

Voortgangsrapportage najaar 2023

Intentieverklaring en
uitvoeringsagenda verkeersveiligheid

Op naar nul verkeersslachtoffers!



1. Inleiding

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

Dit beleid is vastgelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2023 (SPV) en richt zich op een risicogestuurde aanpak. De provincie heeft deze aanpak overgenomen en uitgewerkt in de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid (RUA). De RUA is via een intentieverklaring bestuurlijk vastgesteld.

Samenwerking is één van de pijlers uit het SPV en ook uit de RUA. In het vervolg van dit rapport is toegelicht hoe de samenwerking is ingericht op ambtelijk niveau. Op bestuurlijk niveau wordt jaarlijks de voortgang van de verkeersveiligheidsverbeteringen in het Utrechts Verkeers- en Vervoersberaad besproken. Voor u ligt de voortgangsrapportage 2023, het tweede voortgangsrapport na ondertekening van de intentieverklaring (eind 2021).

Deze voortgangsrapportage bevat een monitoring van de voortgang van de verbetermaatregelen. Er gaat al veel goed bij de verkeersveiligheidsaanpak. Toch zijn er ook aandachtspunten die de ambitie uit de intentieverklaring in de weg kunnen zitten, zoals beperkte uitvoeringscapaciteit, financiering en de mate van risicogestuurd werken. Mede daarom is het voor wegbeheerders belangrijk om subsidiemogelijkheden van de provincie en het Rijk te benutten, het gesprek met de politie en Openbaar Ministerie aan te gaan om verkeershandhaving te intensiveren, een aparte opgave van de aanwezige knelpunten te maken en voldoende middelen beschikbaar te stellen.



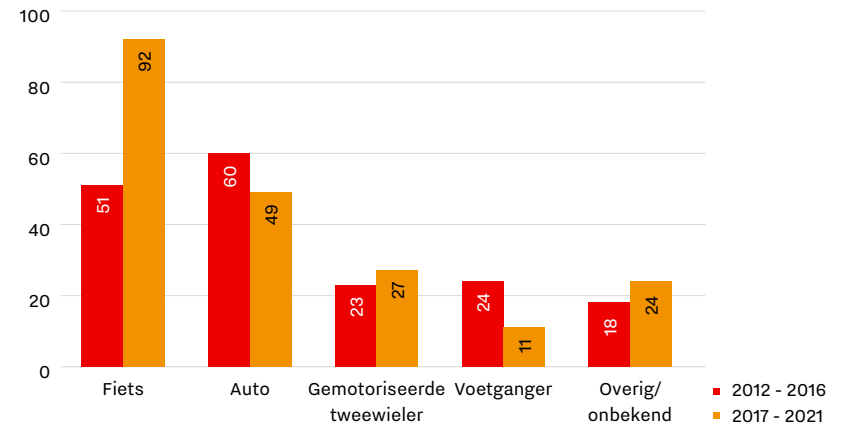
Trends in verkeersveiligheid

Praktisch iedereen neemt deel aan het verkeer en moet zich op een veilige en prettige manier kunnen verplaatsen. Helaas laten de landelijke ongevallencijfers zien dat de verkeersveiligheid in Nederland afneemt. In 2022 steeg het aantal verkeersdoden in Nederland (van 582 in 2021 naar 745 in 2022, zo blijkt uit cijfers van het CBS). Ook het aantal ernstig verkeersgewonden laat de laatste jaren gemiddeld een stijging zien.

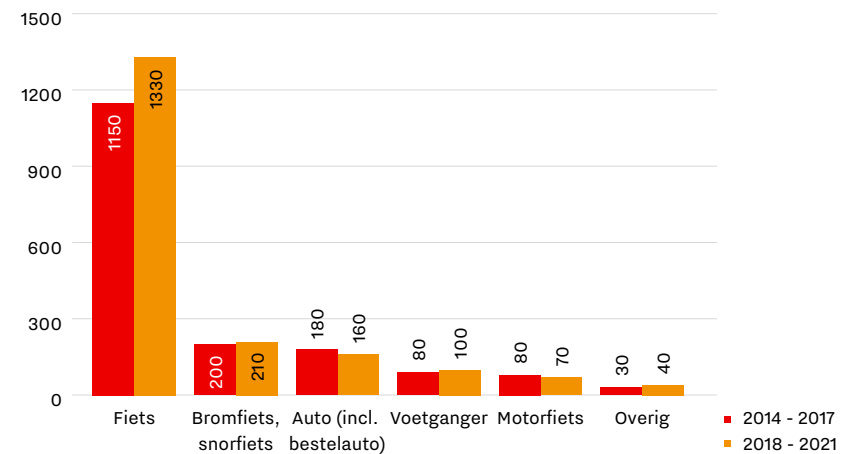
Ook in de provincie Utrecht is (ondanks fluctuaties) een stijgende trend te zien in het aantal verkeersdoden. Het totaal aantal doden in de periode 2017-2021 ligt met 203 doden 15% hoger dan het totaal aantal van 176 doden in 2012-2016. Ook het aantal ernstig verkeersgewonden stijgt (significant). Het aantal ernstig verkeersgewonden lag in de provincie in de periode 2018-2021 9% hoger dan in 2014-2017. De ongevalsgegevens voor 2022 zijn nog niet definitief, maar er lijkt geen sprake te zijn van een groot verschil ten opzichte van de jaren daarvoor (SWOV, 2023).

