



PROVINCIE  UTRECHT

REGIONALE UITVOERINGSAGENDA VERKEERSVEILIGHEID

OP NAAR NUL VERKEERSSLACHTOFFERS!





INLEIDING

Praktisch iedereen neemt deel aan het verkeer en wil zich op een prettige en veilige manier verplaatsen. De ongevallencijfers laten echter zien dat de verkeersveiligheid in Nederland afneemt. In de provincie Utrecht daalt het aantal slachtoffers weliswaar, maar ook in de provincie Utrecht geldt dat de weg naar nul verkeersslachtoffers nog lang is. Ieder verkeersslachtoffer is er één te veel en dus slaan de 28 Utrechtse wegbeheerders (26 gemeenten, waterschap Rivierenland en provincie Utrecht), Openbaar Ministerie parket Midden-Nederland, politie Midden-Nederland en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de handen ineen en sluiten wij ons aan bij de ambitie vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (vanaf hier: SPV) om het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen naar nul.

Een structurele daling van het aantal verkeersslachtoffers om de ambitie uit het SPV te realiseren vereist aanvullende inspanningen. Daarom is de provincie Utrecht vanuit haar rol als regionaal regisseur samen met de regio proactief aan de slag gegaan met een risicogestuurde aanpak. We wachten niet tot er slachtoffers vallen maar gaan proactief aan de slag met doelgroepen en pakken risicovolle locaties en gedragingen in het verkeerssysteem aan. Hiervoor is ook een nieuw regionaal risicogestuurd verkeersveiligheidsmodel ontwikkeld: De Verkeersveiligheidsmeter. Met het SPV, de daaraan verbonden Rijksbijdrage en de nieuwe provinciale subsidieverordening verkeersveiligheid zijn de kennis en de middelen beschikbaar voor alle wegbeheerders binnen de provincie Utrecht om de verkeersveiligheid te verbeteren. In deze Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid (RUA) geven we aan op welke risico's wegbeheerders willen inzetten en welke verbetermaatregelen zij hiervoor willen inzetten. Het aanpakken van de verkeersveiligheid vraagt om een integrale aanpak van infrastructuur, regelgeving, handhaving, opleiding en voorlichting (3E's) én een lange adem. Deze eerste RUA richt zich op maatregelen waarvoor investeringsbeslissingen tot en met 2023 mogelijk zijn. Sinds 2020 is er een structureel provinciebreed verkeersveiligheidsoverleg. Structurele regionale kennisuitwisseling is de basis voor deze RUA en de monitoring ervan.

STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID (SPV)

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

RISICOGESTUURDE AANPAK

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. Deze aanpak is deels een voortzetting van het Duurzaam Veilig beleid. 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 nieuwe, proactieve werkwijze in het verkeersveiligheidsdomein wordt de risicogestuurde aanpak genoemd.

ONZE AANPAK EN DE POSITIE VAN DIT DOCUMENT

Dit document betreft de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid (RUA), het vervolg op de Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave, die in 2020 is vastgesteld. In de Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave is samen met wegbeheerders, politie en OM de verkeersveiligheidsopgave in beeld gebracht, met als resultaat de twaalf belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's in de provincie Utrecht (figuur 2). Deze risico's bestaan uit doelgroepen, risicovolle gedragingen en risico's in het verkeerssysteem. De risicoanalyse maakt bovendien duidelijk dat een gezamenlijke aanpak van infrastructuur, regelgeving, handhaving, opleiding en voorlichting (de 3E's) nodig is om het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen.



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

FASE 1: REGIONALE RISICOANALYSE (UTRECHTSE VERKEERSVEILIGHEIDSOPGAVE)

In de eerste fase is de verkeersveiligheid samen met de wegbeheerders in beeld gebracht: waar (locaties), met wie (doelgroepen) en waardoor (gedragingen) ontstaan verkeersonveilige situaties. Bovendien zijn de behoeftes rond het thema verkeersveiligheid inzichtelijk gemaakt middels gesprekken met gemeenten en politie. De losse gemeentelijke risicoanalyses zijn gecombineerd tot een regionale Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave (juni 2020). Uit deze risicoanalyses komen twaalf regionale verkeersveiligheidsrisico's naar voren. We maken onderscheid naar doelgroepen (verkeersdeelnemers) die aandacht behoeven omdat ze kwetsbaar zijn, weinig ervaring in het verkeer hebben of risicovol gedrag vertonen en risico's in het verkeerssysteem (infrastructurele kenmerken die onveiligheid veroorzaken). Deze regionale risico's sluiten aan bij de negen thema's uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

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

Figuur 2 De twaalf regionale verkeersveiligheidsrisico's – Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave

FASE 2: UITWERKING TOT REGIONALE UITVOERINGSAGENDA (MET MAATREGELEN)

In de tweede fase hebben we gezamenlijk passende maatregelen bepaald voor de twaalf verkeersveiligheidsrisico's. Het gaat hierbij om maatregelen op het gebied van infrastructuur, regelgeving, handhaving, opleiding en voorlichting (de 3 E's). De wegbeheerders hebben met tools, data en expert judgement bepaald waar (en waarom) ze de komende jaren aan de slag willen. De Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid (RUA) gaat verder ook in op het herkennen van de twaalf risico's, het stellen van doelen en gaat in algemene zin in op financieringsmogelijkheden en uitvoering. De verwachting is dat de risicogestuurde onderbouwing achter deze RUA als basis dient voor de Investeringsimpuls verkeersveiligheid vanuit het Rijk (onderstaand kader). In het volgende hoofdstuk is omschreven hoe deze regionale uitvoeringsagenda tot stand is gekomen.

RIJKSBIJDRAGE VERKEERSVEILIGHEID (INVESTERINGSIMPULS)

Nederland verkeersveiliger maken vraagt om stevige investeringen. Het Rijk heeft daarom een impuls van 500 miljoen aangekondigd, uitgesmeerd over de komende 10 jaar, om de Nederlandse wegbeheerders te steunen in het verkeersveiliger maken van hun wegen. In de eerste tranche in 2020 is al 165 miljoen toegekend aan provincies, gemeenten en waterschappen in Nederland. De laatste stand van zaken is dat de tweede tranche in de loop van 2022 beschikbaar komt. De conceptvoorwaarden voor deze tweede tranche worden eind 2021 bekend gemaakt. De verwachting is dat deze RUA vanwege de risicogestuurde aanpak (anders dan in de zomer van 2020) een belangrijke rol speelt bij de toekenning van de tweede tranche.



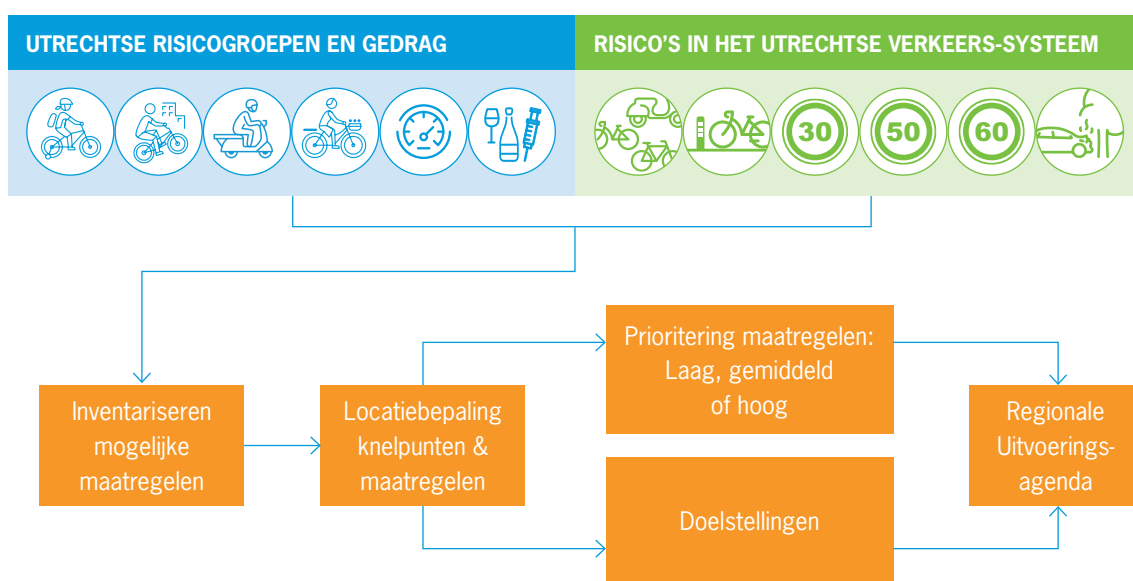
LEESWIJZER

Het volgende hoofdstuk omschrijft welke stappen zijn gezet sinds het najaar van 2020 om tot deze RUA te komen. Hoofdstuk 3 bevat het resultaat van deze Uitvoeringsagenda: de ambitie, doelstellingen en de maatregelen die wegbeheerders willen uitvoeren om de verkeersveiligheid te verbeteren. Aan het einde van hoofdstuk 3 is omschreven welke wegbeheerder inzet op wel risico. Tot slot gaat hoofdstuk 4 in op de financiering, kennisdeling en samenwerking en op uitvoering.

