



Statenbrief

Aan Provinciale Staten

Onderwerp	Verkeersveiligheidsmonitor 2024
Datum	22-04-2025
Documentnummer	UTSP-1361683490-15264
Van	Daan Schouten
Telefoonnummer	+31640285056
E-mailadres	daan.schouten@provincie-utrecht.nl
Domein/opgave	MOB
Team	DVD
Portefeuillehouder	Van Schie
Bijlagen	Geen

Geachte leden van Provinciale Staten,

Essentie / samenvatting:

Jaarlijks publiceert het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) het aantal verkeersdoden in Nederland. Via deze brief informeren wij u over de laatste cijfers en ontwikkelingen, uitgesplitst naar landelijke aantallen en de aantallen voor de provincie Utrecht. Hierbij maken wij onderscheid naar het aantal verkeersdoden, het aantal ernstig verkeersgewonden en het totaal aantal verkeersslachtoffers. Bovendien is deze brief verrijkt met cijfers over het aantal wildaanrijdingen en geeft deze brief invulling aan uw vraag of er inzicht geboden kan worden in het 'verkeersveiligheidsprobleem met fatbikes'. Dit conform de toezegging tijdens de Provinciale Statenvergadering van 19 juni 2024.

In de provincie Utrecht (hierna: provincie) is het aantal verkeersdoden toegenomen van 40 in 2023 naar 50 in 2024. Landelijk nam het aantal verkeersdoden af van 684 in 2023 naar 675 in 2024. De cijfers over 2024 liggen hiermee in lijn met de trend sinds 2014. Na een decennialange daling van het aantal verkeersdoden, neemt de afgelopen tien jaar zowel landelijk als in de provincie Utrecht het aantal verkeersdoden gestaag toe. Verkeersslachtoffers vallen met name onder oudere (e-)fietsers, jonge automobilisten en gemotoriseerde tweewielers. De meeste slachtofferongevallen vinden plaats op gemeentelijke fietspaden en 30 of 50 km/u-wegen. Opvallend is het hoge aantal eenzijdige (fiets)ongevallen. Onveilig, risicovol gedrag, de gevolgen van vergrijzing en de toenemende vraag naar mobiliteit, mede als gevolg van de bevolkingsgroei, spelen naar alle waarschijnlijkheid een grote rol in de toename van het aantal verkeersslachtoffers.

Inleiding:

De provincie streeft naar een duurzame, vitale regio. Een goede bereikbaarheid in een verkeersveilige omgeving is hierbij essentieel. Iedere verkeersdeelnemer moet tenslotte veilig aan het verkeer kunnen deelnemen. Publicaties over het aantal verkeersslachtoffers laten zien dat veilig thuiskomen echter niet vanzelfsprekend is. Na een decennialange afname, nemen de ongevallencijfers sinds 2014 gestaag toe. Een verkeersongeval heeft hierbij een grote impact op alle betrokkenen. Mede vanwege lichamelijke en psychische klachten, kunnen slachtoffers en nabestaanden enorm persoonlijk leed ervaren. De provincie neemt de verantwoordelijkheid om het aantal verkeersongevallen en het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Ieder verkeersslachtoffer is er één te veel.

Op donderdag 17 april jongstleden publiceerde het CBS het aantal verkeersdoden over 2024. In 2024 kwamen in onze provincie 50 personen in het verkeer om het leven. Dat is een toename van 10 verkeersdoden ten opzichte van 2023. Landelijk daalde het aantal verkeersdoden naar 675 in 2024, een afname van 9 ten opzichte van 2023. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) concludeert dat zonder aanvullende maatregelen de landelijk ambitie van een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 ten opzichte van 2019 onhaalbaar is. Met deze Statenbrief informeren wij u over de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers en schetsen we inzage in doelgroepen en factoren die bijdragen aan de toename van het aantal verkeersslachtoffers.

Toelichting:

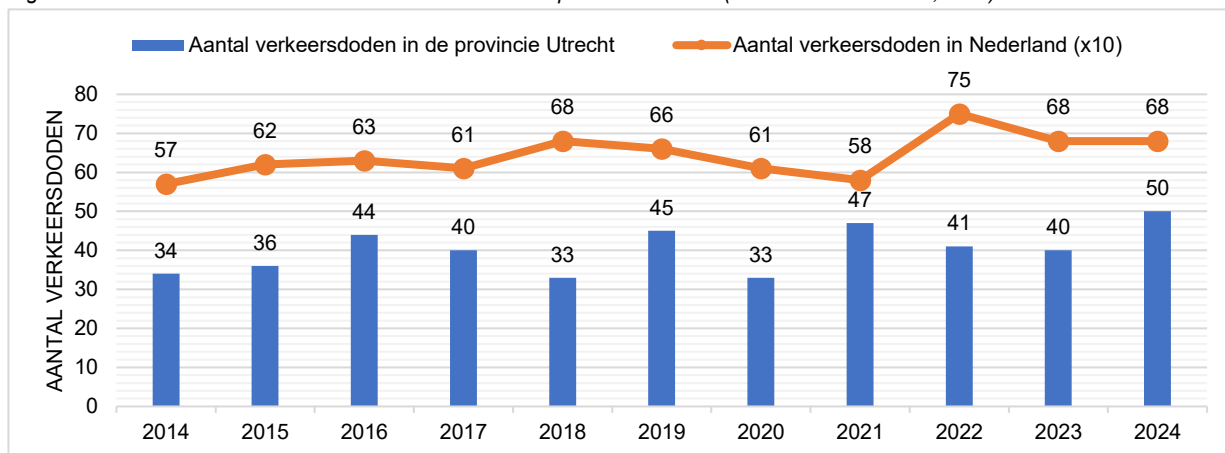
Voor inzage in de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden, ernstig verkeersgewonden, verkeersslachtoffers en wildaanrijdingen hanteren wij vijf bronnen:

