College van Gedeputeerde Staten
statenbrief

Aan Provinciale Staten

DATUM	6-1-2015		
ONS NUMMER	8111DE79	REFERENTIE	H. Strubbe/ E. Vlemmings
NUMMER PS	2015MME18	DOORKIESNUMMER	030-2582203
BIJLAGE	Bijlage 1: Integrale set aan maatregelen Bijlage 2: Voorbeelden	E-MAILADRES	erma.vlemmings@provincie-utrecht.nl

Onderwerp Statenbrief: Verkeersveiligheid in de trajectaanpak

Voorgestelde behandeling: ter informatie

Geachte dames en heren,

Inleiding
Aanleiding
De (on)veiligheid van onze provinciale wegen zijn regelmatig in het nieuws. Daarbij informeren we u regelmatig over verkeersongevallen die plaatsvinden in de provincie Utrecht. Daarnaast ziet u dat er projecten worden gerealiseerd in de provincie en is de afweging ten aanzien van de verkeersveiligheid mogelijk niet altijd even duidelijk. Tijdens de vergadering over de begroting/najaarsnota 2015 is door het CDA gevraagd inzichtelijk te maken hoe we als provincie Utrecht komen tot verkeersveiligheidsmaatregelen om de weginrichting te verbeteren en hoe we hierbij gebruik maken van bestaande methodieken (zoals de Road Protection Score van de ANWB).

Voorgeschiedenis
- *Prioritering van de ongevallenlocaties*

Hoe komen we tot een prioritering van onze ongevallenlocaties? Er zijn geen blackspots meer, dat wil zeggen dat er geen specifieke locaties zijn met minimaal 6 ernstige ongevallen in 3 jaar tijd. We kijken nu waar verkeersonveiligheid het meest aan de orde is op basis van een prioriteitenlijst met geregistreerde ongevallen met ziekenhuisgewonden op wegvakken van 500 meter (inclusief kruisingen) over een periode van 6 jaar (de zogenaamde wegvakonveiligheid-systematiek). Hierdoor kunnen we optimaal grip houden op de problematiek. Daarnaast geeft bijvoorbeeld het klachtensysteem ons een goede indruk van de plekken waar een verhoogde subjectieve onveiligheid wordt ervaren, die niet concreet uit de werkelijke ongeval gegevens opgemaakt kunnen worden.

- *Mobiliteitsplan (trajectaanpak)*

Ook bij de trajectaanpak blijven we zicht houden op de onveiligste locaties (conform de wegvakonveiligheid-systematiek) en worden deze geprogrammeerd in de aanpak. Naast de wegvakonveiligheid-systematiek worden ook de incidentmeldingen (IM), klachten, inrichtingseisen uit landelijke richtlijnen (CROW richtlijnen zoals BKWO en handboeken wegontwerp) en de EuroRAP betrokken om een goed beeld te krijgen van de veiligheidssituatie op een traject en de oorzaak van eventuele ongevallen. Door verder te kijken dan ongevallen die al plaats hebben gevonden gaan we van de tot op heden vooral reactieve aanpak over op een proactieve benadering van verkeersveiligheid. De landelijke richtlijnen voor het duurzaam veilig inrichten van wegen vormen het kader bij alle studies die we uitvoeren als een weg aan de beurt is voor onderhoud. Hierbij wordt het aspect verkeersveiligheid (objectief en subjectief) meegewogen.
Indien zich een acuut verkeersveiligheidsprobleem voordoet wordt besloten tot maatwerk. Dit geeft de mogelijkheid om meteen een maatregel uit te voeren en niet te wachten tot het traject in de trajectbenadering gepland is. Deze afweging zal altijd maatwerk blijven (wanneer is het wegvak aan de beurt, hoe ingrijpend is de oplossing en hoe groot was het probleem.

Essentie / samenvatting:
De provincie Utrecht neemt tal van maatregelen om tot veilige wegen en tot veilig gedrag van de weggebruiker te komen ten behoeve van de verkeersveiligheid. Hoe wij als provincie Utrecht werken aan de veiligste oplossing voor de inrichting van onze provinciale wegen en de prioritering daarin, in combinatie met de afweging van het

totaal van mogelijke maatregelen, beschrijven we in deze Statenbrief. We hebben als provincie jarenlang ingezet om onveilige locaties (de zogenaamde black spots veiliger te maken door op basis van de ongevallen (ongevalsoorzaken) maatregelen te nemen. Tussen 2000 en 2010 zijn al die black-spots aangepakt. Omdat we geen blackspots meer hebben bepalen we nu per wegvak het aantal ongevallen. Door deze zogenaamde wegvakonveiligheid-systematiek krijgen we inzicht in waar de verkeersonveiligheid op onze wegen nog het grootste is op basis van de objectieve verkeersongevalsgegevens. Door maatregelen te treffen op deze wegen zetten we doelgericht in op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Ook onze lopende projecten (vanuit het SMPU+) zijn gebaseerd op de wegvakonveiligheid-systematiek waardoor we de grootste problemen op het gebied van verkeersveiligheid in beeld hebben en aanpakken.