2.

HOE IS DEZE REGIONALE UITVOERINGS-AGENDA (RUA) TOT STAND GEKOMEN

In de eerste helft van 2020 is stand van de verkeersveiligheid in Utrecht in beeld gebracht. Het resultaat staat beschreven in de Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave (juni 2020). In de tweede helft van 2020 zijn maatregelen geformuleerd die inspelen op de gedefinieerde risico's uit de Verkeersveiligheidsopgave. In de eerste helft van 2021 hebben de wegbeheerders genanalyseerd waar knelpunten zitten in hun netwerk en waar welke maatregelen nodig zijn. Vervolgens zijn de maatregelen geprioriteerd op basis van urgentie en haalbaarheid (draagvlak, uitvoeringscapaciteit en budget). Het eindresultaat is deze RUA en een bijbehorende bestuurlijk ondertekende intentieverklaring.



Figuur 3 gehanteerde werkwijze om tot deze RUA te komen

Wegbeheerders, Openbaar Ministerie en politie zijn de ondertekenaars van de intentieverklaring. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid is namelijk een integrale aanpak met maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie/voorlichting en handhaving nodig. De komende jaren zetten de ondertekenaars zich in voor het nader vormgeven van de integrale aanpak van de verkeersveiligheid waar iedere partner vanuit de eigen taak en verantwoordelijkheid aan bijdraagt en waarbij de risicogestuurde aanpak een belangrijk onderdeel is. De uitdaging is om een passende aanpak te vinden waarin infrastructuur, educatie/voorlichting en handhaving in balans een plaats krijgen.



STAP 1: INVENTARISEREN VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN

Voor de twaalf regionale risico's uit de Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave zijn gezamenlijk mogelijke maatregelen op een rij gezet om de verkeersveiligheidsrisico's te verminderen. Afstemming over (mogelijke) verkeersveiligheidsmaatregelen vond plaats in het regionale verkeersveiligheidsoverleg. Het resultaat is een lijst van 72 verkeersveiligheidsmaatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid (zie bijlage 1). Voor een effectieve aanpak van de verkeersonveiligheid is een integraal maatregelenpakket nodig. De lijst bevat maatregelen op het gebied van infrastructuur, regelgeving, handhaving, opleiding en voorlichting. De lijst bevat erkende maatregelen maar ook (lokale) initiatieven met een meer innovatief karakter. Het doel is daarmee ook om wegbeheerders te inspireren en informeren over maatregelen die anders misschien niet in beeld zouden zijn.



STAP 2: LOCATIEBEPALING, PRIORITERING EN DOELSTELLING

In stap 2 zijn verkeersveiligheidsknelpunten inzichtelijk gemaakt door wegbeheerders. Hierbij is met behulp van diverse tools, data en expert judgement gekeken naar weginrichting, het verkeersbeeld en ongevallen. Vervolgens is voor de verkeersveiligheidsknelpunten gekeken welke maatregelen geschikt zijn. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om het verbreden van een fietspad op een locatie waar deze niet aan de norm voldoet, het in overleg gaan over de aanvraag van een flitspaal met politie en OM op locaties op locaties waar te hard gereden wordt en de inrichting voldoende op orde is of het afwaarderen van een 50-weg tot een volwaardige 30-weg. Wegbeheerders met een actueel uitvoeringsprogramma hebben deze vaak als basis gebruikt. De lijst is in veel gevallen afgestemd met collega's en met bestuurders.

In eerste instantie zijn knelpunten en passende maatregelen bedacht op locaties waar dit gewenst is. In de prioritering is ook rekening gehouden met financiële middelen en uitvoeringscapaciteit. De wegbeheerders zijn gevraagd de maatregelen te onderscheiden naar hoge, gemiddelde en lage prioriteit. Het onderscheid kan als volgt worden beoordeeld:

- Hoge prioriteit: maatregelen/locaties waarvoor we streven naar een investeringsbeslissing tot en met 2023.
- Gemiddelde prioriteit: maatregelen/locaties die prioriteit hebben bij uitvoering (investeringsbeslissing tot en met 2023) maar waarbij het nog niet zeker is of er voldoende budget, uitvoeringscapaciteit of draagvlak is.
- Lage prioriteit: betreft een ambitie, maatregelen/locaties die waarschijnlijk pas na 2023 uitgevoerd kunnen worden.

Deze RUA is gebaseerd op maatregelen met hoge en gemiddelde prioriteit. Dit zijn de maatregelen die vanuit de verbetering van de verkeersveiligheid de prioriteit hebben de komende jaren. Hieronder is een kanttekening van een Utrechtse wegbeheerder te zien die relevant is voor de prioritering. De maatregelen met lage prioriteit zijn verder in deze RUA niet meegenomen, maar kunnen wel input zijn voor een opvolgende uitvoeringsagenda. Toch is het goed dat wegbeheerders de verkeersveiligheidsproblematiek op deze locaties in beeld hebben gebracht. Hiermee is al een basis gevormd voor te nemen verkeersveiligheidsmaatregelen na 2023.

KANTTEKENING GEMEENTE X BIJ PRIORITERING

"Wij hebben een verkeersveiligheidsanalyse gemaakt. Daaruit komen locaties waarmee we de komende jaren aan de slag willen. Ik heb hier continu overleg over met collega's die gedetailleerde plannen maken, maar ook om dingen te kunnen combineren met bijvoorbeeld onderhoud. De exacte maatregelen zijn dus nog niet altijd helemaal duidelijk, maar ook de prioritering kan veranderen doordat we bijvoorbeeld ergens voorlopig nog geen onderhoud gaan doen en dus gewoon geen geld hebben om iets aan te pakken. Het blijft bovendien een momentopname".

Per maatregel zijn ook de benodigde kosten (stuksprijzen) inzichtelijk gemaakt. De individuele wegbeheerders hebben hiermee een eerste beeld wat de aangedragen maatregelen kosten. Dit inzicht is gebruikt voor de prioritering. Deze RUA bevat verder geen informatie over kosten van maatregelen, evenmin hangt er een concrete programmering aan vast. Dit laatste is een uitwerking van deze RUA.

Daarnaast is voor elk van de twaalf regionale risico's nagedacht over indicatoren om het risico meetbaar te maken en over passende doelstellingen.

In totaal hebben 25 van de 28 Utrechtse wegbeheerders¹ knelpunten in beeld gebracht en passende maatregelen aangedragen. Met het in beeld brengen waar het onveilig is, is een belangrijke stap gezet in het risicogestuurde werken en het uiteindelijk verkeersveiliger maken van onze provincie.

DE VERKEERSVEILIGHEIDSMETER

De provincie werkt samen met gemeenten aan de ontwikkeling van de Verkeersveiligheidsmeter. Dit nieuwe risicogestuurde verkeersveiligheidsmodel maakt voor alle twaalf risico's inzichtelijk waar en waarom het onveilig is en maakt het bovendien mogelijk om doelen te stellen en de verkeersveiligheid te monitoren. De 95% versie van de Verkeersveiligheidsmeter is in september 2021 opgeleverd.



STAP 3: BEKOSTIGING EN UITVOERING

Deze RUA bevat geen gedetailleerde informatie over de kosten. Dit komt omdat de voorwaarden van de tweede impulsregeling vanuit het Rijk nog niet beschikbaar zijn. Er is daarom gekozen voor een RUA in de vorm van een intentieverklaring waarin het streven wordt vastgesteld om verbetering van de verkeersveiligheid te realiseren, te starten met maatregelen die wegbeheerders het belangrijkste vinden. Zodra de voorwaarden van de Rijksimpuls bekend zijn (eind 2021) gaan wij gezamenlijk aan de slag met de financiering.

KANTTEKENING GEMEENTE X BIJ UITVOERING

Het bekend worden van de impulsvoorwaarden is van groot belang om tijdig budgetten aan te kunnen vragen voor het jaar 2023 (en daarmee ook uitvoering te kunnen geven aan de RUA).