- cijfers over het aantal **verkeersdoden** zijn afkomstig van het CBS en VIA. Het CBS gebruikt de ongevallenregistratie van de politie, doodsoorzaakformulieren en dossiers van arrondissementsparketten voor het aantal verkeersdoden. SWOV gebruikt voor de meerjarige trendanalyse ook de verkeersdodenstatistiek van het CBS. VIA gebruiken we als schaduwregistratie voor het inschatten van het aantal verkeersdoden en het maken van uitsplitsingen. Deze database is gevuld door de processen-verbalen van de politie. Omdat de politie niet bij ieder verkeersongeval aanwezig is en slachtoffers in sommige gevallen pas na optekening van het proces-verbaal komen te overlijden, geeft dit gedeeltelijke inzage in de aantallen;
- cijfers over het aantal verkeersgewonden zijn afkomstig van SWOV en stichting VeiligheidNL. SWOV gebruikt de Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiscare (LBZ), gekoppeld aan het Bestand geregistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) om het aantal **matig en ernstig verkeersgewonden** in beeld te brengen. De cijfers van SWOV gebruiken we voor het in beeld brengen van meerjarige trends;
- naast de cijfers van SWOV, aangaande het aantal verkeersgewonden met zwaarder letsel, maken we gebruik van de cijfers van VeiligheidNL voor het in kaart brengen van **alle verkeersslachtoffers** in de provincie. Hierbij is een verkeersslachtoffer een bestuurder, passagier of voetganger die na een verkeersongeval is behandeld door medisch personeel in de ambulance en/of op een spoedeisende hulpafdeling. VeiligheidNL verkrijgt de gegevens van de Utrechtse Spoedeisende hulpafdelingen en Regionale Ambulancevoorziening Utrecht (RAVU). De cijfers van VeiligheidNL zijn beschikbaar sinds 2022 en gebruiken we voor het maken van detailanalyses naar leeftijden, vervoerswijzen en toedrachten;
- cijfers over het aantal **wildaanrijdingen** zijn afkomstig van Stichting Valwild. Stichting Valwild is een non-profit organisatie die aanrijdingen met wilde (hoef)dieren registreert in Nederland.

De ontwikkeling van het aantal verkeersdoden

Figuur 1 en tabel 1 geven, op basis van cijfers van het CBS, het aantal verkeersdoden in de provincie Utrecht en Nederland voor de periode 2014 - 2024. Het aantal verkeersdoden in de periode 2014 - 2018 is exclusief de aantallen van de voormalig tot provincie Zuid-Holland behorende gemeenten Leerdam en Zederik en inclusief de aantallen van de voormalige gemeente Vianen. De cijfers vanaf 2019 zijn inclusief de gemeente Vijfheerenlanden.

Figuur 1: Het aantal verkeersdoden in Nederland en in de provincie Utrecht (2014 tot en met 2024, CBS)



Tabel 1: Het aantal verkeersdoden in Nederland en in de provincie Utrecht (2014 tot en met 2024, CBS)

Regio	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nederland	570	621	629	613	678	661	610	582	745	684	675
Provincie Utrecht	34	36	44	40	33	45	33	47	41	40	50

Aantal verkeersdoden in Nederland

De cijfers van het CBS tonen aan dat:

- het landelijk aantal verkeersdoden afneemt van 684 in 2023 naar 675 in 2024. Ondanks de afname, zijn de aantallen verkeersdoden sinds 2022 (tussen de 675 en 745 verkeersdoden per jaar) gemiddeld genomen hoger dan de aantallen tussen 2014 en 2021 (tussen de 570 en 678 verkeersdoden per jaar). In 2022 nam het aantal verkeersdoden, ten opzichte van 2021, toe van 582 naar 745 (zie tabel 1);
- ook in de provincies Overijssel, Flevoland, Gelderland en Zuid-Holland het aantal verkeersdoden is gestegen;
- voor het vijfde jaar op rij meer fietsers (246) dan inzittenden van een personenauto (220) in het verkeer om het leven zijn gekomen. Van alle dodelijke fietsslachtoffers reed circa 44% op een e-bike;
 - Het CBS definieert de e-bike als een fiets met elektrische ondersteuning. Vanaf 2016 wordt het aantal overledenen op een e-bike bij het CBS geregistreerd. Het CBS is afhankelijk van de invulling van dit type fiets op het proces verbaal bij het Openbaar Ministerie of op het doodsoorzakenformulier. Hier wordt vaak geen onderscheid gemaakt tussen een 'gewone' fiets en de e-bike.
- van alle verkeersdoden 52% 60 jaar of ouder is en van alle dodelijke fietsslachtoffers 69% 60 jaar of ouder is.

De meerjarenanalyse van SWOV (De Staat van de Verkeersveiligheid, 2024) toont aan dat:

- na een decennialange daling van het aantal verkeersdoden in Nederland, er sinds 2014 sprake is van een gestage toename. In de periode 2014 - 2023 is het landelijke aantal verkeersdoden toegenomen met gemiddeld 1,6% per jaar;
- de meerderheid van het aantal verkeersdoden zestigplusser is. Dit aandeel neemt de laatste tien jaar gemiddeld met 3% per jaar toe;
- de afgelopen tien jaar het aantal verkeersdoden onder fietsers jaarlijks met gemiddeld 5% toeneemt. De stijging is waar te nemen onder nagenoeg alle leeftijden, maar het meest onder fietsende zeventigplussers;
- over de laatste tien jaar de meeste dodelijke fietsslachtoffers omkomen na een botsing met een personenauto, gevolgd door overlijden na een enkelvoudig ongeval zonder tegenpartij. Deze aantallen nemen elk jaar verder toe, gemiddeld met respectievelijk 7% (botsing met personenauto) en 9% (enkelvoudig ongeval) per jaar;
- het aantal verkeersdoden op wegen en fietspaden in het beheer van gemeenten sterk toeneemt. Op wegen binnen de bebouwde kom (30 en 50 km/u) zit de stijging vooral bij verkeersdoden onder fietsers en voetgangers. Op wegen buiten de bebouwde kom (60 km/u) zit de stijging vooral bij verkeersdoden onder fietsers en auto-inzittenden.

Aantal verkeersdoden in de provincie

De cijfers van het CBS tonen aan dat:

- na de daling in 2022 en 2023, het aantal verkeersdoden in onze provincie is toegenomen van 40 in 2023 naar 50 in 2024;
- voor het zesde jaar op rij meer fietsers (17) dan inzittenden van een personenauto (16) in het verkeer om het leven zijn gekomen. CBS splitst sinds 2019 de provinciale aantallen verkeersdoden uit naar de modaliteiten fiets en personenauto;
- het aantal verkeersdoden met name is toegenomen onder (e-)fietsers en jonge automobilisten met een leeftijd tot en met 34 jaar.

Op basis van de schaduwregistratie van VIA is bij de provincie bekend dat:

- in 2024 verreweg de meeste verkeersdoden in onze provincie op het gemeentelijke wegennet om het leven zijn gekomen, namelijk 32 van de in totaal 46 te herleiden verkeersdoden (70%). Dit is het hoogste aantal sinds 2014;
- in 2024 8 verkeersdeelnemers bij een verkeersongeval op het provinciale wegennet om het leven zijn gekomen, een toename van 4 verkeersdoden ten opzichte van 2023 en het hoogste aantal sinds 2017 (11). In

de periode 2019 - 2022 kwamen per jaar 6 verkeersdeelnemers op het provinciale wegennet om het leven.