Verkeersveiligheid is een belangrijk maatschappelijk thema. Het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland is succesvol te noemen gezien het relatief dalend aantal verkeersdoden en gewonden. In tien jaar tijd is het aantal doden met ruim 30% afgenomen en het aantal ziekenhuisgewonden met ruim 11%[1]. Maar het is zeker niet vanzelfsprekend dat de dalende lijn zich voortzet: de vergrijzing neemt toe, de mobiliteit groeit en niet alle wegen zijn volledig verkeersveilig ingericht. We zetten proactieve methodieken in binnen de trajectaanpak, zoals geformuleerd in het mobiliteitsplan, om onze provinciale wegen aan te pakken. Daarbij betrekken we actief de beschikbare gegevens en systematiek van onze partners in het verkeersveiligheidsdomein Volgens de trajectaanpak wordt ieder wegvak eenmaal in de zes jaar aangepakt en kunnen we op basis van de geconstateerde tekortkomingen tot aanpassing van het wegontwerp komen.

Zo geeft de EuroRAP-score van de ANWB aan welke potentiele veiligheidsrisico's aan de bestaande infrastructuur kleven. In de trajectaanpak bezien wij vervolgens of zich op deze trajecten daadwerkelijk ongevallen voordoen of dat er een onveilige beleving is en wij onderzoeken welke maatregelen we kunnen treffen om de score te verbeteren. Er wordt een integrale afweging gemaakt tussen verschillende belangen en de kosten worden afgewogen tegen de maatschappelijke baten. Dit is elke keer maatwerk waarbij fysieke mogelijkheden, beleidsdoelen en beschikbare middelen tegen elkaar afgewogen worden om tot een uiteindelijke keuze te komen. Het treffen van veiligheidsmaatregelen kan consequenties hebben voor bijvoorbeeld bomen en woningen die vlak langs de weg staan. Niet elke verbetering van de veiligheid is het waard om ingrijpende maatregelen te treffen. Zo kan het een effectieve maatregel in termen van verkeersveiligheid zijn om alle wegbermen in Nederland te ontdoen van bomen, tegelijkertijd moet overwogen worden of het bijvoorbeeld ook de leefbaarheid ten goede komt. Zie bijlage 1 voor het volledige overzicht van afwegingen en bijlage 2 voor een aantal voorbeelden.

Naast infrastructuurmaatregelen blijft een focus op het menselijk gedrag belangrijk, omdat het gedrag oorzaak nummer 1 is bij verkeersongevallen (bij 90% van de ongevallen is een menselijke fout de oorzaak).[2] Activiteiten op het vlak van de handhaving, educatie en voorlichting kunnen het gedrag positief beïnvloeden. Het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2015-2018 (zie hiervoor de Statenbrief (1) en bijlagen die u tevens zijn toegezonden) beschrijft dit deel van het verkeersveiligheidsbeleid voor de komende vier jaar.

Meetbaar / beoogd beleidseffect
Een veilig ingerichte wegennet waardoor het aantal verkeersdoden en -gewonden verder teruggedrongen wordt.

Financiële consequenties
N.v.t.

Vervolgprocedure/voortgang
Jaarlijks zal verantwoording worden afgelegd aan Provinciale Staten middels een voortgangsrapportage over wat de trajectaanpak (t.a.v. verkeersveiligheid) in de achterliggende periode heeft opgeleverd.

Concreet voorliggende vraag aan Statencommissie / Provinciale Staten
Kennis te nemen van deze brief.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,
De secretaris,

[1] Voor de provincie Utrecht is een dalende lijn in het aantal dodelijke slachtoffers te zien: in 2003: 54 doden, in 2012: 28, in 2013 19 verkeersdoden. Verwachting is dat deze lijn in 2014 t.o.v. 2013 weer zal stijgen. Het aantal ernstig verkeersgewonden is landelijk gezien in 2013 met 3,6 procent gedaald, maar het is nog te vroeg om van een dalende trend te spreken. De SWOV geeft hierbij aan dat 'de onzekerheid in deze data is, in vergelijking met de omvang van de daling, te groot om nu te kunnen uitsluiten dat het om toeval gaat.' Op regionaal niveau is koppeling van politiegegevens en ziekenhuisgegevens op dit moment niet (meer) mogelijk. Dit heeft te maken met de verminderde politieregistratie.

