij belangrijk om ruimte te bieden voor innovatie en vernieuwing, zodat nieuwe inzichten en technologieën effectief kunnen worden ingezet. Monitoring en evaluatie vormen de basis voor een flexibele en toekomstbestendige aanpak.

Colofon

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

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met

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

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

Vormgeving

OSAGE

Mei 2025