De meerjarenanalyse van SWOV (De Utrechtse Staat van de Verkeersveiligheid, 2023) toont aan dat:

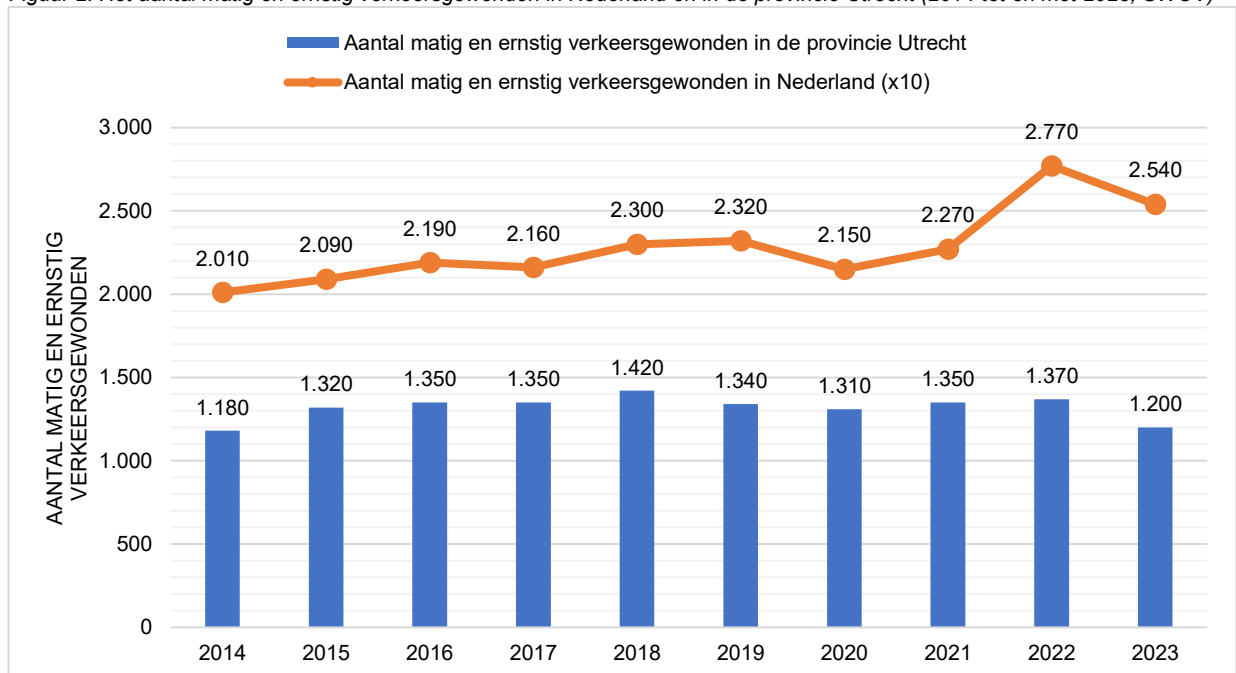
- de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden in onze provincie overeenkomt met het landelijk beeld. Hoewel de jaarlijkse aantallen fluctueren, is er sprake van een geleidelijke toename van het aantal verkeersdoden sinds 2014;
- de meeste verkeersdoden in onze provincie vallen onder zestigplussers, grofweg de helft van alle verkeersdoden;
- de meeste verkeersdoden in onze provincie uit fietsers bestaan en dat over de langere termijn het aantal verkeersdoden onder fietsers toeneemt;
- ruim de helft van alle fietsdoden in onze provincie 70 jaar of ouder is;
- in onze provincie de meeste verkeersdoden ontstaan bij verkeersongevallen met de auto als tegenpartij;
- er een stijging is van het aantal verkeersdoden op 30 en 50 km/u wegen, vrijwel altijd op wegen binnen de bebouwde kom en in beheer van gemeenten;
- het overlijdensrisico, het aantal verkeersdoden afgezet tegen het aantal afgelegde kilometers, sterk fluctueert. In de periode 2018 tot en met 2021 nam het overlijdensrisico gestaag toe. Dat werd naar alle waarschijnlijkheid veroorzaakt door de effecten van COVID19, waarbij het aantal afgelegde voertuigkilometers sterk afnam, maar het jaarlijks aantal verkeersdoden gelijk bleef. Sinds 2021 neemt het overlijdensrisico gestaag af, doordat het aantal verkeersbewegingen (sneller dan het aantal verkeersdoden) toeneemt;
- het overlijdensrisico in onze provincie met name hoog is onder bestuurders van gemotoriseerde tweewielers (motoren, brom- en snorfietsen) en zeventigplussers.

De ontwikkeling van het aantal ernstig verkeersgewonden

Naast het aantal verkeersdoden, is het aantal ernstig verkeersgewonden een belangrijke indicator voor de verkeersonveiligheid. SWOV verzamelt hiervoor gegevens over het aantal matig en ernstig verkeersgewonden. Bij deze groep is bijvoorbeeld sprake van botbreuken of een schedelbasisfractuur met langdurige of blijvende beperkingen als gevolg. De landelijke cijfers van SWOV hebben uitsluitend betrekking op de periode tot en met 2023 en kunnen enkel naar totalen per provincie worden uitgesplitst.

Figuur 2 en tabel 2 geven, op basis van cijfers van SWOV, het aantal matig en ernstig verkeersgewonden in de provincie Utrecht en Nederland weer voor de periode 2014 - 2023.

Figuur 2: Het aantal matig en ernstig verkeersgewonden in Nederland en in de provincie Utrecht (2014 tot en met 2023, SWOV)



Tabel 2: Het aantal matig en ernstig verkeersgewonden in Nederland en in de provincie Utrecht (2014 tot en met 2023, SWOV)

Regio	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Nederland	20.100	20.900	21.900	21.600	23.000	23.200	21.500	22.700	27.700	25.400
Provincie Utrecht	1.180	1.320	1.350	1.350	1.420	1.340	1.300	1.350	1.370	1.200

Aantal matig en ernstig verkeersgewonden in Nederland en de provincie

De cijfers van SWOV tonen aan dat:

- het landelijk aantal matig en ernstig verkeersgewonden afneemt van 27.700 in 2022 naar 25.400 in 2023. Dit aantal verkeersgewonden is nog altijd hoger dan de aantallen voor 2022;
- in lijn met de landelijke ontwikkeling, ook het aantal matig en ernstig verkeersgewonden in onze provincie is afgenomen van 1.370 in 2022 naar 1.200 in 2023;
- (e-)fietsers veruit de grootste groep zijn onder matig en ernstig verkeersgewonden. Landelijk en in onze provincie is het aandeel fietsgewonden 70%, gevolgd door bestuurders van gemotoriseerde tweewielers (14%);
- op landelijk niveau ruim twee derde van alle matig en ernstig fietsgewonden zestigplusser is en dat 82% van alle fietsgewonden in een ongeval zonder betrokkenheid van een motorvoertuig ontstaat.