¹ De 28 Utrechtse wegbeheerders betreffen de 26 Utrechtse gemeenten, Waterschap Rivierenland en de provincie Utrecht. Rijkswaterstaat heeft als landelijke wegbeheerder een eigen positie binnen het SPV, los van deze RUA.



RISICO'S, INDICATOREN EN MAATREGELEN

Dit hoofdstuk bevat de kern van deze RUA en het resultaat van stap 1 en 2 uit het vorige hoofdstuk. Voor elk van de twaalf verkeersveiligheidsrisico's is omschreven waarom het een belangrijk risico is, wat de regionale ambitie is ten aanzien van het risico en welke maatregelen de wegbeheerders voornemens zijn te treffen. Aan het einde van het hoofdstuk is opgenomen welke wegbeheerder op welk risico extra inzet. De extra inzet binnen deze RUA laat onverlet dat een bepaalde basisinzet voor verkeersveiligheid gewoon doorloopt. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de handhavinginzet die de politie levert op het vlak van de VARAS-prioriteiten (Verkeersveelplegers, Afleiding, Rood licht, Alcohol en drugs en Snelheid) en de inzet die de provincie Utrecht levert op het gebied van verkeers-educatie- en voorlichting. In dit hoofdstuk is per risico een indicator en onze ambitie opgenomen, evenals hoe wij deze ambitie gaan realiseren (maatregelen). In het onderstaande kader wordt dit toegelicht.

INDICATOR: 	ONZE AMBITIE: 	WIJ DRAGEN BIJ AAN DEZE AMBITIE DOOR: 
De indicator laat zien hoe het risico gemeten kan worden. Indicatoren helpen bij het monitoren van het risico. Sommige risico's en indicatoren zijn lastig te meten, zoals bijvoorbeeld het aantal ouderen dat zich veilig voelt in het verkeer. We monitoren daarom ook de ontwikkelingen van de ongevallen in een bepaalde leeftijdsgroep of vervoerswijze.	De ambitie laat zien wat wij willen bereiken. Deze ambities gaan verder dan deze RUA.	Deze kolom gaat in op de maatregelen die wij gezamenlijk nastreven om binnen deze RUA te realiseren. "Wij" zijn in deze alle ondertekenaars van de intentieverklaring; uitvoering van de maatregelen vindt plaats vanuit ieders taak/verantwoordelijk en kan per maatregel verschillen. Alle organisaties blijven daarnaast hun gebruikelijke werkzaamheden uitvoeren.

RISICOGROEPEN EN HET GEDRAG (WIE EN WAARDOOR)

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

Afleiding in het verkeer is in deze RUA niet opgenomen als apart risico. Het is namelijk een risico dat speelt bij veel van de risicogroepen- / gedragingen uit de Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave. Er is structurele aandacht voor afleiding omdat de politie hierop handhaaft en de regio aansluit bij de landelijke MONO campagne.



BASISSCHOLLEERLINGEN ONDERWEG NAAR SCHOOL EN IN DE SCHOOLOMGEVING



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

DE CIJFERS

De cijfers zijn geactualiseerd en kunnen afwijken van de cijfers uit de Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave (juni 2020).

In de provincie Utrecht is gemiddeld 13,4% van de inwoners 0-11 jaar, in de gemeenten Renswoude (16,8%), Woudenberg (15,7%) en Bunschoten (15,4%) wonen relatief veel kinderen².

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



MAAR TOCH WORDT NOG 30% VAN DE BASISSCHOLLEERLINGEN MET DE AUTO GEBRACHT³

EN RAAKTEN VAN 2016 T/M 2020 TENMINSTE 278 KINDEREN GEWOND⁴



INDICATOR: 	ONZE AMBITIE: 	WIJ DRAGEN BIJ AAN DEZE AMBITIE DOOR: 
Het aantal schoolomgevingen waar kinderen veilig kunnen spelen, verblijven en verplaatsen.	Schoolomgevingen inrichten voor voetgangers en fietsers en het aantal verkeersbewegingen van auto's terugbrengen om omgevingen waar veel kinderen samenkomen verkeersveiliger te maken en het gevoel van onveiligheid te verminderen.	• In heel Utrecht in te zetten op educatie voor kinderen (en ouders) middels Jongleren in het verkeer (0-6 jaar), Verkeersvaardigheidslessen (4-15 jaar), theoretisch én praktisch verkeersexamen en Verkeersouders. • Bijna 90 schoolzones te realiseren. • Te experimenteren met het autovrij maken van 17 schoolstraten tijdens haal- en brenguren. • Diverse infrastructurele maatregelen te nemen (opgenomen bij risico's gerelateerd aan de infrastructuur).

² CBS Statline, bevolking per 1-1-2021

³ CROW, factsheet schoolmobiliteit en gedrag. https://www.crow.nl/downloads/pdf/portals/mobiliteit-en-gedrag/toolkitpve/factsheet-schoolmobiliteit_web.aspx?ext=.pdf

⁴ Gebaseerd op verkeersongevallen geregistreerd door de politie van 2016 t/m 2020



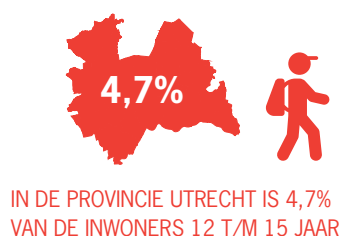
MIDDELBARE SCHOLIEREN ONDERWEG NAAR SCHOOL



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

DE CIJFERS

In stedelijke gemeenten zoals Nieuwegein en Utrecht wonen relatief weinig middelbare scholieren. In alle Utrechtse gemeenten is 4 tot 6% van de inwoners 12 t/m 15 jaar⁵.



→ EN HEEFT 4,3% VAN DE
VERKEERSSLACHTOFFERS
DEZE LEEFTIJD⁶



ER RAAKTEN 227 SCHOLIEREN
VAN 12 T/M 15 JAAR AL
FIETSEND GEWOND⁶



INDICATOR: 	ONZE AMBITIE: 	WIJ DRAGEN BIJ AAN DEZE AMBITIE DOOR: 
Het aantal middelbare scholieren dat zich veilig kan verplaatsen naar school en zich bewust is van de risico's in het verkeer.	Middelbare scholieren de mogelijkheid bieden om veilig naar school te kunnen fietsen en de bewustwording van de risico's in het verkeer vergroten.	• In te zetten op Stand up in traffic. • Fietsverlichting te verbeteren middels 'Ik val op' samen met de politie. • Afleidingscampagne MONO in te zetten samen met de politie. • Diverse infrastructurele maatregelen te nemen (opgenomen bij risico's gerelateerd aan de infrastructuur).

⁵ CBS Statline, bevolking per 1-1-2021

⁶ Gebaseerd op verkeersongevallen geregistreerd door de politie van 2016 t/m 2020



JONGERE BROM- EN SNORFIETSERS



Eenmaal 16 jaar oud mag je in Nederland een brom- of snorfiets rijden: handig om naar school of werk te gaan of eten te bezorgen. Ondanks de beperkte verkeerservaring van jongeren behalen de gemotoriseerde tweewielers hoge snelheden. Veel jongeren houden er bovendien van om risico's te nemen in het verkeer of onderschatten (onbewust) deze risico's. Ook komen ze relatief vaker in aanraking met alcohol en drugs. De positie op de weg van de gemotoriseerde tweewieler is afhankelijk van het voertuig en de locatie. Vanwege het verschil in massa met auto's en het verschil in snelheid (en massa) met fietsers hebben ongevallen met bromfietsers vaak een ernstige afloop. De maximaal toegestane snelheid van snorfietsers ligt lager dan die van bromfietsers, aangezien een helm niet verplicht is voor snorfietsers. De gemiddelde snelheid van snorfietsers ligt rond de 35 km/u (terwijl 25 km/u is toegestaan)⁷.

DE CIJFERS

De afgelopen jaren steeg het aantal voertuigen met een bromfietskenmerk, van 47 per 1000 inwoners in 2009 naar 59 per 1000 inwoners in 2019, met name het aantal snorfietsen steeg. In landelijke gemeenten zoals Eemnes (105), Rhenen, (94) en Bunschoten (87) ligt het aantal geregistreerde brom- en snorfietsen naar inwoneraantal aanzienlijk hoger dan in de rest van de provincie⁸. Van 2016 t/m 2020 ging het om minimaal 989 geregistreerde slachtoffers van 16 t/m 24 jaar op een brom- of snorfiets en nog eens 325 slachtoffers op een (elektrische) fiets⁹.