Een landelijke toekomstprognose laat zien dat, bij gelijkblijvend beleid, een langdurige stagnatie van de daling van het aantal verkeersdoden wordt verwacht. Een duidelijke daling van het aantal verkeersdoden lijkt alleen mogelijk met zeer stevige inzet op bewezen effectieve maatregelen. Het aantal ernstige verkeersgewonden zal naar verwachting sterk stijgen. Mede door vergrijzing wordt ongeveer een verdubbeling van dat aantal in 2040 verwacht (SWOV, 2023).

Fietsers vormen veruit de grootste groep verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden in Utrecht. Er is bovendien sprake van een stijging van het aantal doden en gewonden onder fietsers in de provincie, waarbij in de leeftijdsgroepen van 60 jaar en ouder de stijging het grootst is. Veel fietsslachtoffers vallen bij een ongeval zonder betrokkenheid van een motorvoertuig; bij fietsdoden is de auto vaak de tegenpartij (SWOV, 2023).



Figuur 1: Verdeling verkeersdoden in Utrecht in 2012-2021 naar vervoerswijze (bron: CBS, bewerking SWOV).



Figuur 2: Verdeling ernstig verkeersgewonden in Utrecht in 2014-2021 naar vervoerswijze (bron: DHD, bewerking SWOV).

De twaalf prioritaire risicothema's

Om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen, ligt de focus in de provincie op twaalf prioritaire verkeersveiligheidsrisico's (figuur 3). 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). In 2021 hebben de wegbeheerders voor de twaalf risicothema's prioritaire maatregelen bepaald, die de focus vormen voor de periode 2022-2025. Het resultaat hiervan staat in de RUA. Deze voortgangsrapportage bevat een monitoring van de voortgang van de maatregelen.

Hoe werken wij regionaal samen?

Conform het Startakkoord SPV kent de provincie Utrecht sinds 2020 een regionale overlegstructuur voor verkeersveiligheid. In deze regionale verkeersveiligheidsoverleggen motiveren en inspireren wij elkaar over de regionale en lokale verkeersveiligheidsaanpak. Bovendien monitoren wij de voortgang van de RUA in de regionale overleggen. Om meer diepgang en kennis uit het overleg te halen, hebben wij in het afgelopen jaar ingezet op meer kennisdeling, zo waren er themasessies over verkeershandhaving en het gebruik van ongevals cijfers.

Bij het overleg schuiven vrijwel alle Utrechtse wegbeheerders aan, net als de politie, het OM, VVN, de Fietzersbond, de ANWB en het Kennisnetwerk SPV (een samenwerking van SWOV en CROW in opdracht van Ministerie van I&W). Uit een eerste evaluatie blijkt dat de deelnemers de nieuwe vorm, meer kennisgericht, waarderen. Niet bij alle gemeenten is de beschikbare tijd voor verkeersveiligheid groot. Door collectief aan kennisdeling te doen, kan de beschikbare verkeersveiligheidstijd effectief worden benut.

Figuur 3: De twaalf Utrechtse risicothema's

Utrechtse risicogroepen en gedrag (wie en waardoor)

Basisschoolleerlingen

Middelbare scholieren

Jongeren op brom en snorfiets

Oudere fietsers

Snelheidsovertredingen

Rijden onder invloed

Risico's in het Utrechtse verkeerssysteem (waar)

Drukke heteroogene fietspaden

Onveilig ingerichte fietspaden

Ongeloofwaardige 30-wegen

Fietsvoorzieningen 50-wegen

Snelheidsverschillen 60-wegen

Onveilige bermen 60/80-wegen



2. Voortgang regionale uitvoeringsagenda

Onderstaande tabel laat zien welke wegbeheerder op welke risico's inzet in 2023.

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

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

Legenda

- Wegbeheerder heeft in de RUA (2021) maatregelen aangedragen binnen het risicothema, maar heeft sindsdien (2022 en 2023) geen voortgang geboekt.
- ▲ Wegbeheerder heeft in 2022 voortgang geboekt met maatregelen maar in het afgelopen jaar (2023) niet.¹
- Wegbeheerder heeft in het afgelopen jaar (2023) voortgang met maatregelen geboekt.

