



Aan Provinciale Staten  
Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie

Datum : 9 oktober 2012  
Uw kenmerk : 2012MME141  
Ons kenmerk : 80BD0949  
Contactpersoon : mw. A.H. Heijkamp  
E-mail : anita.heijkamp@provincie-utrecht.nl  
Doorkiesnr. : 06 – 527 69 488  
Bijlage(n) : -

**Onderwerp: Verkeersveiligheidsbeleid van de provincie Utrecht in beeld**

**Voorgestelde behandeling: ter informatie**

Geachte dames en heren,

**Inleiding**

Op 11 juni 2012 is de startnotitie voor het nieuwe Mobiliteitsplan in de commissie MME besproken. Vanuit de CDA fractie is de wens uitgesproken om voor verkeersveiligheid een aparte sessie te organiseren samen met externe experts. Daarop is toegezegd te verkennen of een zinvolle expertsessie verkeersveiligheid in het kader van het nieuwe mobiliteitsplan georganiseerd kan worden. Deze wens is tijdens de vervolgens gehouden interviews voor het mobiliteitsplan nader toegelicht. Hierbij bleek dat onvoldoende duidelijk is hoe het met de verkeersveiligheid in de provincie is gesteld en dan met name op de provinciale wegen. Ook de vertaling van de resterende ongevallen op onze wegen naar op te pakken acties is onvoldoende helder.

Deze brief heeft als doel:

1. Op een rij te zetten wat het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid van de provincie Utrecht is;
2. Door middel van kaarten een beeld te geven van de resterende verkeersongevallen in de Provincie Utrecht geheel en specifiek op de provinciale wegen;
3. Aan te geven welke acties op basis van ons huidige beleid en de resterende ongevallen worden ondernomen.

**Verkeersveiligheidsbeleid en werkwijze provincie Utrecht**

De provincie Utrecht heeft ten aanzien van verkeersveiligheid twee rollen:

1. Regisseur voor de totale regio en verantwoordelijk voor het behalen van de regionale doelstellingen voor verkeersveiligheid;
2. Wegbeheerder voor de provinciale wegen in de provincie.

Voor verkeersveiligheid zet de provincie Utrecht daarom in op een viertal pijlers:

Vanuit de regisseursrol:

- samenwerking met de andere wegbeheerders (Rijkswaterstaat en gemeenten);
- handhaving in combinatie met voorlichting/communicatie (gericht verkeerstoezicht);
- gedragsbeïnvloeding ter verbetering van de verkeersveiligheid (samen met onze partners);

Vanuit de wegbeheerdersrol:

- het eigen wegennet zo veilig mogelijk inrichten.



### *Samenwerking*

De samenwerking met alle relevante partijen voor verkeersveiligheid is vastgelegd in het op 10 februari 2011 ondertekende convenant 'Provincie Utrecht verkeersveiliger'.

### *Handhaving*

Over de inzet van de politie voor verkeershandhaving op de HelmGRAS<sup>1</sup>-feiten vindt jaarlijks overleg plaats met de politie en het Openbaar Ministerie. Afspraken over de inzet worden gemaakt in de Stuurgroep Integrale Verkeersveiligheid Utrecht. Jaarlijks worden op basis van de verkeersongevallenkaarten, met ongevallen waarbij de HelmGras-feiten een rol speelden, een aantal trajectwegen vastgesteld waar door de verkeerspolitie intensiever wordt gehandhaafd. Tevens wordt gestreefd naar een aantal Gericht VerkeersToezicht projecten (GVT projecten), waarbij de handhaving wordt gecombineerd met communicatie en indien noodzakelijk infrastructurele maatregelen.