SLECHTS 11,3% VAN DE INWONERS
VAN DE PROVINCIE UTRECHT IS
16 T/M 24 JAAR¹⁰



TERWIJL 27% VAN DE
SLACHTOFFERS DEZE
LEEFTIJD HEEFT¹¹



VOERTUIGEN MET EEN BROMFIETS-
KENMERK GESTEGEN VAN 47 PER
1000 INWONERS IN 2009 NAAR
59 PER 1000 INWONERS IN 2019



INDICATOR: 	ONZE AMBITIE: 	WIJ DRAGEN BIJ AAN DEZE AMBITIE DOOR: 
Het aantal jongeren op brom- en snorfiets dat zich bewust is van de risico's als gevolg van hun gedrag of voertuig en zich veilig gedraagt.	Jongeren op brom- en snorfiets de mogelijkheid bieden om veilig deel te nemen aan het verkeer en de bewustwording van de risico's als gevolg van hun gedrag of voertuig te vergroten.	• Actief na te denken over de positie op de weg van brom- en snorfietsers. • Mogelijkheden gedragsaanpak beroepsvervoerders te verkennen. • Mogelijkheden gedragsaanpak brommerveiligheid te verkennen. • Inzet van een rijsimulator. • Diverse infrastructurele maatregelen te nemen • Landelijk: vanaf 1 juli 2022 moeten alle snorfietsers verplicht een helm dragen¹².

⁷ <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/brom-en-snorfietsers>

⁸ CBS Statline, voertuigen per 1-1-2019

⁹ Gebaseerd op verkeersongevallen geregistreerd door de politie van 2016 t/m 2020

¹⁰ CBS Statline, bevolking per 1-1-2021

¹¹ Gebaseerd op verkeersongevallen geregistreerd door de politie van 2016 t/m 2020

¹² <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2021/05/28/helmplicht-voor-alle-snorfietsers>



OUDERE (ELEKTRISCHE) FIETSERS



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

DE CIJFERS

In de provincie Utrecht is 13% van de inwoners 70 jaar en ouder, maar de vergrijzing verschilt regionaal. In de gemeenten Utrechtse Heuvelrug, Baarn en De Bilt ligt dit percentage boven de 18% waar in de gemeente Utrecht nog geen 8% van de inwoners ouder is dan 70 jaar¹³. Ondanks de beperkte verkeersdeelname is 13% van de slachtoffers 70 jaar en ouder. Ouderen zijn oververtegenwoordigd onder de verkeersdoden in Utrecht, 36% van de verkeersdoden was ouder dan 70 jaar. Van de 923 geregistreerde Utrechtse verkeersslachtoffers van 70 jaar en ouder van 2016 t/m 2020 zat 54% op een (elektrische) fiets¹⁴. Het aantal (ernstige) slachtoffers onder ouderen neemt toe en door vergrijzing zal dit de komende jaren waarschijnlijk ook doorzetten.



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



ONDANKS DE BEPERKTE VERKEERSDEEL-
NAME IS 13% VAN DE SLACHTOFFERS (EN
36% VAN DE VERKEERSDODEN) 70 JAAR
EN OUDER



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



INDICATOR: 	ONZE AMBITIE: 	WIJ DRAGEN BIJ AAN DEZE AMBITIE DOOR: 
Het aantal ouderen dat zich veilig voelt in het verkeer en zich bewust is van de eigen vaardigheden.	Ouderen de mogelijkheid bieden- en het gevoel geven veilig te kunnen deelnemen aan het verkeer op een (elektrische) fiets.	• Te streven naar een uitbereiding van het aantal 'Doortrapgemeenten'. • Opfriscursus verkeersregels aan te bieden voor ouderen. • Fietsvaardigheidstraining (E-bike) voor ouderen aan te bieden. • Dragen van een helm op snelle fietsen onder de aandacht brengen. • Diverse infrastructurele maatregelen te nemen.

¹³ CBS Statline, bevolking per 1-1-2021

¹⁴ Gebaseerd op verkeersongevallen geregistreerd door de politie van 2016 t/m 2020



SNELHEIDSOVERTREDINGEN EN RIJDEN ONDER INVLOED (DE VEROORZAKERS)



Veruit de meest gebruikte vervoerswijze is autorijden (3/4 van de afgelegde kilometers in Utrecht). De auto voelt veilig en de auto kan veel. Op veel plekken delen automobilisten de weg met (gemotoriseerde) fietsers en voetgangers. Door het verschil in massa en snelheid trekken deze kwetsbare verkeersdeelnemers bij aanrijdingen aan het kortste eind. De reactiesnelheid neemt af bij weggebruikers die rijden onder invloed en de remweg neemt toe bij een hogere snelheid. Rijden onder invloed en het overtreden van de snelheid zorgt voor een verhoogde kans op een ongeval. Bovendien is de kans op een ernstige afloop groter bij een hogere snelheid. Het deel van onze hersenen dat zorgt voor 'eerst denken dan doen' is volgroeid rond het 25^{ste} levensjaar. Jongvolwassenen zijn daarom meer geneigd om risico's te nemen¹⁵. In het verkeer vertaalt dit zich in hard rijden, het rode licht negeren of onder invloed aan het verkeer deelnemen.

DE CIJFERS

Factoren zoals rijden onder invloed, afleiding en een te hoge snelheid verhogen de kans op het veroorzaken van een ongeval. Een hogere absolute snelheid en grote snelheidsverschillen zorgen voor een grotere kans op ernstig letsel. Een schatting uit internationaal onderzoek is dat een derde van alle dodelijke verkeersongevallen (mede) veroorzaakt wordt door te hard rijden.

AUTOMOBILISTEN DIE ZWAAR ONDER INVLOED RIJDEN (PROMILLAGE VAN 1,5 OF HOGER) HEBBEN 20 KEER ZOVEEL KANS OM BETROKKEN TE RAKEN BIJ EEN ONGEVAL DAN NUCHTERE BESTUURDERS¹⁶

WETTELIJKE LIMIET IS 0,5‰



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



INDICATOR: 	ONZE AMBITIE: 	WIJ DRAGEN BIJ AAN DEZE AMBITIE DOOR: 
Het aandeel weggebruikers dat zich aan de snelheid houdt en dat nuchter aan het verkeer deelneemt.	Verkeersdeelnemers houden zich aan de snelheid en zitten nuchter achter het stuur.	• Verkeersveiligheid op te nemen in integrale veiligheidsplannen van gemeenten. • Verkeershandhaving structureel te bespreken in de lokale driehoek en vanuit mobiliteit aan te schuiven bij het ambtelijk vooroverleg van afdeling openbare orde en veiligheid voor de lokale driehoek. • Voor verkeersonveilige locaties bij het OM te verzoeken om een flitspaal. • Op bijna 30 locaties snelheidsbewustwording te vergroten door smiley-displays. • Minimaal vier keer de Spaarpaal in te zetten voor snelheidsbewustwording. • BOB-teams in te zetten bij festivals en controles door politie. • Praktijkdag jonge automobilisten aan te bieden. • Diverse infrastructurele maatregelen nemen.

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

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

HET VERKEERSSYSTEEM (WAAR)

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



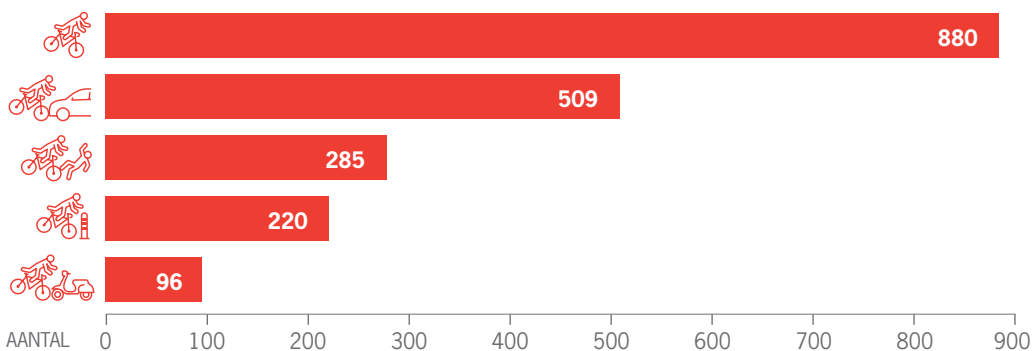
TE DRUKKE FIETSPADEN

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

DE CIJFERS

De groei in fietsgebruik gaat gepaard met een groeiend aantal slachtoffers onder fietsers. In 2018 vielen 2041 fietsslachtoffers in de provincie Utrecht (40% van het totaal). Het grootste deel (43%) kwam eenzijdig ten val. Eén van de redenen kan zijn het uitwijken of inhalen van andere fietspadgebruikers. Daarnaast viel 12% van de fietsslachtoffers bij ongevallen met andere fietsers¹⁷.