Figuur 4: De voortgang van het verkeersveiligheidsbeleid

¹ Er is in 2023 geen maatregel genomen die op de maatregellijst stond, in sommige gevallen hebben wegbeheerders ervoor gekozen om wel andere maatregelen uit te voeren.

Status van de maatregelen

De wegbeheerders hebben, in het kader van de RUA, per risicothema prioritaire maatregelen bepaald, die laten zien waar zij zich op inzetten. Figuur 5 laat zien welke voortgang is geboekt met de maatregelen. Te zien is dat:

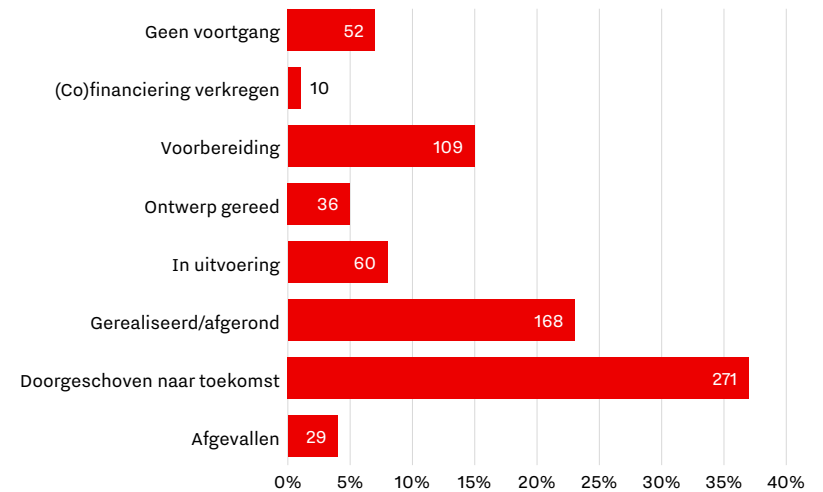
- bijna een kwart van de maatregelen inmiddels gerealiseerd is;
- daarnaast meer dan 20% van de maatregelen in een voorbereidende fase is (financiering rond, in voorbereiding of ontwerp gereed);
- bijna 40% van de maatregelen doorschuift naar de toekomst;
- 4% van de maatregelen afvalt, deze worden niet meer gerealiseerd.

Wat gaat er goed?

Met veel maatregelen is in het afgelopen jaar voortgang geboekt. De wegbeheerders maken onder andere grote stappen in de “30-aanpak”, waarin zij 50 km/u-wegen herinrichten en/of er de snelheidslimiet verlagen. Ook geven de wegbeheerders aandacht aan fietsers, onder andere door oversteken veiliger in te richten en fietspaden te verbreden. Verder zijn schoolzones en schoolroutes voor de wegbeheerders een prioriteit.

Daarnaast is er binnen de provincie een uitgebreid aanbod aan verkeerseducatie en -voorlichtingsmogelijkheden, dat zich richt op de risicogroepen en -gedragingen. Momenteel analyseert de provincie in welke mate het huidige educatie- en voorlichtingsaanbod aansluit bij de twaalf risicothema's.

Ook verkeershandhaving is een belangrijk onderdeel van de verkeersveiligheidsaanpak. In het voorjaar van 2023 organiseerde de provincie een themasessie over verkeersveiligheid en verkeershandhaving om wegbeheerders, OM en politie aan te sporen met elkaar in gesprek te gaan over effectieve verkeershandhaving.



Figuur 5: Voortgang van de maatregelen uit de RUA

Wat beperkt de voortgang?

Het afvallen of doorschuiven van maatregelen heeft een aantal redenen:

- Er bleek veelal te weinig uitvoeringscapaciteit en/of te weinig budget beschikbaar. De maatregelen die op de lange baan zijn geschoven zijn over het algemeen maatregelen waarvan de voorbereiding intensief is en de kosten hoog zijn.
- Veelal zijn dit ook maatregelen die onderdeel zijn van grotere uitvoeringsprojecten of programma's. Als deze projecten of programma's gaan schuiven in tijd, dan schuiven de geplande verkeersveiligheidsmaatregelen vaak mee.

Capaciteitsgebrek en personeelwisselingen zijn zowel binnen de beleidsafdelingen verkeer als ook onder projectleiders van de grotere projecten/programma's een probleem. Hoe groot dit probleem is, verschilt per wegbeheerder.

Kijkend naar de risicogroepen en -gedragingen, blijkt uit figuur 4 dat sommige risico's relatief weinig aandacht krijgen. Dat geldt bijvoorbeeld voor maatregelen die specifiek gericht zijn op jongeren op de brom- en snorfiets.