### *Gedragsbeïnvloeding*

Bij het merendeel van de verkeersongevallen speelt verkeersonveilig gedrag een grote rol. Samen met de gemeenten, politie en het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt daarom aan gedragsbeïnvloeding gedaan. De provincie heeft hiervoor (samen met het BRU) het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Utrecht (ROV-Utrecht) ingericht. Het ROV-Utrecht is zelf actief op het gebied van gedragsbeïnvloeding, faciliteert gemeenten bij hun taak en vormt tevens een portaal om snel toegang te krijgen tot de provincie als het om verkeersveiligheid gaat. De provincie medewerkers die zich met wegbeheer bezig houden, werken samen met de mensen van het ROV-Utrecht om tot integrale oplossingen voor verkeersveiligheid te komen.

Voor efficiënte gedragsbeïnvloeding is specialistische kennis nodig. Het is onmogelijk voor de (kleine) gemeenten om deze binnen de gemeentelijke organisatie te hebben. Door centraal voor de gehele provincie deze expertise te bundelen in het ROV-Utrecht en hier ook efficiënt de kwaliteitsbewaking en inkoop van producten te organiseren, blijft het voor iedere gemeente in de provincie mogelijk om aan gedragsbeïnvloeding te doen en is er ook sprake van uniformering/afstemming tussen de diverse acties. Omdat voor gedragsbeïnvloeding maatwerk nodig is, is het ondoenlijk om dit nationaal te organiseren. Op provinciaal niveau lukt dit wel.

De deelnemende gemeenten in het convenant 'Provincie Utrecht Verkeersveiliger' krijgen jaarlijks producten aangeboden om gericht aan verkeerseducatie/gedragsbeïnvloeding te doen. Hieronder vallen bijvoorbeeld het Utrechts VerkeersveiligheidsLabel (UVL) voor basisscholen en Jongleren voor kinderdagverblijven. Deze werkwijze is onderdeel van het convenant.

Binnen programma's als Beter Benutten wordt bekeken waar verkeersveiligheid kan meeliften met de afspraken en acties die daar worden gemaakt c.q. in gang gezet. Daarnaast wordt momenteel samen met de andere provincies verkend welke mogelijkheden de nieuwste psychologische inzichten bieden om effectiever en op andere wijze dan via de klassieke educatie, een blijvende gedragsverandering tot stand te brengen. Deze inzichten kunnen ook worden ingezet voor andere doelen zoals bijvoorbeeld mobiliteitsmanagement.

### *Wegbeheer*

Naast de ongevallenkaarten voor het bepalen van de trajectwegen voor handhaving, worden ook ongevallenkaarten van letselongevallen met alle toedrachten gemaakt. Deze wordt gebruikt om te bepalen waar we als wegbeheerder vooral aan de slag moeten om een weg veiliger te maken. Omdat we op onze wegen al jaren geen 'blackspots' (ongevallenconcentraties) meer hebben, worden hiervoor alle ongevallen van de laatste jaren tezamen als input genomen. Daarnaast wordt gekeken of

---

<sup>1</sup> HelmGRAS: Verkeersgedragingen waar de politie op handhaaft: niet dragen van een helm, niet dragen van de autogordel, roodlichtnegatie, rijden onder invloed van alcohol en te snel rijden)

er wegvakken zijn waarover veel klachten zijn binnenkomen. Vervolgens wordt op basis van deze informatie een top '25' lijst opgesteld van wegvakken, waar relatief veel ongevallen plaats vinden en/of veel klachten over zijn. Indien voor één of meer wegvakken al een project gestart is of recent is uitgevoerd, wordt niet meteen een nieuw project gestart en krijgen deze een lagere prioriteit. Uiteindelijk worden elk jaar circa 2 projecten als nieuwe verkenning opgestart (vaststellen wat precies het probleem is) en worden zo nodig reeds lopende projecten aangepast om de verkeersveiligheid verder te verbeteren.

Bij verkenningen die in het kader van doorstroming en leefbaarheid worden opgestart, wordt verkeersveiligheid integraal meegenomen.