Bijlage 1 Integrale set aan maatregelen

In principe wordt één keer per zes jaar ons provinciale wegennet onder handen genomen. Drie jaar daarvoor wordt er voor elk afzonderlijk traject een studie gestart. Daarbij wordt een integrale afweging gemaakt tussen verschillende beleidsdoelen en beleidsvelden.

Hierbij wordt op het gebied van verkeersveiligheid gebruik maakt van:

- *Wegvakonveiligheid-systematiek*
  - waar zijn de meeste geregistreerde letselongevallen (met zware gewonden)?
  - zijn er locaties waar 6 of meer letselongevallen in 6 jaar plaatsvinden op een wegvak van 500 m?
  - zijn er locaties waar 4 of 5 ongevallen in 6 jaar plaatsvinden op een wegvak van 500 m?
  - bij een acuut verkeersveiligheidsprobleem maatwerk leveren
- *Andere systematiek verkeersveiligheid (voor alle verkeer dus ook voor (brom)fiets, voetganger, enz.)*
  - hoeveel ongevallen hebben er plaatsgevonden op het te reconstrueren wegvak/kruispunten(en)?
  - wat voor soort ongevallen?
  - wat is de ranking van EuroRAP van de ANWB? Door welke aspecten komt de score tot stand? Welke maatregelen kunnen we treffen om de score te verbeteren? (EuroRAP-score)
  - wat voor klachten meldingen zijn er over deze weg (incident meldingen)?
  - wat weet het district (weginspecteurs)?
  - Promev (proactief meten verkeersveiligheid)
- *BKWO richtlijnen*
  - hoeveel en wat voor ongevallen hebben er in de afgelopen jaren plaatsgevonden?
  - is de weg voldoend vlak?
  - is de weg voldoende breed? Bij voorkeur 7,50m.
  - is er een fysieke scheiding van de rijrichting of een inhaalverbod?
  - is de juiste markering aanwezig?
  - zijn er voorzieningen voor landbouwverkeer?
  - zijn er goed oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer?
  - kunnen we het aantal erfaansluitingen (uitritten) op de hoofdbaan verminderen?
  - is het asfalt voldoende breed?
  - is er een obstakelvrije zone van voldoende breedte (minimaal 4 m bij 80km/u)
  - zijn de fietsvoorzieningen verkeersveilig?
  - zijn de bermen veilig (zonder obstakels en draagkrachtig genoeg?)
  - zijn de bushaltes goed en goed bereikbaar en zijn er voldoende fietsenstandaards
  - wordt het zicht op de weg of kruisend verkeer niet gehinderd door bomen, struiken obstakels, enz.
  - kan het kruispunt verkeersveiliger worden gemaakt?
    - wordt het een rotonde? Een enkel- strooks of een turboronde?
    - of moet er een verkeerslicht komen om de afwikkeling te kunnen regelen (i.vm. RVM/DVM)
    - kunnen fietsers er dan nog oversteken of moet er een fietstunnel komen?
    - of is alleen een linksaf-vak voldoende?
    - moet de maximumsnelheid worden verlaagd?

Hierbij wordt op het gebied van andere beleidsvelden gebruik gemaakt van:

- *Doorstroming personenauto's, vrachtverkeer, OV (lijnbussen) en (brom)fietsen*
  - hoeveel auto's rijden er nu?
  - wat is de prognose voor 2010 en 2030?
  - welke ruimtelijke ontwikkelingen nemen we mee?
  - rekening houden met belangrijke route voor vrachtverkeer?
  - kunnen we reistijdverlies van lijnbussen beperken?
  - komen er files voor op dit wegvak, hoeveel voertuigverliesuren treden er nu op?
  - kunnen we de wachttijden voor oversteken fietsers verkorten?
- *Routes voor gevaarlijke stoffen*
  - is er een route voor gevaarlijke stoffen over dit wegdeel?
  - wat betekent dit voor de veiligheid voor de omgeving?
- *Routes landbouwverkeer*
  - is er intensief landbouwverkeer?
  - op de hoofdbaan of op de parallelweg?
  - kunnen we het fietspad geschikt maken (verbreden) voor medegebruik landbouwverkeer?
- *Routes voor fietsers*
  - is er een fietspad?
  - is het fietspad breed genoeg?
  - is er een voldoende veilige afstand tussen hoofdbaan en fietspad?
  - zijn er (te) lange wachttijden voor fietsers?
  - is de route sociaal veilig?
  - is de fietsroute goed verlicht?