FIETSSLACHTOFFERS IN DE PROVINCIE UTRECHT IN 2018



De cijfers bij dit risico zijn gebaseerd op ambulance-data. Deze cijfers zijn gebruikt omdat ze specifieke details bevatten over ongevalsoorzaken bij fietsongevallen. De cijfers zijn afkomstig uit 2018, actuelere cijfers zijn niet beschikbaar. De aantallen wijken af van de andere risico's waarvoor ongevalsdata uit BRON (voornamelijk politie-geregistreerde ongevallen) zijn gebruikt.



INDICATOR: 	ONZE AMBITIE: 	WIJ DRAGEN BIJ AAN DEZE AMBITIE DOOR: 
Het percentage fietspaden dat voldoende ruimte biedt.	Meer ruimte creëren om veilig te kunnen fietsen en daarmee de fietsveiligheid op fietspaden te verhogen.	• Bijna 40 kilometer fietspad te verbreden. • Op ruim 35 kilometer erftoegangsweg meer ruimte te geven aan fietsers op de rijloper (bredere fietsstroken of fietsstraten). • Meer opstelruimte te creëren bij verkeerslichten op bijna 10 locaties. • Ruim 40 kilometer snelfietsroute te realiseren.

¹⁷ Verkeersongevallen 2018 in Utrecht, cijfers op basis van ambulancedata over 2018. Onderzoek van VeiligheidNL op basis van data van de Regionale Ambulancevoorziening Utrecht (RAVU).



ONVEILIG INGERICHTE FIETSPADEN

Fietsers nemen onbeschermd deel aan het verkeer in Nederland waardoor ze relatief kwetsbaar zijn. Dit geldt voor alle fietsers maar specifiek ook voor ouderen. De aanwezigheid en slechte zichtbaarheid van obstakels zoals fietspaaltjes, een slechte kwaliteit van het wegdek door hobbels, gaten of losliggende tegels en een onduidelijk verloop het fietspad zorgen voor onveilige situaties met ongevallen tot gevolg. Het kan dan gaan om val-ongevallen of een botsing met een obstakel. Veel Utrechtse fietspaden zijn verouderd waardoor deze mankementen ontstaan of voldoen simpelweg niet aan de vereiste richtlijnen. Een onveilig ingericht fietspad leidt onder andere tot eenzijdige fietsongevallen. Met name bij de groeiende groep oudere fietsers kan de afloop van een (eenzijdige) val van de fiets ernstig zijn. Fietspaden dienen veilig en vergevingsgezind ingericht te worden.

DE CIJFERS

In 2018 vielen er 2041 fietsslachtoffers. Hiervan was bij 54% geen andere verkeersdeelnemer betrokken omdat de fietsers eenzijdig ten val kwam (43%) of tegen een obstakel botste (11%). Hier ligt dus een directe relatie met de infrastructuur. Het grootste deel van de eenzijdige fietsongevallen betrof verkeersdeelnemers van 50 jaar en ouder¹⁸.

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



43% KWAM EENZIJDIG TE VAL

EN 11% BOTSTE TEGEN
EEN OBSTAKEL



De cijfers bij dit risico zijn gebaseerd op ambulance-data. Deze cijfers zijn gebruikt omdat ze specifieke details bevatten over ongevalsoorzaken bij fietsongevallen. De cijfers zijn afkomstig uit 2018, actuelere cijfers zijn niet beschikbaar. De aantallen wijken af van de andere risico's waarvoor ongevalsdata uit BRON (voornamelijk politie-geregistreerde ongevallen) zijn gebruikt.



INDICATOR: 	ONZE AMBITIE: 	WIJ DRAGEN BIJ AAN DEZE AMBITIE DOOR: 
Het percentage fietspaden dat veilig ingericht is.	Vrijliggende en solitaire fietspaden veilig inrichtingen en daarmee de fietsveiligheid op fietspaden verhogen.	• Op ruim 25 kilometer fietspad gesloten verharding toe te passen. • Ruim 500 onnodige obstakels op- en naast fietspaden te verwijderen. • Op ruim 200 locaties de attentiewaarde van noodzakelijke obstakels te verhogen. • Op bijna 20 kilometer fietspad (reflecterende) markering toe te passen met ribbel. • Bijna 40 kilometer fietspad te verbreden. • Educatie en voorlichting, bijvoorbeeld fietsvaardigheidslessen.

¹⁸ Verkeersongevallen 2018 in Utrecht, cijfers op basis van ambulancedata over 2018. Onderzoek van VeiligheidNL op basis van data van de Regionale Ambulancevoorziening Utrecht (RAVU).



ONGELOOFWAARDIGE 30-WEGEN

Veilige infrastructuur voorkomt niet alleen ongevallen maar beperkt ook de ernst van de afloop van ongevallen. Vanuit de Duurzaam Veilig-gedachte is het belangrijk dat de functie, het gebruik en de inrichting van wegen met elkaar overeenkomen. Dit bepaalt mede het gedrag van de verkeersdeelnemer.

In veel gemeenten zijn en/of worden 50 km/u wegen afgewaardeerd tot 30 km/u wegen. Wanneer dit gebeurt met een minimale aanpassing van de weginrichting is de snelheidslimiet van 30 km/u niet geloofwaardig en ligt de gereden snelheid hoger. Dit komt bijvoorbeeld door brede geasfalteerde rijlopers of de aanwezigheid van voorrangregelingen op kruispunten. Het gaat hierbij om zogenoemde grijze wegen die zowel een verblijfs-functie als een doorstromingsfunctie vervullen. De 30-zones hebben een verblijfsfunctie, langzaam- en gemotoriseerd verkeer zijn gemengd waardoor er veel interacties plaatsvinden, minimale snelheidsverschillen zijn daarom belangrijk. Een beperkte afwaardering leidt over het algemeen tot een beperkte of geen verbetering van de verkeersveiligheid¹⁹.



Het absolute aantal verkeersslachtoffers in de provincie Utrecht neemt af, maar niet op 30-wegen. In 2020 viel zo'n 20% van de slachtoffers op 30-wegen, in 2017 was dit nog 18% en in 2014 nog 15%²⁰. Er zijn geen recente cijfers beschikbaar over de ontwikkeling van het aantal 30 km/u-gebieden. Er is weinig bekend over de inrichting van 30-wegen. Meer inzicht in de inrichting van 30 (en 50-wegen) is gewenst.

HET ABSOLUTE AANTAL VERKEERS-SLACHTOFFERS IN DE PROVINCIE UTRECHT NEEMT AF²¹

MAAR NIET OP 30-WEGEN



IN 2020 VIEL 20% VAN DE SLACHTOFFERS OP 30-WEGEN



INDICATOR: 	ONZE AMBITIE: 	WIJ DRAGEN BIJ AAN DEZE AMBITIE DOOR: 
Het percentage 30-wegen dat veilig is ingericht.	30-wegen geloofwaardig inrichten en daarmee verblijven en verplaatsen op en rond 30-wegen veiliger te maken.	- Bijna 30 uitritconstructies aan te leggen waar de 30-zone eindigt. - Verhoogde plateaus aan te leggen op meer dan 90 kruispunten binnen 30 km/u-gebieden. - Ruim 50 kilometer (voormalige) 50-weg veilig in te richten als 30-weg. 30-wegen te versmallen op 6 locaties, asfalt weg te halen op 8 locaties en asfalt weghalen en klinkerverharding toepassen op nog eens 6 locaties. - Onderzoeken wat de motie '30km/u (i.p.v) 50 het uitgangspunt in de bebouwde kom' betekent voor het Utrechtse wegennet en aan de hand van het afwegingskader kansen voor verlaging van de snelheid beoordelen. - Diverse gedragsmaatregelen zoals bijvoorbeeld Buurtacties.