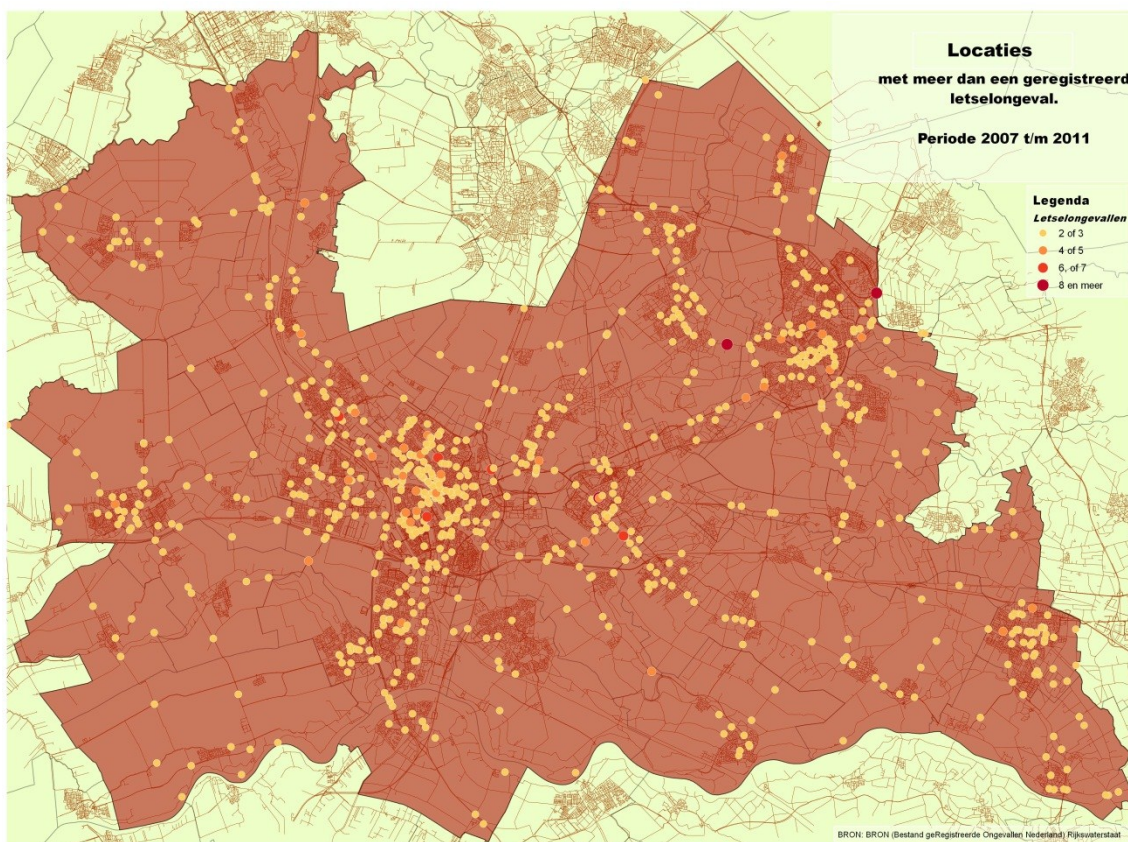
Daarnaast worden ook (kleine) beheersmaatregelen getroffen voor een verbetering van de verkeersveiligheid. Dit gebeurt veelal naar aanleiding van klachten en/of opmerkingen van bewoners.