- *Beter Benutten*
  - reizen buiten de spits
  - anders reizen (fiets i.p.v. auto)
- *Waterveiligheid*
  - is de weg een waterkering?
  - is de weg een belangrijke vluchtroute?
- *Waterberging*
  - moeten we de bermsloten vergroten om overtollig regenwater tijdelijk op te slaan?
- *Voorzieningen voor afvoer regenwater*
  - mag / kan het afvloeiende regenwater afgevoerd worden via de berm
  - of moet het via een rioolstelsel worden afgevoerd?
- *Recreatieve voorzieningen of routes*
  - kruisen er recreatieve? (wandel- fietsroutes)
  - zijn er voorzieningen gewenst hiervoor? (fiets- of auto parkeren)
- *Vaarwegen*
  - moet de kruisende verbreden vaarweg worden verbreed?
  - is er voldoende doorvaart hoogte?
- *Stiltegebieden*
  - is er een stiltegebied in de omgeving? Zo ja moeten we hiervoor geluidmaatregelen treffen?
- *Luchtkwaliteit*
  - voldoet de luchtkwaliteit aan de wettelijke normen?
- *Beperken energieverbruik*
  - kunnen we een partner vinden voor het benutten van energie uit het wegdek?
  - kunnen we ons eigen stroomverbruik verminderen? (toepassen led verlichting en/of zonnepanelen)
- Ecologische hoofdstructuur (EHS) en Natura 2000
  - ligt het betreffende wegvak in / bij de EHS of in een Natura 2000 gebied?
  - Zo ja, wat betekent dat voor onze plannen?

Openbare verlichting

- staat er openbare verlichting?
- moet die blijven staan of vanuit beleid voor natuur (donker) verwijderen?
- of dynamisch maken?

Bermbeplanting

- staan er bomen binnen de obstakelvrije zone (minimaal 4,0m bij 80km/u)
- moeten er vanuit landschap bomen gerooid of geplant worden?

- Oversteekbaarheid voor wild / faunapassages
  - moeten er voorzieningen voor overstekend wild komen?
- Cultuur
  - zijn er cultuur elementen waar we rekening mee moeten houden?
    - zichtlijnen bij landhuizen
    - schootsvelden bij forten
    - beschermd dorpsgezicht

Financiën

- Als alle bovenstaande vragen beantwoord zijn, wordt onderzocht welke wensen er financieel haalbaar zijn. Er vanuit gaande dat elke maatregel geld kost is het in principe niet mogelijk om een maatregel te realiseren zonder dat daar uit het betreffende beleidsveld budget wordt toegevoegd. Wanneer er wel budget is wordt door het uitvoeren van een kosten-batenanalyse onderzocht of de gewenste maatregel kosteneffectief is. Daarnaast wordt onderzocht of er grond aangekocht moet worden, of het bestemmingsplan moet worden aangepast en of er nog andere relevante zaken moeten worden geregeld die invloed hebben op het budget (bijvoorbeeld het verleggen van een gastransport- of waterleiding, kan miljoenen kosten) toereikend is. Als de maatregel kosten (inclusief bijkomende kosten) effectief is, wordt voorgesteld om de maatregel uit te voeren. In bijzondere gevallen wordt ook een niet-kosten-effectieve maatregel verder uitgewerkt. Redenen hiervoor kunnen zijn:
  - veel druk vanuit de omgeving (bewoners on/of politiek) om deze maatregel te realiseren;
  - dat de toekomstige situatie hierom vraagt.
  - door het combineren van budgetten er een win-winsituatie ontstaat.

Bijlage 2 Voorbeelden

Voorbeeld 1. De N198 tussen Woerden en Harmelen

Op deze weg was de maximum snelheid 80 km/u. Circa 10 jaar geleden was deze weg toe aan groot onderhoud. Er is toen onderzocht of deze weg duurzaam veilig kon worden vormgeven passend bij de maximum snelheid van 80 km/u. Daarvoor moest de asfaltverharding circa 1 m worden verbreed (verbreden naar de duurzaam veilige maat van 7,5 m) en aan beide zijden een obstakel vrije berm van 4 m worden gecreëerd. Op deze locatie zou dat betekenen twee woningen slopen of de weg verleggen + kabels en leidingen verleggen. Al met al een forse investering (tussen de 5 en 10 miljoen euro) en het gevolg was dan ook dat uit kosten-baten analyse bleek dat dit geen effectieve investering was. Daarom is besloten om hier de weg en de bermen niet te verbreden en er voor te kiezen om de snelheid te verlagen naar 60km/uur. Cruciaal bij dit besluit was het gegeven dat het belang van deze route zou afnemen door de realisatie van de nieuwe wegen in dit gebied vanuit het project BRAVO waardoor het gebruik van deze route afneemt. Dit wegdeel is, op basis van het aantal verkeersongevallen nooit een onveilig weg deel geweest (heeft nooit in de top 20 van onveiligste wegvakken gestaan).

EuroRAP: De ANWB heeft de veiligheid van de Nederlandse provinciale wegen onderzocht en daarbij gebruik gemaakt van de EuroRAP-methode. De veiligheid van de weg wordt hierbij uitgedrukt in een aantal sterren, met een maximum van vijf. Drie sterren wordt gezien als het minimum voor een veilig ingerichte weg.
Bepalend voor de veiligheidsscores zijn drie soorten risico's: frontale aanrijdingen, bermongevallen en flankaanrijdingen op kruispunten. In het EuroRAP rapport heeft dit wegdeel 4 sterren. Een vergelijkbare weg (te smal en minimale bermen) maar met een maximumsnelheid van 80 km/u heeft 2 sterren.

Voorbeeld 2. Het kruispunt N408/N409 tussen de A12 en Houten/Nieuwegein

Dit hele grote kruispunt staat al vele jaren hoog op onze lijst met meest verkeersonveilige locaties. Daarnaast is

het ook een doorstromingsknelpunt. Vanuit ons beleid verkeersveiligheid is een rotonde hier een effectieve oplossing. Een rotonde is tot 70% verkeersveiliger dan een kruispunt met verkeerslichten. Dat komt door de lagere snelheden op een rotonde. Echter een rotonde op deze locatie zou heel groot moeten worden (veel rijstroken per richting) om geen files te creëren. Daarnaast is het soms van uit het sturen van verkeersstromen (RVM/DVM) ongewenst om rotondes toe te passen en dat is hier ook het geval. Het resultaat van dit alles is dat dit altijd een groot kruispunt blijft met verkeerslichten.
Een adequate oplossing hiervoor is door middel van viaducten de twee linksaf bewegingen (Van Houten naar Nieuwegein en van de A12 naar Houten) over dit kruispunt heen te leiden. Maar dat kost circa 10 a'15 miljoen euro.

In het EuroRAP rapport heeft dit wegdeel gedeelte 1 en 2 sterren. Het verhogen naar 3 sterren is alleen maar mogelijk door de aanleg van de hierboven beschreven viaducten.

Voorbeeld 3. De N402 (Rijksstraatweg) langs de Vecht tussen Loenen en Nieuwersluis.

Deze smalle weg wordt gebruikt door alle verkeer (fiets, auto, bus enz.) en ligt binnen de bebouwde kom. Een vrij liggend fietspad is hier zeer gewenst maar fysiek onmogelijk. Momenteel wordt hier een plan uitgewerkt om de huidige snelheid van 50km/u te verlagen naar 30km/u waarbij een snelheidsremmer (drempel of slinger) nodig is om deze 30km/u ook fysiek af te dwingen. Echter voor een slinger ontbreekt de ruimte en een drempel is niet mogelijk omdat de trillingen zullen zorgen voor scheuren in de woningen.

In het EuroRAP rapport heeft dit wegdeel gedeelte 2 sterren. Het verlagen van de snelheid zal er vrijwel zeker voor zorgen dat dit een 3 sterren weg wordt.

Voorbeeld 4. De N224 tussen Zeist en Woudenberg

Dit zijn vanuit het verkeersveiligheid perspectief zeer ongewenste bomen langs een weg met een maximum snelheid van 80 km/u. Conform de inrichtingseisen voor verkeersveilige wegen zou er aan beide zijde een obstakelvrije berm van minimaal 4,0 meter moeten liggen. Onderzoek geeft aan dat het aantal ongevallen op dit wegvak afneemt met ongeveer 30% als deze bomen zijn verwijdert (SWOV-rapport R-2010-9). Met oog op landschappelijke kwaliteit en door druk vanuit de omgeving is het soms niet mogelijk om deze bomen te rooien. Het rooien van bomen is een zeer kosten effectieve maatregel om de verkeersveiligheid fors te verhogen.
Het verlagen van de snelheid naar 60 km/u is hier geen goede maatregel omdat conform de landelijke richtlijnen de hoeveelheid auto's te hoog is om dat te doen. De grens hiervoor is circa 6.000 auto's/dag en op dit wegvak rijden er dagelijks circa 10.000.

In het EuroRAP rapport heeft dit wegdeel gedeelte 2 sterren. Het rooien van de bomen zal er vrijwel zeker voor zorgen dat dit een 3 sterren weg wordt.