De meerjarenanalyse van SWOV toont aan dat:

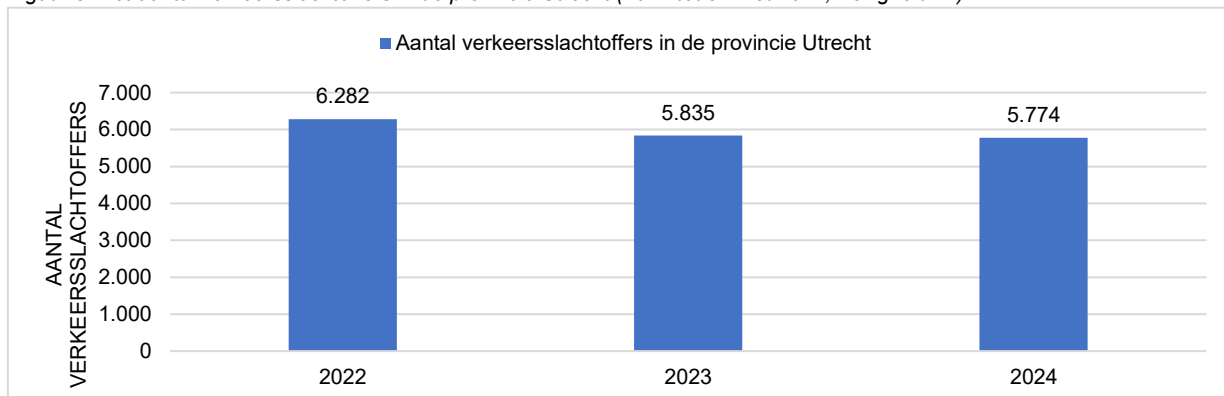
- op landelijk niveau sprake is van een gestage toename van het aantal matig en ernstig verkeersgewonden tussen 2014 en 2023. Het aantal matig en ernstig verkeersgewonden steeg gemiddeld met 3% per jaar;
- in de provincie Utrecht blijft, in tegenstelling tot het landelijke beeld, het aantal matig en ernstig verkeersgewonden tussen 2014 en 2023 op een gelijkblijvend niveau. Het jaarlijkse aantal matig en ernstig verkeersgewonden schommelt tussen de 1.180 en 1.420;
- de groei van het aantal ernstig verkeersgewonden in Nederland over de lange termijn voor het grootste deel toe te wijzen is aan de stijging van het aantal slachtoffers onder fietsers en zestigplussers. Ondanks het gelijkblijvende niveau van het aantal matig en ernstig verkeersgewonden in onze provincie zien we binnen deze groep ook in onze provincie een stijging van het aantal ernstig verkeersgewonden onder fietsers en zestigplussers. De stijging van het aantal ernstige fietsgewonden ontstaat met name door ongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig.

De ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers in de provincie Utrecht

Naast de landelijke cijfers van SWOV over het aantal matig en ernstig verkeersgewonden, gebruiken we de regionale cijfers van stichting VeiligheidNL voor het verder in kaart brengen van (details over) alle geregistreerde verkeersslachtoffers in onze provincie. Deze registratie, een samenwerking van onze provincie, VeiligheidNL en de regionale spoedzorg, is specifiek voor de provincie Utrecht opgezet en geeft inzage in doelgroepen, leeftijden, vervoerswijzen en toedrachten. Er zijn uitsluitend cijfers sinds 2022 beschikbaar.

Figuur 3 en tabel 3 geven, op basis van cijfers van VeiligheidNL, het aantal verkeersslachtoffers in onze provincie weer voor de periode 2022 - 2024.

Figuur 3: Het aantal verkeersslachtoffers in de provincie Utrecht (2022 tot en met 2024, VeiligheidNL)



Tabel 3: Het aantal verkeersslachtoffers in de provincie Utrecht (2022 tot en met 2024, VeiligheidNL)

Regio	2022	2023	2024
Provincie Utrecht	6.282	5.835	5.774

De cijfers van VeiligheidNL tonen aan dat:

- er in de provincie in 2024 5.774 verkeersslachtoffers zijn geregistreerd;
- voor het tweede jaar op rij sprake is van een lichte afname van het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers;
- de meeste verkeersslachtoffers zijn geregistreerd onder (e-)fietsers, zo'n 2.846 in 2024 (49% van het totaal), gevolgd door slachtoffers onder inzittenden van een personenauto (1.734 slachtoffers in 2024, 30% van het totaal). Binnen de groep (e-)fietsers is sprake van een toenemende hoeveelheid slachtoffers op een e-bike, van 473 in 2023 naar 657 in 2024;
- de meeste fietsslachtoffers in 2024 bestaan uit 55-plussers (42%) en ontstaan bij eenzijdige ongevallen (47%);
- er relatief veel slachtoffers zijn onder auto-inzittenden met een leeftijd van 18 tot en met 34 jaar (765 in 2024, 44% van totaal aantal autoslachtoffers);
- verreweg de meeste verkeersslachtoffers betrokken zijn bij verkeersongevallen op gemeentelijke wegen en fietspaden (4.529 in 2024, 78% van het totaal aantal slachtoffers). Deze ongevallen ontstonden hoofdzakelijk op 30 km/u wegen (1.649 slachtoffers in 2024), 50 km/u wegen (1.243 slachtoffers in 2024) en fietspaden;
- in 2024 waren 516 verkeersslachtoffers betrokken bij een verkeersongeval op het provinciale wegennet. De meeste slachtoffers zaten in een auto ten tijde van het ongeval (301 slachtoffers), gevolgd door (e-)fietsers (125 slachtoffers). In de meeste gevallen was er sprake van een botsing tussen verkeersdeelnemers (72%).