### *Vergelijking met andere provincies*

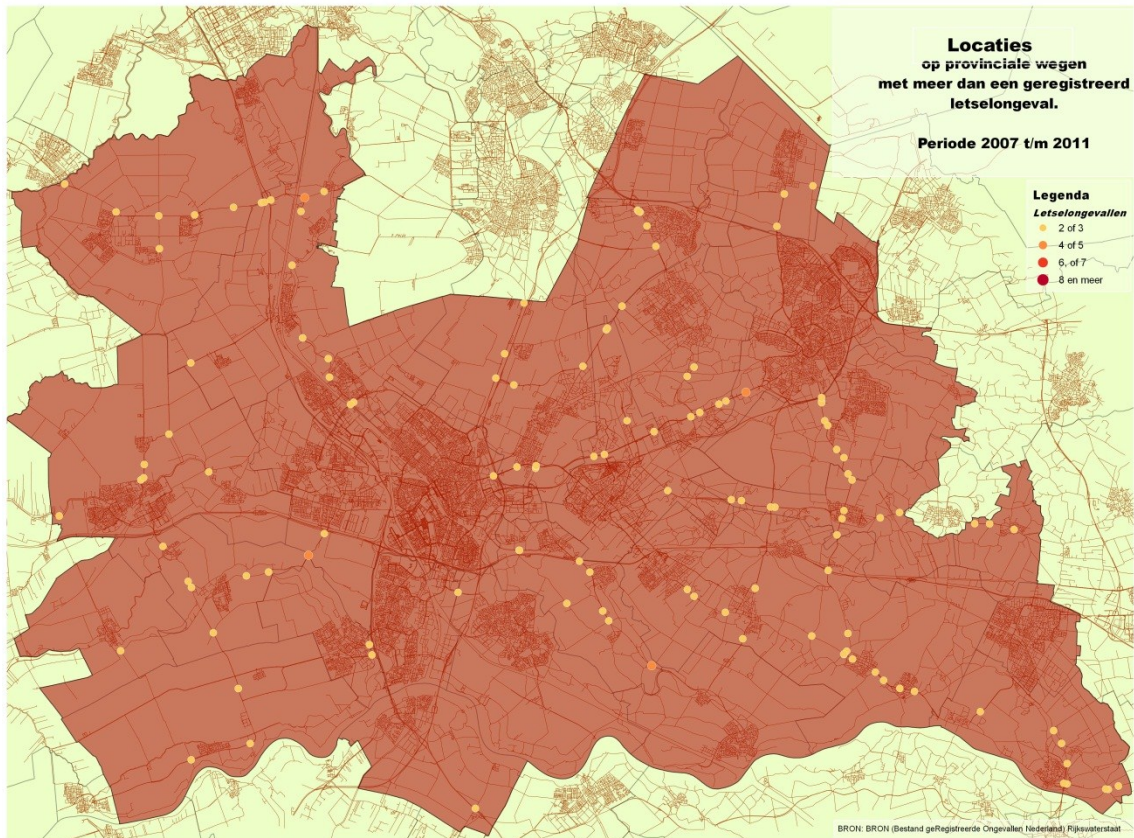
Het wegbeeld en de resterende ongevallen (zowel aantal als type ongevallen) verschilt per provincie. Werken aan verkeersveiligheid is daardoor maatwerk en het verbeteren ervan terecht zoveel mogelijk gedecentraliseerd. Vergelijking van de situatie en het beleid voor het verbeteren van de verkeersveiligheid tussen de provincies voegt daardoor weinig toe, terwijl het goed in beeld brengen ervan veel werk is.

In IPO-verband worden wel ervaringen uitgewisseld en oplossingen gezocht voor provincie overschrijdende problemen.

## Resterende verkeersonveiligheid Provincie Utrecht in beeld



Figuur 1: Alle locaties in de provincie Utrecht waar in de afgelopen 5 jaar minimaal 2 geregistreerde ongevallen met letsel hebben plaatsgevonden.



Figuur 2: Alle locaties op de provinciale wegen in de provincie Utrecht waar in de afgelopen 5 jaar minimaal 2 geregistreerde ongevallen met letsel hebben plaatsgevonden.

### Waarin resulteert ons beleid gezien de bovenstaande kaarten?

De kaarten uit de vorige paragraaf leiden tot een aantal waarnemingen:

- Opvallend in de kaarten is dat de meeste ongevallen plaatsvinden op wegen die bij gemeenten in beheer zijn. Hier zijn enkele redenen voor:
  - de meeste kilometers weg liggen binnen de bebouwde kom en
  - de wegsituaties binnen de bebouwde kom zijn complexer (veel kruisend verkeer, wel of geen (vrijliggende) fietspaden, voetgangers).