Risicogestuurd werken en financiering

We zien dat wegbeheerders met vaste budgetten voor verkeer(sveiligheid) in staat zijn om grotere voortgang te boeken in uitvoering van de maatregelen en hier ook meer zelf op kunnen sturen. Bovendien helpt een vast budget bij het risicogestuurd werken; er kan een uitvoeringsprogramma opgesteld worden waaruit de prioriteiten op een gestructureerde manier worden gerealiseerd. De ruimte om risicogestuurd te werken is met name bij kleine gemeenten beperkt omdat zij vaak op 'ad-hoc' basis werken.

Niet elke gemeente is even draagkrachtig en sommige gemeenten moeten daarom keuzes maken. Zij kiezen er bijvoorbeeld voor om 'werk met werk' te maken. Dit is vanuit financieel oogpunt logisch, maar het heeft als nadeel dat de programmering van beheer en onderhoud vaak leidend is voor verkeersveiligheidsverbeteringen. Er vindt minder sturing plaats op snelle realisatie of de aanpak van knelpunten die niet binnen de horizon van beheer en onderhoud vallen. Pas wanneer er aantoonbaar (veel) ongevallen plaatsvinden, is dat een argument om aanpak van de locatie te versnellen.

Ondanks bovengenoemde uitdagingen mag de aandacht voor verkeersveiligheid niet verslappen, zeker gezien de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers. Voor het verbeteren van verkeersveiligheid kunnen wegbeheerders, als aanvulling op de eigen middelen, subsidie aanvragen bij de provincie en het Rijk. Deze (co-)financieringsmogelijkheden maken meer maatregelen haalbaar. Desondanks is het algemene beeld onder de wegbeheerders dat er meer investeringen in verkeersveiligheid nodig zijn om de ambitie uit de intentieverklaring te halen. Ook vinden sommige wegbeheerders de bedragen die zij maximaal kunnen aanvragen niet in verhouding staan met de benodigde inspanning voor het aanvragen van subsidies. Dat kan hen ervan weerhouden een aanvraag te doen. Toch geven veel wegbeheerders aan in 2024 opnieuw een (rijks)subsidieaanvraag te doen.

3. Vervolg

De RUA draagt voor veel wegbeheerders bij aan de geboekte voortgang. Het regionale beleid en de samenwerking zorgt ervoor dat wegbeheerders op hun eigen wegen knelpunten inventariseren en prioriteren.

Bovendien zorgt de RUA voor een scope. De aangedragen maatregelen vormen een kapstok en de monitoringsgesprekken zijn aanleiding om maatregelen “naar de actualiteit te halen”. Verkeersveiligheid is mede dankzij de RUA een thema geworden dat lokaal en regionaal (meer) op de agenda staat.

Toch staat de verkeersveiligheid de komende jaren onder druk, onder meer door verstedelijking, een steeds drukker verkeerssysteem, een grotere diversiteit aan typen vervoerswijzen en senioren die langer mobiel blijven.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid vraagt om een lange adem. Daarom moeten we extra inzetten op de risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak. Met gelijkblijvend beleid lijken (inter)nationale ambities, zoals een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 en nul slachtoffers in 2050, ver buiten beeld. Met het inzetten op bewezen effectieve maatregelen, die een combinatie zijn van de 3 E's engineering (infrastructuur), education (gedragsbeïnvloeding/educatie) en enforcement (handhaving), is een reductie van het aantal ernstige verkeersslachtoffers in de toekomst mogelijk.

SWOV (2023) geeft daarvoor een aantal inhoudelijke aanbevelingen voor de provincie Utrecht:

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

Er gaat al veel goed, maar er zijn ook aandachtspunten die de ambitie uit de intentieverklaring in de weg kunnen zitten. Dat geldt bijvoorbeeld voor uitvoeringscapaciteit, financieringsmogelijkheden en de risicobenadering. Ook stijgende bouwkosten zijn een knelpunt, het uitvoeren van maatregelen is duurder geworden. Mede daarom is het belangrijk dat wegbeheerders:

- de subsidiemogelijkheden van de provincie benutten (voor 2024 is in totaal (opnieuw) twee miljoen euro beschikbaar);
- volgend jaar weer subsidie bij het Rijk aanvragen, en eventueel beide subsidies combineren;
- met politie en OM concreet in gesprek gaan over mogelijkheden om inzet van verkeershandhaving te optimaliseren en te intensiveren;
- knelpunten in beeld hebben, prioriteren, hier een aparte opgave van maken en hierbij gebruik maken van de beschikbare databronnen (zoals de Utrechtse Verkeersveiligheidsmeter);
- samen met de provincie en het Rijk zorgen voor voldoende middelen om de opgave aan te pakken.

Colofon

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

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met

- **Jeroen Boogers**
jeroen.boogers@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://kennisnetwerkspv.nl/>

Vormgeving

OSAGE

Oktober 2023