De strekking van de cijfermatige analyse is dat:

- na de daling in 2022 en 2023, het aantal verkeersdoden in onze provincie in 2024 fors is toegenomen, terwijl gelijktijdig het aantal ernstig verkeersgewonden en het aantal verkeersslachtoffers is afgenomen;
- verreweg de meeste verkeersdoden, ernstig verkeersgewonden en verkeersslachtoffers op het gemeentelijke wegennet ontstaan, met name op 30 en 50km/u-wegen of fietspaden binnen de bebouwde kom;
- de meerderheid van het aantal verkeersdoden, ernstig verkeersgewonden en verkeersslachtoffers uit kwetsbare verkeersdeelnemers bestaat. Voor het zesde jaar op rij zijn er meer fietsers (17) dan inzittenden van een personenauto (16) in het verkeer om het leven gekomen;
- de meerderheid van het aantal verkeersdoden en het aantal ernstig verkeersgewonden zestig jaar of ouder is. Zestigplussers raken met name slachtoffer bij een ongeval met een (e-)fiets;
- bij de meeste dodelijke (fiets)ongevallen sprake is van een aanrijding met een personenauto. Bij (fiets)ongevallen waarbij sprake was van licht, matig of ernstig letsel is in de meeste gevallen geen gemotoriseerd voertuig betrokken (eenzijdig of een botsing met een obstakel);
- relatief veel (dodelijke) verkeersslachtoffers onder auto-inzittenden tussen de 18 en 34 jaar oud zijn.

Wildaanrijdingen

Naast het aantal verkeersdoden en het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers, bevat deze Statenbrief ook cijfers over het aantal wildaanrijdingen in 2024. Stichting Valwild Utrecht (SVU) registreert en rapporteert in opdracht van de provincie de aanrijdingen met reeën (sinds 2014) en dassen (sinds 2020) voor alle wegen in de provincie. Naar schatting wordt circa 90% van het totaal aantal wildaanrijdingen met deze soorten gemeld en geregistreerd.

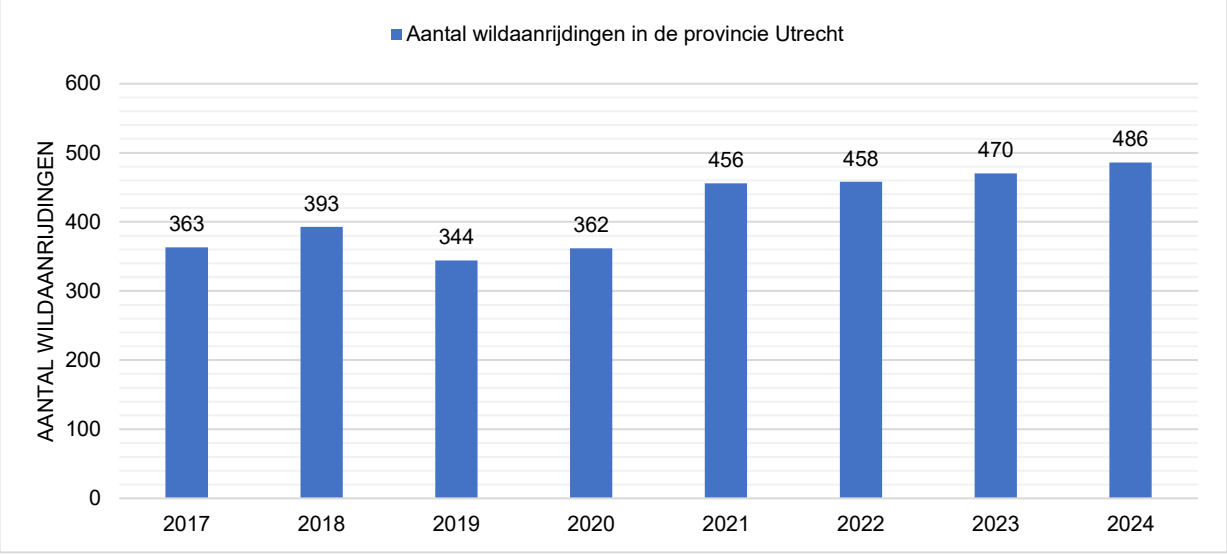
Aanrijdingen met andere soorten worden sporadisch bij SVU gemeld. Om ook voor deze overige wildaanrijdingen een zo compleet mogelijk beeld te verkrijgen, zijn gegevens van de Nationale Databank Flora & Fauna (NDFF) geraadpleegd. De waarnemingen die de NDFF ontvangt worden individueel beoordeeld op betrouwbaarheid. Het is zeer aannemelijk dat er ook wildaanrijdingen onopgemerkt blijven.

In figuur 4 en tabel 4 zijn de wildaanrijdingen in onze provincie voor de periode 2017 tot en met 2024 weergegeven. De registratie van het aantal wildaanrijdingen is hierbij doorlopend aangepast, waardoor de registratie is verbeterd. Zo valt het aantal wildaanrijdingen sinds 2020 hoger uit doordat gegevens over aanrijdingen met een ree zijn aangevuld met cijfers over aanrijdingen met andere wildsoorten. Op basis van deze cijfers valt op dat:

- er in de provincie Utrecht in 2024 486 wildaanrijdingen zijn geregistreerd;

- de meeste geregistreerde wildaanrijdingen plaatsvinden op gemeentelijke en provinciale wegen. Zo zijn er in 2024 256 wildaanrijdingen geregistreerd op gemeentelijke wegen en 164 wildaanrijdingen op provinciale wegen;
- volgens de registratie van SVU een aanrijding met een ree het vaakst voorkomt (348 in 2024 in de gehele provincie) en ook de grootste kostenpost vormt. Gemiddeld bedraagt de schade zo'n € 2.000,- per aanrijding met een totaal van circa € 858.000,- voor het afgelopen jaar;
- per jaar 10% tot 12% van de reeënpopulatie in onze provincie bij een aanrijding omkomt. Dit is in lijn met landelijke cijfers en vormt geen bedreiging van de gunstige staat van instandhouding van de soort;
- na reeën, dassen het vaakst worden aangereden op gemeentelijke en provinciale wegen (47 aanrijdingen in 2024);
- na de aanrijding in 2023, ook in 2024 een aanrijding met een wolf op een provinciale weg is geregistreerd. Dit keer op de N226 bij Leersum.