*Correct verkeersgedrag, kennis en vaardigheden spelen hier een belangrijke rol.*

- Op enkele provinciale wegvakken blijken in de afgelopen 5 jaar meerdere ongevallen met letsel te hebben plaatsgevonden:
  - De N228 tussen Montfoort en de A12 bij de Meern;
  - De N417 bij Hollandse Rading en Maartensdijk;
  - De N233 tussen Rhenen en Veenendaal;
  - De N201, met name tussen Vinkeveen en Vreeland, ter hoogte van de A2;
  - De N237 tussen Utrecht en Amersfoort;
  - De N229 tussen Odijk en Cothen;
  - De N225, ter hoogte van de Grebbeberg.



- Het kruispunt van de Nijkerkerstraat (N806)/Zevenhuizerstraat bij Bunschoten, dat tijdens de interviews werd genoemd als een gevaarlijke situatie, komt in de kaarten niet naar boven als een **grote** ongevalslocatie.

Op basis van frequente klachten over het kruispunt in de gemeente Bunschoten en de letselongevallen die begin 2012 gebeurd zijn, wordt momenteel overwogen om voor het kruispunt een verkenning op te nemen in het werkplan van 2013. De definitieve lijst met nieuwe projecten voor het werkplan 2013, inclusief de verkenningen primair vanuit doorstroming en leefbaarheid, wordt binnenkort opgesteld. Indien de verkenning wordt opgepakt, worden daarin nut en noodzaak en mogelijke oplossingen afgewogen.

Ten aanzien van de provinciale wegvakken met verhoudingsgewijs veel ongevallen geldt:

#### **N228**

De N228 is sinds 2012 een trajectweg van de Politie. Als hier ongevallen plaatsvinden, is er vaak alcohol in het spel. Dit is reden geweest om samen met de gemeente Montfoort en de politie een gericht verkeerstoezicht project (GVT) in te richten. Op dit moment wordt hard gewerkt om naast de extra handhaving door de politie, middels een "0 promille loterij" de weggebruikers extra te stimuleren om alcohol vrij te rijden. Daarnaast loopt er een verkenning om te bezien welke andere (infrastructurele) oorzaken er zijn voor de optredende ongevallen en hoe de ontsluiting van Rijnenburg t.z.t. veilig kan worden vormgegeven richting de A12.

#### **N417**

Ook hier is in 2012 een GVT project gestart. Hier speelt o.a. hard rijdend (sluip)verkeer een rol. Naast de ongevallen worden ook veel klachten ontvangen over het gedrag van automobilisten rondom de oversteekplaatsen. Hiervoor wordt nu een actie 'Stop voor de zebra' gehouden in combinatie met intensieve handhaving door de politie.

#### **N233**

De problemen hier worden in relatie met het project Rijnbrug opgepakt.

#### **N201**

De situatie ter hoogte van de A2 is recent geheel gereconstrueerd. Doordat met de cijfers van de laatste 5 jaar gewerkt wordt, zal het effect hiervan pas over enkele jaren in de ongevalscijfers te zien zijn. Het wegvak Loenerslootsebrug – Vreeland, met daarin het kruispunt N201/N402, wordt meegenomen in de verkenning N201-oost.

#### **N237**

Deze weg is de afgelopen 2 jaar infrastructureel aangepakt. Ook hier geldt dat het effect van deze herinrichting pas over enkele jaren in de gebruikte ongevalscijfers zichtbaar zal zijn.

#### **N229**

Ook voor deze weg geldt dat zij recent infrastructureel aangepakt is, wat door de weergave van de ongevallen van de laatste jaren tezamen nog niet tot een zichtbaar effect heeft geleid.

#### **N225**

Hier is een verkenning uitgevoerd. Op dit moment ligt het ontwerp voor de reconstructie gereed en ligt er een verzoek bij de gemeente Rhenen om de bestemmingsplanprocedure op te starten.