¹⁹ <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/30kmuur-gebieden>

²⁰ Gebaseerd op verkeersongevallen geregistreerd door de politie van 2014 t/m 2020

²¹ In 2020 lag het aantal verkeersslachtoffers in heel de provincie lager



ONVOLDOENDE FIETSVORZIENINGEN OVER EN LANGS 50-WEGEN

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

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



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

IN 2018 RAAKTEN ER 498 FIETTERS
IN UTRECHT GEWOND DOOR EEN
AANRIJDING MET EEN AUTO²²



VAN 2016 T/M 2020 VIEL 49%²³ VAN DE SLACHTOFFERS IN DE PROVINCIE UTRECHT OP 50-WEGEN



INDICATOR: 	ONZE AMBITIE: 	WIJ DRAGEN BIJ AAN DEZE AMBITIE DOOR: 
Het percentage 50-wegen waar fietsers en gemotoriseerd verkeer gescheiden zijn en het percentage oversteken die veilig ingericht zijn.	Fietsers en gemotoriseerd verkeer waar mogelijk scheiden op 50-wegen, plekken waar uitwisseling plaatsvindt veilig vormgegeven en daarmee de verkeersveiligheid op 50-wegen verhogen.	- Bijna 20 kilometer vrijliggende fietspaden te realiseren langs 50- en 60-wegen. - Fietsoversteken op 35 locaties op te hogen bij kruispunten/rotondes en bij 8 fietsoversteken een snelheidsremmend plateau aan te leggen. - Fietsers en voetgangers gefaseerd te laten oversteken op 11 locaties. 8 ongelijkvloerse fietsoversteken te realiseren - Op ruim 40 wegvakken een veilige oversteek te creëren voor fietsers en op ruim 10 locaties voor voetgangers. - Voetgangersoversteekplaatsen te verlichten op 5 locaties.

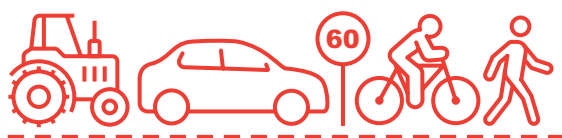
²² Verkeersongevallen 2018 in Utrecht, cijfers op basis van ambulancedata over 2018

²³ Gebaseerd op verkeersongevallen geregistreerd door de politie van 2016 t/m 2020



SNELHEIDSVERSCHILLEN OP 60-WEGEN

Lokale wegen die erven ontsluiten buiten de bebouwde kom kennen een snelheid van 60 km/u. De gebruikers van deze wegen zijn divers; van fietsers en voetgangers tot landbouwverkeer en soms doorgaand verkeer dat de snelste route probeert te volgen. Op 60-wegen is de ruimte vaak beperkt, ook omdat alle verkeersdeelnemers gebruik maken van hetzelfde stukje asfalt. In de beperkte verkeersruimte leiden grote verschillen in massa en snelheid tussen verkeersdeelnemers tot (een gevoel van) onveiligheid. Op sommige 60-wegen passen gebruik en inrichting niet meer bij elkaar waardoor maatwerkoplossingen nodig zijn. Menging op 60-wegen is alleen gewenst als de weg goed is ingericht en de snelheidsverschillen beperkt zijn. Op 60-wegen waar bijvoorbeeld veel middelbare scholieren of recreanten fietsen én de intensiteit en/of de snelheid van het autoverkeer relatief hoog is, is scheiding gewenst.



HET ABSOLUTE AANTAL VERKEERSSLACHTOFFERS IN DE PROVINCIE UTRECHT NEEMT AF

IN 2020 VIEL 9% VAN DE VERKEERSSLACHTOFFERS OP 60-WEGEN²⁴



DE MEESTE SLACHTOFFERS (33%) WAREN FIETTERS GEVOLGD DOOR INZITTENDEN VAN EEN PERSONENAUTO (27%) EN BROM- EN SNORFIETTERS (18%)²⁵



33%



27%



18%



INDICATOR: 	ONZE AMBITIE: 	WIJ DRAGEN BIJ AAN DEZE AMBITIE DOOR: 
Het percentage 60-wegen dat veilig is ingericht.	Met passende inrichting de massa en snelheidsverschillen op 60-wegen te beperken en daarmee de verkeersveiligheid op 60-wegen verhogen.	- Snelheidsremmende maatregelen te realiseren op ruim 70 locaties. - Spitsafsluitingen in te stellen en te controleren op ruim 10 locaties. - Verhoogde plateaus aan te leggen op 14 kruispunten binnen 60 km/u-gebieden. - De weg visueel te versmallen door natuurlijke maatregelen op 8 locaties. - Bijna 20 kilometer vrijliggende fietspaden te realiseren op 50- en 60-wegen.

²⁴ Gebaseerd op verkeersongevallen geregistreerd door de politie over 2020

²⁵ Gebaseerd op verkeersongevallen geregistreerd door de politie van 2016 t/m 2020



ONVEILIGE BERMEN NAAST 60- EN 80-WEGEN

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



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

VAN 2016 T/M 2020 VIELEN IN DE PROVINCIE UTRECHT MINIMAAL 416 SLACHTOFFERS ONDER AUTOMOBILISTEN DIE TEGEN EEN OBSTAKEL BOTSTEN EN 172 DIE EENZIJDIG VERONGELUKTEN²⁶



416



172



INDICATOR: 	ONZE AMBITIE: 	WIJ DRAGEN BIJ AAN DEZE AMBITIE DOOR: 
Het percentage 60- en 80-wegen met een veilige berm.	Bermen langs 60- en 80-wegen vergevingsgezind inrichten en daarmee (ernstige) bermongevallen voorkomen.	Ruim 20 kilometer bermen obstakelvrij of draagkrachtig te maken en waar nodig een vlucht- of bergingszone aan te leggen.

²⁶ Gebaseerd op verkeersongevallen geregistreerd door de politie van 2016 t/m 2020

WIE ZET WAAR OP IN?

Niet elk risico is voor elke weggeheerder even relevant, Daarom hebben wegbeheerders aangegeven welke risico's prioriteit hebben binnen hun eigen beheersgebied. Op deze risico's willen de wegbeheerders inzetten binnen deze RUA. Concreet betekent het dat de betreffende wegbeheerder maatregelen met hoge of gemiddelde prioriteit heeft aangedragen die aansluiten bij dat risico. Voor de vier risicogroepen en de twee risicovolle gedragingen geldt dat elke wegbeheerder hier al op inzet, bijvoorbeeld omdat het om wettelijk verplichte maatregelen gaat, een provinciebreed educatie of voorlichtingspakket of om handhavingsactiviteiten van de politie. Dit is in het lichtblauw weergegeven.

De wegbeheerders geven in de tabel aan welke risico's zij prioritair vinden binnen hun beheersgebied en dus voor welke risico's maatregelen zijn aangedragen binnen deze RUA. Het kan zijn dat een wegbeheerder standaard maatregelen uitvoert welke niet zijn opgenomen in deze tabel. De eerste kolom omschrijft of de wegbeheerder een bijdrage heeft geleverd binnen deze RUA in de vorm van het aanleveren van knelpunten en passende maatregelen.

													
	Heeft bijgedragen aan RUA	Basisschoolleerlingen	Middelbare scholieren	Jongeren op brom en snorfiets	Oudere fietsers	Snelheidsovertredingen	Rijden onder invloed	Drukke heterogene fietspaden	Onveilig ingerichte fietspaden	Ongelofwaardige 30-wegen	Fietsvoorzieningen 50-wegen	Snelheidsverschillen 60-wegen	Onveilige berm 60/80-wegen
Amersfoort	✓												
Baarn	✓												
Bunnik	✓												
Bunschoten	✓												
De Bilt	✓												
De Ronde Venen	✓												
Eemnes	✓												
Houten	✓												
IJsselstein	✓												
Leusden	✓												
Lopik													
Montfoort	✓												
Nieuwegein													
Oudewater	✓												
Renswoude	✓												
Rhenen	✓												
Soest	✓												
Stichtse Vecht													
Utrecht (gem.)	✓												
Ut. Heuvelrug	✓												
Veenendaal	✓												
Vijfheerenlanden	✓												
Wijk bij Duurstede	✓												
Woerden	✓												
Woudenberg	✓												
Zeist	✓												
Rivierenland (Waterschap)	✓												
Utrecht (prov.)	✓												

 Er is inzet op het risico

 Wegbeheerder is voornemens maatregelen uit te voeren binnen deze RUA (maatregelen met gemiddelde en hoge prioriteit). In bijlage 1 is lijst met mogelijke maatregelen per risico te vinden.

Deze tabel omschrijft de gestreefde inzet per wegbeheerder per risico binnen de RUA, het kan zijn dat wegbeheerders (standaard) maatregelen uitvoeren die niet in deze tabel zijn opgenomen.