Figuur 4: Het aantal wildaanrijdingen in de provincie Utrecht (2017 tot en met 2024, Stichting Valwild Utrecht)



Tabel 4: Het aantal wildaanrijdingen in de provincie Utrecht (2017 tot en met 2024, Stichting Valwild Utrecht)

Regio	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Provincie Utrecht	363	393	344	362	456	458	470	486

Verkeersveiligheid van de fatbike

Tijdens de Provinciale Statenvergadering van 19 juni 2023 vroeg u of wij inzicht kunnen bieden in het ‘verkeersveiligheidsprobleem met fatbikes’. Informatie over de betrokkenheid en de rol van fatbikes bij verkeersongevallen is beperkt en met name op landelijke niveau beschikbaar. Fatbikes worden binnen de reguliere ongevallenregistratie namelijk niet (goed) uitgesplitst, maar vaak ondergebracht als (e-)fietser. Het Letsel Informatie Systeem (LIS), een representatieve steekproef onder verschillende Nederlandse Spoedeisende Hulpafdelingen, bevat 75 fatbike-ongevallen voor 2023 en 140 fatbike-ongevallen in het eerste half jaar van 2024. Het LIS geeft geen inzage in de rol van de fatbikes bij verkeersongevallen, bijvoorbeeld als (veroorzakende) tegenpartij.

VeiligheidNL, het kenniscentrum voor letselpreventie, organiseerde samen met een aantal verschillende (artsen)verenigingen een ‘meetweek fietsongevallen’, om meer inzage te krijgen in de verkeersveiligheidsproblematiek met fatbikes. Hierbij zijn fietsongevallen gedurende de eerste week van oktober 2024 door alle 82 Nederlandse Spoedeisende Hulpafdelingen vastgelegd. Extra aandacht ging uit naar het onderscheiden van fatbikes, e-bikes en de gewone, niet elektrisch aangedreven, fietsen. Tijdens deze meetweek zijn 1.291 fietsslachtoffers op de Spoedeisende Hulp behandeld. Hiervan zaten 96 slachtoffers op een fatbike (7%), 480 op een overige e-bike (37%) en 715 op een andere fiets (55%).

De cijfers van deze meetweek tonen aan dat:

- bijna de helft van alle fatbike-slachtoffers tussen de 12 en 15 jaar oud is. Bij e-bike-slachtoffers gaat het om een aandeel van minder dan één op tien;
- bij fatbike-slachtoffers gemiddeld genomen vaker sprake is van ernstig letsel;
- slechts drie procent van de fatbike-slachtoffers een helm droeg;
- 31 slachtoffers door een fatbike zijn aangereden;
- in de provincie Utrecht 6 fatbike-slachtoffers en 38 e-bike-slachtoffers zijn behandeld.

VeiligheidNL concludeert dat het aantal fatbike-slachtoffers relatief laag is. Daarbij is het aantal fatbike-slachtoffers in onze provincie ook laag in vergelijking met de overige Randstedelijke provincies. Opvallend is het hoge aandeel jonge slachtoffers en het feit dat slechts een paar procent van alle fatbike-slachtoffers een helm droeg.

VeiligheidNL pleit voor een landelijke aanpak en passende maatregelen om de negatieve trend te keren, zoals een verbod voor alle elektrische fietsen tot 16 jaar.

Ondanks de lage aantallen, belicht het aantal fatbike-slachtoffers slechts een deel van de verkeersonveiligheid. Zo leeft onder Utrechtse wegbeheerders het gevoel dat een deel van de gebruikers van fatbikes bijdragen aan een subjectieve verkeersonveiligheid. Dat uit zich in verkeersonveilig gedrag, met name in het binnenstedelijk gebied. Dit gedrag laat zich lastig uitdrukken in exacte cijfers, deze zijn (nog) niet beschikbaar. Desondanks voorziet de provincie in de behoefte van Utrechtse wegbeheerders door verkeerseducatie, gericht op de bestuurders van elektrische tweewielers, beschikbaar te stellen. Deze interventie '*veilig gedrag op de e-bike en fatbike*' richt zich op gevaarherkenning, risicoperceptie en de rol en kwetsbaarheid van elektrische tweewielers en is sinds 1 januari 2025 voor de gehele regio beschikbaar. De interventie is onderdeel van ons brede educatieaanbod, wat de provincie financiert en beschikbaar stelt aan Utrechtse wegbeheerders en/of Utrechtse basis- en middelbare scholen.

Ontwikkelingen die verband houden met trend verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden

Het aantal verkeersdoden is de laatste tien jaar toegenomen, zowel landelijk als in de provincie. Gelijktijdig zien we dat het aantal matig en ernstig verkeersgewonden in de provincie op gelijk niveau blijft. Landelijk is er een aantal ontwikkelingen die verband houden met deze trend. Ondanks dat we niet met volledige zekerheid kunnen stellen wat de toename in de provincie Utrecht vormt, herkennen we deze landelijke ontwikkelingen op basis van onze gesprekken met Utrechtse wegbeheerders, verkeersonderzoeken, ongevalanalyses, contact met de (forensische) politie en de berichtgeving uit de media. Met name de toenemende mate van verkeersonveilig gedrag in combinatie met vergrijzing, demografische en mobiliteitsontwikkelingen lijken een negatieve invloed uit te oefenen op (de toename van) het aantal verkeersslachtoffers.

Diepteonderzoek naar de doorslaggevende toedrachten is nodig om met zekerheid te kunnen stellen wat de toename in het aantal verkeersdoden heeft veroorzaakt. Om die reden start SWOV in opdracht van onze provincie met een omvangrijk diepteonderzoek naar alle verkeersdoden over 2023 en 2024 in de provincie. Met de uitkomsten ontstaat inzicht en meer duidelijkheid en kunnen gerichte maatregelen worden genomen. Het SWOV-team voor diepteonderzoek zal aan de hand van politiedossiers, verhoren en beeldmateriaal van de ongevalslocaties voor ieder dodelijk verkeersongeval nagaan welke factoren een rol speelden bij het ontstaan en de afloop van dat specifieke ongeval.

Verkeersonveilig gedrag

Onderzoek van SWOV wijst uit dat menselijk gedrag (in)direct een rol speelt bij meer dan 90% van de verkeersongevallen. Gelijktijdig constateert SWOV een verslechtering van het gedrag over de tijd. Afleiding, bijvoorbeeld door het gebruik van de mobiele telefoon, stress of vermoeidheid heeft een zeer negatieve invloed op de verkeersveiligheid. In 2023 gaf 75% van de Nederlandse volwassenen toe weleens de telefoon te gebruiken tijdens deelname aan het verkeer, in 2021 was dit nog 71,5% en in 2019 67,8% (Interpolis Barometer 2023, SWOV). Het gebruik van de telefoon in het verkeer speelt met name een grote en toenemende rol bij jongeren en jongvolwassenen tot en met 24 jaar, maar ook onder volwassenen stijgt het gebruik van de telefoon. Zo blijkt dat bijna een vijfde van de volwassenen in het verkeer weleens deelneemt aan een online vergadering. Daarnaast stijgt het aantal bekeuringen voor het rijden onder invloed van verdovende middelen. In 2017 werden er 25.427 boetes

uitgeschreven voor het rijden onder invloed. Dat aantal nam gelijkmatig toe tot een aantal van 42.799 in 2023, dat zijn omgerekend ruim 110 boetes per dag. 27% van de Nederlandse weggebruikers gaf in 2023 tijdens een landelijk onderzoek toe onder invloed van alcohol te hebben deelgenomen aan het verkeer. Dit is een stijging ten opzichte van 2018.