De op de vorige pagina benoemde bevindingen zijn naar aanleiding van het ongevallebeeld op de provinciale wegen. De andere waarneming dat er meer ongevallen op de gemeentelijke wegen dan op de provinciale wegen plaats vinden, pleiten voor:

- Ondersteuning van de gemeenten met kennis over mogelijke maatregelen. Hiervoor is in 2010-2011 PAUK ontwikkeld (Provinciale Aanpak Utrechtse Knelpunten). Dit is een handreiking voor de wegbeheerders in de provincie, waarin de meest voorkomende ongevalsoorzaken in onze provincie staan, tezamen met een lijstje met kosteneffectieve maatregelen per ongevalsoorzaak. Dit zijn zowel gedrag (educatie, voorlichting, handhaving) als beheermaatregelen. Daarnaast is in het convenant een stimuleringsregeling opgenomen om gemeentegrensoverschrijdende problemen tezamen op te pakken.
- Continueren van de inzet van de provincie om samen met de andere wegbeheerders in de provincie Utrecht de gedragsbeïnvloeding ten behoeve van verkeersveiligheid op te pakken. Dit gebeurt momenteel via het ROV-Utrecht, conform de afspraken in het convenant Provincie Utrecht Verkeersveiliger.

### **Recente ontwikkelingen**

Op dit moment wordt door de ANWB in internationaal verband en in samenwerking met het IPO en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) gewerkt aan een verfijning van een bestaande methodiek van EuroRAP (European Road Assessment Program). Deze methodiek, oorspronkelijk voor snelwegen ontwikkeld, wordt aangepast om de situatie op de Nederlandse, provinciale wegen aan te kunnen. Op termijn (1 à 2 jaar) wordt met deze verfijnde methodiek een waarde toegekend aan elke provinciale weg, waarmee het risico op een dodelijk ongeval wordt aangegeven. Hoe hoger de waarde, hoe lager het risico. Zodra deze informatie beschikbaar komt, zal deze worden gebruikt om zoveel mogelijk preventief met onze wegen aan de slag te gaan.

Algemeen wordt in Nederland met steeds meer interesse naar de mogelijkheden van gedragsbeïnvloeding gekeken. Enerzijds omdat gedrag zo'n grote rol speelt bij verkeersongevallen, anderzijds vanwege de lagere kosten. Infrastructurele maatregelen zijn erg duur<sup>2</sup> en kunnen niet al het onveilige gedrag voorkomen of compenseren, zoals bijvoorbeeld de vergevingsgezinde bermen.

---

<sup>2</sup> Een voorbeeld: het aanleggen van één rotonde in een provinciale weg kost minimaal € 500.000. Deze investering is slechts op die ene locatie effectief. In het kader van het convenant 'Provincie Utrecht Verkeersveiliger' zetten wij in de provincie Utrecht jaarlijks voor € 500.000 aan gedragsbeïnvloedende producten in, die in de gehele provincie hun uitwerking hebben.



## Suggestie

Ter voorbereiding op de vaststelling van onze nieuwe mobiliteitsvisie lijkt een brede discussie en toelichting over gedragsbeïnvloeding als onderdeel van verkeersveiligheidsbeleid zinvol.

Bijvoorbeeld een bijeenkomst bij het Nederlands Instituut voor Verkeersveiligheid (NIV) in Barneveld (ochtend of middag) waarbij het belang van goed verkeersgedrag wordt toegelicht, bediscussieerd en gedemonstreerd, evenals de taak en rol van de provincie hierin.

Door deze bijeenkomst bij het NIV te organiseren kunnen de deelnemers tevens zelf bij het uitvoeren van remproeven op een rembaan ervaren wat het belang van oplettendheid, reactievermogen en snelheid is bij het voorkomen van ongevallen.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,  
De voorzitter, R.C. Robbertsen  
De secretaris, H. Goedhart