OP NAAR EEN VERKEERSVEILIGER UTRECHT

In het voorgaande hoofdstuk is de verkeersveiligheidsambitie geschetst. Met het in beeld brengen waar het onveilig is en welke maatregelen nodig zijn om die onveiligheid weg te nemen, is een belangrijke stap gezet in het risicogestuurde werken en het uiteindelijk verkeersveiliger maken van onze provincie. Maar hiervoor is meer nodig dan alleen een ambitie. In dit hoofdstuk is geschetst wat er verder nodig is. De 25 wegbeheerders die een bijdrage hebben geleverd aan deze RUA, hebben voor bijna 1200 locaties maatregelen aangedragen; 46% met hoge prioriteit en 54% met gemiddelde prioriteit. Meer dan de helft van de maatregelen heeft dus prioriteit qua uitvoering de komende jaren, maar daarbij is het nog niet zeker of er voldoende budget, uitvoeringscapaciteit of draagvlak is. Voldoende budget, draagvlak en uitvoeringscapaciteit is dus essentieel om de ambitie in deze RUA te halen.

HOE GAAN WE HET BETALEN

Nederland verkeersveiliger maken vraagt om stevige investeringen. Het Rijk heeft daarom een impuls van 500 miljoen aangekondigd, uitgesmeerd over de komende 10 jaar, om de Nederlandse wegbeheerders te steunen in het verkeersveiliger maken van hun wegen. In de eerste tranche in 2020 is al 165 miljoen toegekend aan provincies, gemeenten en waterschappen in Nederland²⁶. Van de 28 Utrechtse wegbeheerders hebben er 14 een rijksbijdragen ontvangen in de eerste tranche²⁷. De laatste stand van zaken is dat de tweede tranche in de loop van 2022 beschikbaar komt. De concept-voorwaarden voor deze tweede tranche worden eind 2021 bekend gemaakt²⁸. De verwachting is dat deze Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid (anders dan in de zomer van 2020) een belangrijke rol speelt bij voor de toekenning van de tweede tranche.

Voor het aanpakken van de verkeersveiligheid in Utrecht zijn de komende jaren tientallen miljoenen nodig. De provincie heeft een aparte subsidieregeling voor verkeersveiligheidsprojecten van de gemeenten en het waterschap. Deze regeling loopt van 2020 t/m 2023 en er is nog 5 miljoen beschikbaar voor de jaren 2022 en 2023. De maatregelen in deze RUA komen echter ook in aanmerking voor de subsidieregeling fiets mits het gaat om het Regionaal Fietsnetwerk.

De verwachting is dat zowel Rijk als provincie na 2023 opnieuw subsidie beschikbaar stellen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Ons uitgangspunt is dat lokale wegbeheerders de subsidieregeling vanuit het Rijk en vanuit de provincie voor zoveel mogelijk maatregelen kunnen combineren. Dit zou de druk op begroting van de wegbeheerder moeten minimaliseren en moeten werken als een stimulans om verkeersveiligheidsverbeteringen te realiseren. De praktijk leert echter dat een bepaalde mate van beschikbare middelen wel nodig is; het gaat immers ook om een gezamenlijke verkeersveiligheidsopgave.

²⁶ <https://investeringsimpulsspv.nl/wp-content/uploads/2021/04/Infographic-Regeling-stimulering-verkeersveiligheidsmaatregelen-2020-2021.pdf>

²⁷ <https://www.kennisnetwerksnv.nl/getmedia/1d90178e-5621-4a4d-80f5-6bf3be8c8f3a/regeling-stimulering-verkeersveiligheidsmaatregelen-2020-2021.pdf.aspx>

²⁸ <https://www.kennisnetwerksnv.nl/Nieuws/Deelnemers-aan-klankbordgroep-Investeringsimpuls-g>



DRAAGVLAK DOOR KENNISDELING EN ONDERBOUWING

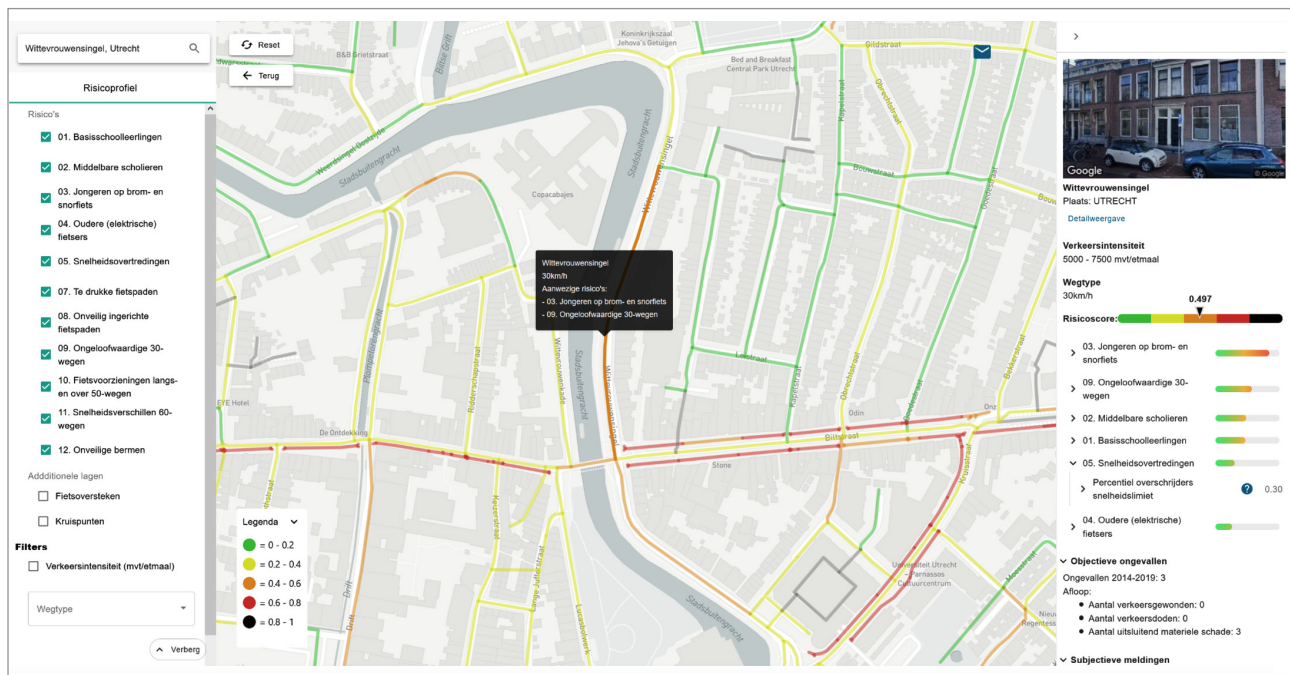
Het creëren van urgentie voor verkeersveiligheid en het voorstellen van goede maatregelen met gedegen onderbouwing leidt tot draagvlak voor deze verkeersveiligheidsmaatregelen. In het verleden kwam deze onderbouwing vaak vanuit klachten of ernstige ongevallen. In het risicogestuurde werken worden regionale (of lokale) risico's in beeld gebracht met risico-indicatoren en goede data.

Kennis delen over enerzijds goede lokale initiatieven en goede maatregelen, maar anderzijds ook over waar het mis gaat is essentieel. Hierdoor leren we als regio steeds beter wat de best passende maatregelen zijn om de verkeersonveiligheid aan te pakken. Sinds het najaar van 2020 is er structureel provinciebreed overleg over verkeersveiligheid. Dit maakt regionale kennisdeling mogelijk over effectieve maatregelen aan de infrastructuur en gedragsbeïnvloeding, data- en analysemogelijkheden en over financiële mogelijkheden. Dit overleg is bovendien de draaischijf tussen landelijke afspraken over verkeersveiligheid en de regionale uitvoering ervan. Tot slot monitoren wij in dit overleg de voortgang van de uitvoering van deze RUA.

Goede data en analysemogelijkheden zijn cruciaal voor het actualiseren en monitoren van de verkeersveiligheid en daarmee voor risicogestuurd werken. Daarom is de Verkeersveiligheidsmeter ontwikkeld, een verkeersveiligheidsmodel dat de twaalf regionale verkeersveiligheidsrisico's in beeld brengt en daarmee risicogestuurd werken stimuleert. De Verkeersveiligheidsmeter brengt met veel data en een gedegen verkeerskundige onderbouwing in beeld waar en waarom het onveilig is en actualiseert dit beeld jaarlijks. Hiermee vergemakkelijkt de Verkeersveiligheidsmeter het komen tot maatregelen, het stellen van doelen en het monitoren van de verkeersveiligheid. Deze RUA bevat globale doelstellingen, de Verkeersveiligheidsmeter maakt het voor wegbeheerders mogelijk om concrete doelstellingen te bepalen.

VOORBEELD

Een lokale wegbeheerder wil graag inzetten op het stimuleren van fietsgebruik en de fietsveiligheid verbeteren. De Verkeersveiligheidsmeter laat zien dat nu 45% van de fietspaden echter te smal is in relatie tot de intensiteit en waar deze fietspaden liggen. De wegbeheerder stelt het doel om het aandeel te smalle fietspaden terug te brengen tot 25%. Dit staat gelijk aan het verbreden van xx kilometer fietspad. Prioritering is bovendien mogelijk met de verkeersveiligheidsmeter; de wegbeheerder pakt als eerste de fietspaden aan die veel te druk of te smal zijn, bijvoorbeeld omdat het een drukke schoolfietsroute is.



Figuur 4 Screenshot Verkeersveiligheidsmeter – de applicatie (kaartweergave)

UITVOERING

Deze RUA met bijbehorende intentieverklaring dient als vertrekpunt voor het risicogestuurd werken op lokaal niveau en daarmee voor een extra impuls aan de verkeersveiligheid. Deze RUA bevat maatregelen waarvoor het waarschijnlijk is om uiterlijk 2023 een investeringsbeslissing te nemen. Naast financiering en kennisdeling is ook uitvoeringscapaciteit benodigd de komende jaren. Deze RUA vormt slechts het startpunt. De komende periode gaan de Utrechtse wegbeheerders toewerken naar investeringsbeslissingen, concrete programmering waarna realisatie en monitoring plaatsvindt. Bovendien zetten wij in op een gezamenlijke integrale aanpak op de 3E's (infrastructuur, regelgeving en handhaving en opleiding en voorlichting). Samen gaan we op weg naar nul verkeersslachtoffers.

Samen op weg naar nul verkeersslachtoffers!



BIJLAGE 1

Lijst met mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen

Deze tabel bevat de gezamenlijk geïnventariseerde maatregelen aansluitend bij de twaalf regionale risico's.

ALGEMEEN		Verkeersveiligheid opnemen in het gemeentelijke Integraal Veiligheidsplan
		Verkeershandhaving bespreken in lokale driehoek (via wethouder)
		Aanschuiven bij ambtelijk vooroverleg driehoek (afdeling Openbare Orde en Veiligheid)
		Opstellen en afstemmen regionaal verkeershandhavingsplan
		Werkgevers stimuleren om afleiding in het verkeer op de agenda te zetten
		Begaanbaar maken van trottoirs en winkelgebieden voor mindervaliden
		Het aanleggen van een rotonde (t.v.v. VRI/kruispunt)
BASISSCHOOL- LEERLINGEN ONDERWEG NAAR SCHOOL EN IN DE SCHOOLOMGEVING		Participatiepunt en buurtacties verkeersveiligheid
		Verkeersouders (ouders)
		Verkeersopvoeding: Jongleren in het verkeer (0-6 jaar)
		Verkeersvaardigheidslessen van Streetwise (4-15 jaar)
		Theoretisch Verkeersexamen (10-12 jaar)
		Realisatie van een schoolzone
		Praktisch verkeersexamen basisschool
		Autovrije schoolstraten tijdens haal- en brenguren
		Verkeerstuin groep 1 t/m 4
		Fietskriebels op voorscholen en peuterspeelzalen (1-4 jaar)
MIDDELBARE SCHOLIEREN ONDERWEG NAAR SCHOOL		Afleidingscampagne "MONO" oppakken samen met politie
		Fietsverlichtingscampagne "Ik val op" samen met politie
		Middelbare scholieren: Stand up in traffic (12-15 jaar)
		Educatief verkeersprogramma VO met sportief fietsen
JONGERE BROM- EN SNORFIETTERS		Dragen helm snorfietters onder de aandacht brengen
		Snorfietters naar de rijbaan
		Bromfietters naar de rijbaan
		Mogelijkheden gedragsaanpak beroepsvervoerders verkennen
		Mogelijkheden gedragsaanpak brommerveiligheid (flyermateriaal, borden) verkennen
OUDERE (ELEKTRISCHE) FIETTERS		Inzet Rijsimulator - young responsible drivers
		Opfriscursus verkeersregels
		Regionale intentieverklaring Doortrappen
		Fietsvaardigheidstraining ouderen (E-bike)
		Praktijkdag jonge automobilisten
SNELHEIDSOVERTREDINGEN EN RIJDEN ONDER INVLOED (DE VEROORZAKERS)	 	Dragen helm elektrische fietsers onder de aandacht brengen
		Aanvraag flitspaal CVOM
		Smiley displays, snelheid bewustwording
		Inzet van BOB-teams bij festivals
		Inzet van BOB-teams bij alcoholcontroles door politie

TE DRUKKE FIETSPADEN		Verbreden van het fietspad
		Meer opstelruimte voor de fiets bij verkeerslichten
		Meer ruimte voor fietsers op de rijloper (bredere fietsstroken) of fietsstraat op erftoegangswegen
		Fietslessen (wijkaanpak Utrecht)
		Aanleg snelfietsroutes
ONVEILIG INGERICTE FIETSPADEN		Aanbrengen van (reflecterende) kant- en asmarkering met ribbel
		Saneren van onnodige obstakels op- en naast fietspad
		Attentiewaarde verhogen van noodzakelijke obstakels
		Saneren van verticale trottoirbanden langs fietspaden
		Toepassen van gesloten verharding en herkenbaarheid op fietspaden (bijv. rode kleur)
ONGELOOFWAARDIGE 30-WEGEN		Uitritconstructies realiseren op 30-wegen die aansluiten op 50-wegen
		Verhoogde plateau's (gelijkwaardige kruispunten) aanleggen op ETW-ETW kruispunten (30)
		Het afwaarderen en veilig inrichten van voormalige 50-wegen (naar 30 km/u)
		Versmallen van wegen 30km/ uur
		Klinkerverharding (of streetprint indien niet mogelijk) aanbrengen 30km/ uur
		Prijsvraag winnaar: Plan Burezina (innovatief idee, visueel versmallen)
		Asfaltbreuk (Prijsvraag Overvecht, asfalt weghalen op royale asfaltwegen)
ONVOLDENDE FIETSVORZIENINGEN OVER EN LANGS 50-WEGEN		Realiseren van vrijliggende fietspaden op 50- en 60 wegen
		Ophogen fietsoversteken op rotondes of kruispunten
		Verwijderen langsparkeren of parkeerstroken langs de rijbaan van GOW met fietspaden
		Fiets- en voetgangersoversteken via een middeneiland, alleen bij een kruispunt
		Aanleg van een snelheidsremmend plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt
		Ongelijkvloerse fietsoversteekplaatsen
		Veilige oversteken realiseren bij gelijkvloerse oversteken ten behoeve van fietsers
		Aanleg verhoogde veilige voetgangersoversteekplaats op 30- en 50 wegen
		Attentieverhogende led-verlichting voetgangersoversteekplaatsen (Zebra-safe)
SNELHEIDSVERSCHILLEN OP 60-WEGEN		Realisatie snelheidsremmende maatregelen (drempels, verticale elementen, eilanden, as-verspringen of slinger) op lange (100m of langer) en rechte wegvakken
		Spitsafsluitingen instellen en afdwingen met NPR camera of fysieke knips
		Verhoogde plateau's (gelijkwaardige kruispunten) aanleggen op ETW-ETW kruispunten (60)
		Visuele versmalling rijbaan (60-wegen) (natuurlijk sturen)
		Visuele versmalling door klinkers, hekjes of bosschage (60-wegen) (natuurlijk sturen)
		Fysieke wegversmalling (grasbetonstrook/rabatstrook) (natuurlijk sturen)
		Verkeersplateau en heultje op wegvak (natuurlijk sturen)
		Attentieverhogende maatregel (natuurlijk sturen)
ONVEILIGE BERMEN NAAST 60- EN 80-WEGEN		Aanleggen veilige bermen (obstakelvrij, vlucht- en bergingszone en draagkrachtig)
		Natuurlijke fietssuggestiestrook
OVERIGE MAATREGELEN		Overige maatregelen zoals bijvoorbeeld t.a.v. voetgangersvoorzieningen of volledige herinrichting van bestaande 30-wegen.

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 Jeroen Boogers (jeroen.boogers@provincie-utrecht.nl) of Anco Verstraaten (anco.verstraaten@provincie-utrecht.nl).

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

Utrecht, oktober 2021

Opmaak: Pier 19, Utrecht