Naast afleiding en het gebruik van alcohol speelt normvervaging en normoverschrijdend gedrag een toenemende rol als het gaat om risicovol, onveilig verkeersgedrag. Hierdoor wijken weggebruikers af van verkeersregels en veiligheidsnormen. Voorbeelden zijn roodlichtnegatie, te hoge rijsnelheden en onwettelijk inhalen. Voor een (betere) naleving van verkeersregels is onder andere voldoende verkeershandhaving nodig. Deze staat zowel landelijk als in onze provincie echter onder druk, waardoor de objectieve pakkans (de feitelijke kans om gepakt te worden bij een overtreding) en de subjectieve pakkans (de door de weggebruiker ingeschatte kans om gepakt te worden) afneemt.

Verkeer en demografie

Het aantal inwoners in onze provincie is de afgelopen tien jaar met ruim 10% toegenomen. Het aantal kilometer weg en fietspad in de provincie nam in deze periode met ongeveer 4% toe. Als gevolg van deze inwonersgroei, is de drukte op de aanwezige infrastructuur toegenomen. Hoewel de verkeersintensiteiten en het aantal afgelegde reizigerskilometers in de jaren na COVID19 lager zijn dan ervoor, neemt het aantal mobiliteitsbewegingen de laatste jaren toe en is de verwachting dat deze stijging de komende jaren doorzet (Kerncijfers Mobiliteit 2024, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid). In combinatie met de opkomst van nieuwe, snelle en elektrische vervoersmiddelen leidt dit tot een complexer verkeerssysteem en een verhoogde kans op verkeersconflicten en ongevallen. Met name op fietspaden, waar grote omvang-, massa- en snelheidsverschillen ontstaan, vergroot dit de verkeersveiligheidsrisico's.

Tegelijkertijd vergrijst Nederland. Er is zelfs sprake van een dubbele vergrijzing: er komen niet alleen steeds meer ouderen bij, mensen worden ook steeds ouder. Senioren blijven steeds langer mobiel en actief deelnemen aan het verkeer, met name met de (e-)fiets. Onderzoek wijst uit dat de vergrijzing een sterk negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Ouderen zijn per afgelegde kilometer veel vaker slachtoffer van een verkeersongeval dan anderen. Daarbij komt dat ouderen fysiek kwetsbaar zijn en bij een verkeersongeval een groter risico lopen op ernstig of dodelijk letsel.

Ongevallen met meerdere dodelijke slachtoffers

Hoewel deze ontwikkeling geen volledige verklaring geeft voor de stijging in het aantal verkeersdoden, was het aantal ongevallen met meerdere dodelijke slachtoffers in 2024 hoger dan in voorgaande jaren. Dit heeft in negatieve zin bijgedragen aan de toename van het totaal aantal dodelijke slachtoffers in de provincie over 2024.

Vervolg

Vanwege (nieuwe) ontwikkelingen op het gebied van verkeersgedrag, mobiliteit en demografie staat de verkeersveiligheid landelijk en in onze provincie onder druk. De provincie neemt de verantwoordelijkheid om het aantal verkeersongevallen en het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Hierbij is een gerichte aanpak nodig om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit vraagt ook om meer samenwerking, binnen en buiten de regio, met andere wegbeheerders, politie, (CV)OM en maatschappelijke partners. Wij richten ons op de combinatie van de 'drie E-methode'. Deze drie E's staan voor veilige infrastructuur (engineering), verkeerseducatie (education) en verkeershandhaving (enforcement). De provincie neemt hierin een dubbelrol: als wegbeheerder van onze eigen infrastructuur, maar ook als gebiedsregisseur voor de hele provincie.

Met onze aanpak werken we enerzijds aan een veilige infrastructurele basis en anderzijds aan het wegnemen van verkeersveiligheidsrisico's. Verkeersveiligheidsrisico's hebben een sterk oorzakelijk verband met het ontstaan van verkeersongevallen, zoals snelheden, het rijden onder invloed en afleiding. 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 aanpak van verkeers(on)veiligheid.

Gericht op de voornaamste risicogroepen, -gedragingen en -locaties in de provincie, bestaat onze verkeersveiligheidsaanpak uit:

1. het stimuleren van verkeersveilig gedrag,
2. het verbeteren van de regionale verkeersveiligheid en
3. het verbeteren van de verkeersveiligheid op provinciale infrastructuur.

1. *Het stimuleren van verkeersveilig gedrag*

Verkeersonveilig en risicovol gedrag speelt een grote en toenemende rol bij het ontstaan van verkeersongevallen. Daarom werken wij aan kennisoverdracht (educatie), stellen we normen (voorlichting) en zorgen we voor naleving van die normen (handhaving). Voor het afdwingen van het gewenste verkeersveilige gedrag zetten we in op:

- a) **gerichte gedragsinterventies middels verkeerseducatie en -voorlichting**
We selecteren, financieren en bieden interventies aan voor het vergroten van kennis, inzicht, vaardigheden en bewustwording. De interventies zijn zowel generiek als gericht op specifieke risicogroepen en -gedragingen die (extra) aandacht behoeven. Zo bieden we onder andere interventies aan voor ouderen op de fiets (Doortrappen), jonge onervaren automobilisten (rijvaardigheids-trainingen), afleiding op en het veilig gebruik van de (e-)fiets (verkeerslessen en het verkeersexamen op basis- en middelbare scholen), rijden onder invloed van alcohol en drugs (BOB-teams) en het gebruik van beveiligingsmiddelen op de fiets (stimuleren van het vrijwillig gebruik van de fietshelm). Naast de regionale verkeerseducatie, bieden we oplossingen voor lokale verkeersproblematiek middels onze lokale gedragsinterventies. In samenwerking met de wegbeheerder faciliteert de provincie hierbij een doelgerichte aanpak, bijvoorbeeld gericht op de verkeersveiligheid van een specifieke straat of nabij een (basis)school. Ook de landelijke gedragscampagnes, zoals BOB, MONO, snelheid en fietsverlichting, vertalen we door naar uitvoering in onze provincie. De nieuwe voorlichtingsstrategie omtrent deze doorvertaling wordt in 2026 in uitvoering gebracht;
- b) **locatie- en risicogestuurde verkeershandhaving**
We stellen aanvragen op voor verkeershandhaving gericht op snelheid en roodlichtnegatie. Voor de definitieve inzet van deze middelen, zoals (flex)flitsers, focusflitsers en mobiele verkeershandhaving, zijn we afhankelijk van het OM en de politie. In verschillende samenwerkingsverbanden, waaronder via de IPO-werkgroep en onze reguliere lijn met politie en OM, vraagt en werkt de provincie aan voldoende aandacht voor de doelgerichte inzet van verkeershandhaving, ook voor afleiding, alcohol en drugs, mede om de gevoelsmatige pakkans te vergroten;
- c) **onderzoek en monitoring**
Door middel van analyse en onderzoek stellen we doorlopend onze gedragsinterventies bij. Hoewel onveilig en risicovol gedrag zeer waarschijnlijk in toenemende mate voorkomt en een belangrijke rol speelt bij het ontstaan van dodelijke en/of zeer ernstige ongevallen, laten we de precieze oorzaken nader onderzoeken door SWOV. Een analyse van politiedossiers, verhoren en beeldmateriaal scheppen inzage in de voornaamste factoren die een doorslaggevende rol spelen bij het ontstaan en de afloop van de dodelijke ongevallen. Aanvullend heeft de provincie in samenwerking met VeiligheidNL het afgelopen jaar verdiepend onderzoek verricht naar de toedracht van (eenzijdige) fietsongevallen. De resultaten geven ons inzage in de risicofactoren die bijdragen aan het ontstaan van een fietsongeval, zoals uitglijden, uitwijken en in botsing komen met een obstakel.

2. *Het verbeteren van de regionale verkeersveiligheid*

Vanwege het hoge en toenemende aantal (dodelijke) verkeersslachtoffers op het onderliggende gemeentelijk wegennet neemt het belang van onze rol als regioregisseur toe. Voor het treffen van bijvoorbeeld infrastructurele maatregelen zijn niet wij, maar andere overheden verantwoordelijk. We werken daarom, vanuit onze rol als coördinator, aan een eensgezinde regionale en meer risicogestuurde aanpak. Hiermee geven we invulling aan de (bestuurlijke) afspraken van het SPV2030. Vanuit onze regionale aanpak zetten we in op:

- a) **Beleidsvorming**
We definiëren de prioritaire, regionale risicothema's in onze *Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave*. We werken aan een actualisatie van de meest prioritaire risicothema's om tot een focus te komen voor de periode 2026 tot en met 2029. De risicothema's vormen een basis voor onze *Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid* (RUA) waarin we onze financieringsstrategie en uitvoeringsaanpak uitschrijven. Afgelopen jaren hebben we samen met de andere wegbeheerders samengewerkt met de RUA 2021 – 2024. In 2025 stellen we een vernieuwde RUA op; die vormt voor de komende jaren de leidraad voor Utrechtse wegbeheerders voor het

nemen van verkeersveiligheidsmaatregelen, waarvoor zij een subsidie vanuit de provincie en het Rijk kunnen aanvragen. De provincie werkt daarnaast, ten behoeve van monitoring (ontwikkeling risicothema's en uitvoering verbetermaatregelen), aan de actualisatie van 'het verkeersveiligheidsmodel'. In het kader van kennisontwikkeling en -uitwisseling, is ook een regionale overlegstructuur opgezet. Tijdens het Regionale Verkeersveiligheidsoverleg (3 tot 4 keer per jaar) spreken we Utrechtse wegbeheerders en (regionale) partners over nieuwe ontwikkelingen, relevante beleidsonderzoeken en lokale verkeershandhaving.

b) Subsidieëring

Met onze subsidieverordening voor Utrechtse wegbeheerders dragen we bij aan de realisatie van, vooral, relatief kleine en lokale infrastructurele verbetermaatregelen ten behoeve van de kwetsbare verkeersdeelnemer. De bijdrageregeling is op basis van cofinanciering en kan gecombineerd worden met de bijdrageregeling van het Rijk (beiden 50 procent). Het afgelopen jaar is het beschikbare jaarplafond van € 2 miljoen opnieuw uitgekeerd.

3. *Het verbeteren van de verkeersveiligheid op provinciale infrastructuur*

Tot slot werkt de provincie, vanuit de wettelijke taak, aan een veilige infrastructurele basis voor alle verkeersdeelnemers op provinciale wegen en fietspaden. Vanwege het hoge aantal fietsslachtoffers hebben we hierbij extra aandacht voor wegen en (brom)fietspaden waar kwetsbare verkeersdeelnemers en het gemotoriseerde verkeer elkaar ontmoeten. Wat betreft provinciale infrastructuur zetten we in op:

a) fietsvoorzieningen en -oversteken

De verkeersveiligheid voor fietsers verbeteren we door in te zetten op bredere fietspaden, vergevingsgezinde bermen, het wegnemen van obstakels, het aanleggen van doorfietsroutes en het veiliger inrichten van oversteekvoorzieningen;

b) thematische aanpak

Een aantal belangrijke verkeersveiligheidsthema's stellen we actief aan de orde bij werkzaamheden aan de infrastructuur. Zo zijn we naar aanleiding van het Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040 begonnen met de vormgeving van kaders voor de gebiedsontsluitingsweg-60 km/u (GOW60). Andere voorbeelden zijn de uitrol van de Nota parallelvoorzieningen en landbouwverkeer en de verkenning en invulling van de tussenberm middels een geleiderail. Hiernaast toetsen we het gehele fiets- en wegennet op basis van het Duurzaam Veilig-principe van de CROW;

c) locatiegerichte aanpak

Met behulp van onze informatie over inrichting, ongevallen en gedrag detecteren we locatiegebonden knelpunten. We formuleren verbetervoorstellen en dragen deze aan binnen de programmering van het programma Infrastructuur en Benutten. Deze voorstellen zijn zowel generiek, voor alle modaliteiten, als specifiek voor het langzame verkeer.

Zoals vermeld, start de provincie later dit jaar met een detailonderzoek naar de toedrachten van dodelijke verkeersongevallen in de provincie in 2023 en 2024. We informeren Provinciale Staten over de resultaten van dit onderzoek van SWOV zodra deze beschikbaar zijn.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen