

Aan Provinciale Staten
Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie

DATUM	12 juni 2018	REFERENTIE	J. Wyma
ONS NUMMER	81CBDA36	DOORKIESNUMMER	3523
NUMMER PS		E-MAILADRES	Johan.wyma@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	geen	PORTEFEUILLEHOUDER	Straat

Onderwerp: Versnellingsagenda verkeersveiligheid, afhandeling motie M049A veilig verkeer Utrecht

Voorgestelde behandeling: ter informatie

Geachte dames en heren,

Inleiding

Aanleiding

Op 6 november 2017 heeft u in het debat over de begroting 2018 de motie M049A Veilig Verkeer Utrecht aangenomen waarin u ons opdraagt om *“op zeer korte termijn een 'versnellingsagenda verkeersveiligheid' inclusief benodigd budget aan de Staten ter besluitvorming voor te leggen om reeds voorgenomen beleid versneld uit te voeren en concrete verkeersonveilige situaties aan te pakken om daarmee een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de veiligheid op de Utrechtse wegen.”* In deze brief wordt toegelicht hoe we invulling aan uw opdracht gaan geven.

Tevens brengt u middels twee constateringenvragen de verkeersveiligheidsvraagstukken met de betrekking tot de oversteekbaarheid en verkeersdruk in de kern Woudenberg onder de aandacht. Daarnaast heeft u ons gevraagd *“onderzoek te doen naar de oorzaken in de toename van het aantal ongevallen”*. Een toelichting/ antwoord hierop vindt u in deze brief.

Voorgeschiedenis

Om de verkeersveiligheid te verbeteren zetten we in op een breed pakket aan maatregelen binnen het huidige Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2015-2018 (Statenbrief, kenmerk 81111ED8). Samen met de gemeenten, Openbaar Ministerie en politie richten we ons op een Duurzaam Veilige weginrichting, verkeerseducatie en voorlichting, handhaving en innovatie. Daarbij houden we rekening met ontwikkelingen, zoals de groei van de mobiliteit, het langer mobiel blijven van senioren en het toenemende probleem van afleiding in het verkeer.

Essentie / samenvatting:

Verkeersveiligheid is een van de prioriteiten in het provinciale mobiliteitsbeleid. De stijging van het aantal verkeersslachtoffers is zorgwekkend. U heeft ons opgedragen hier een versnellingsagenda voor op te stellen. Hieronder staat hoe we invulling gaan geven aan de gevraagde versnellingsagenda. Daarnaast gaan we in op de ontwikkeling van de verkeersveiligheid, de constateringenvragen uit uw motie en welke verkeersonveilige locaties op dit moment worden aangepakt.

Versnellingsagenda

We gaan met twee versnellingsmaatregelen vanaf 2019 extra inzetten op verkeersveiligheid en daar willen we vanaf 2019 jaarlijks € 2,5 mln. extra budget voor uittrekken. Besluitvorming hierover vindt plaats bij het vaststellen van de update van het Mobiliteitsplan. Beide maatregelen zullen onderdeel worden van het nieuwe Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2019-2023.

Tevens heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat haar plannen bekend gemaakt om de verkeersveiligheid op N-wegen te vergroten. Aan de provincies wordt €25 mln als subsidie beschikbaar gesteld, met 25% co-financiering vanuit het rijk. In eerste instantie zullen deze gelden worden verdeeld op basis van de lengte van het N-wegennet per provincie. Dat zou betekenen dat de provincie Utrecht maximaal €1,5 miljoen subsidie kan krijgen. Zoals ik u in de CIE van 28 mei heb geïnformeerd, wachten we de voorwaarden van de subsidieregeling af en hopen we deze externe financiering in te kunnen zetten als extra budget in te kunnen zetten voor het verharderen of veiliger maken van de berm.

Daarnaast rapporteren we een aantal versnellingsacties waarmee we in 2017 en 2018 binnen het huidige Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2015-2018 intensiveren op verkeersveiligheid en een groter bereik van onze activiteiten creëren. Met deze maatregelen geven we een impuls aan de verkeersveiligheid op korte termijn.

Versnellingsmaatregelen vanaf 2019 (nieuwe Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2019-2023)

De versnelling bestaat vanaf 2019 uit:

1. Stimuleringsregeling gemeentelijke infrastructuur
Het grootste deel van de ongevallen gebeurt op het onderliggend wegennet. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor infrastructurele maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid op hun eigen wegennet. Gezien de landelijke ontwikkeling van schaarste bij gemeenten ten aanzien van de personele capaciteit en de financiële middelen voor verkeersveiligheid, zien we een rol voor de provincie Utrecht als regisseur. Binnen het Mobiliteitsplan zijn hiervoor geen middelen beschikbaar gesteld, met uitzondering van de subsidieregeling Actieplan Fiets en Veiligheid Gemeentelijke Infrastructuur (Realisatieplan Fiets). Daarom stellen we u bij de update van het Mobiliteitsplan in het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 voor om een extra budget van € 2 mln. per jaar beschikbaar te stellen voor een stimuleringsregeling voor een verkeersveiliger gemeentelijke infrastructuur. We zullen de gemeenten betrekken bij het opzetten van de regeling, zodat de regeling in een behoefte voorziet.
2. Verdubbelen bereik van educatie en voorlichting
Na een GS-besluit eind 2016 bieden we het programma voor verkeerseducatie en voorlichting in 2017 en 2018 ook aan in de voormalige BRU-gemeenten (u bent hierover geïnformeerd in de Statenbrief van 20 december 2016, kenmerk 819B524C). Dat resulteert grosso modo in een verdubbeling van de doelgroep en het aantal scholen. We willen dit in het nieuwe uitvoeringsprogramma continueren en het programma voor verkeerseducatie en voorlichting structureel provinciebreed beschikbaar stellen. Daarom stellen we u bij de update van het Mobiliteitsplan in het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 voor om € 0,5 mln. per jaar extra beschikbaar te stellen voor verkeerseducatie en voorlichting.

Versnellingsacties 2017-2018 binnen het uitvoeringsprogramma

We hebben mogelijkheden gezien om binnen het huidige uitvoeringsprogramma te versnellen (dus bovenop het maatregelenpakket zoals beschreven in het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2015-2018), doordat:

1. We de nieuwe aanbestedingen zodanig hebben ingericht dat aanbieders van educatie- en voorlichtingsprogramma's geprikkeld worden om zo veel mogelijk deelnemers te bereiken. Deze strategie werpt inmiddels haar vruchten af. We gaan onze doelstellingen voor het vergroten van het bereik halen;
2. We in dit jaar trainingen voor jonge bestuurders van landbouwvoertuigen aan het portfolio hebben toegevoegd (extra doelgroep ten opzichte van het vastgestelde uitvoeringsprogramma);
3. We met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werken naar effectievere manieren om de focusgroepen (jonge bromfietzers en senioren) te bereiken;
4. We het BOB-team sinds 2016 vaker bij alcoholcontroles van de politie, maar ook bij festivals (voorlichting) inzetten. Daarnaast stellen we sinds 2017 Smileys¹ aan de gemeenten beschikbaar, waardoor automobilisten worden gewezen op de maximumsnelheid;
5. We hebben een pilot in voorbereiding waar we met smart mobility toepassingen de fietsveiligheid kunnen verbeteren.

¹ Snelheidsinformatie display, waarbij het getoonde beeld afhankelijk is van de gemeten snelheid van het passerende voertuig.

Oplossen verkeersveiligheidsknelpunten op provinciale infrastructuur

In deze paragraaf gaan wij extra in op de mogelijkheden de verkeersveiligheid op onze eigen wegen sneller te verbeteren.

Aanpak oplossen verkeersveiligheidsknelpunten

Verkeersveiligheidsknelpunten op het provinciale wegennet worden op twee niveaus aangepakt: de trajectaanpak en quick wins.

Iedere studie in het kader van de trajectaanpak is risicogestuurd, waarbij de verkeersveiligheidsknelpunten in beeld worden gebracht. Na een integrale afweging wordt gelijktijdig met het uitvoeren van onderhoud de mogelijke maatregelen gerealiseerd. Bovendien voeren we, reactief, zogenaamde 'quick wins' uit; relatief eenvoudig uit te voeren aanpassingen, zoals het aanpassen van de ingang van de bebouwde kom.

Concrete projecten

Er zijn meerdere lopende infrastructurele projecten waarmee we verkeersonveilige locaties aanpakken. Zo starten we in 2018 op twee kruispunten met het aanleggen van een rotonde om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het betreft het kruispunt van de N204 met de G. van de Valk Bouwmanstraat bij Linschoten en de kruising van de N212 met de N463 tussen Woerden en Vinkeveen. We gaan voor de fietsers van en naar de Geerkade de oversteek van de N212 veiliger maken door op de N212 een middeneiland aan te brengen, waardoor fietsers in twee etappes kunnen oversteken. Deze projecten zijn aanbesteed en zullen in 2019 gereed komen.

Trajectcontroles

We hebben afspraken gemaakt met het Openbaar Ministerie over de plaatsing van twee nieuwe trajectcontrolesystemen door het Ministerie in 2019 (voorbereiding in 2018). Het Openbaar Ministerie heeft ons verzoek voor acht extra flitspalen voor controle op snelheid en rood licht op provinciale wegen gehonoreerd.

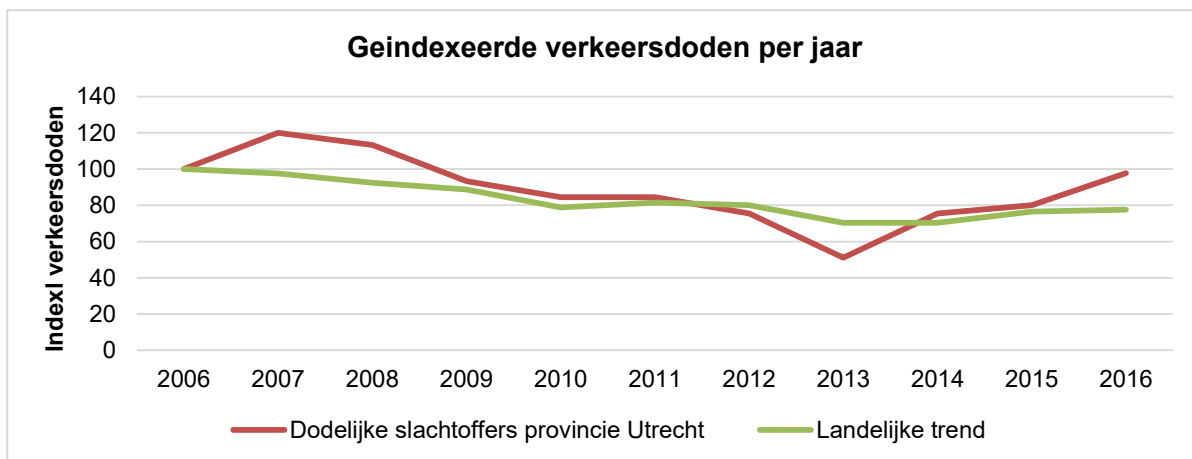
Verkeersonveiligheid beter in beeld

Naast klachten en incident management meldingen zijn ongevalcijfers een belangrijke graadmeter voor het bepalen van onveilige locaties in onze provincie. Samen met andere provincies en het Rijk werken we naar het versnellen in het verzamelen en combineren van meer data ten behoeve van een meer risico-gestuurde aanpak. Daarbij gaan naast de ongevalscijfers ook factoren in beeld gebracht worden die een sterke oorzakelijke relatie hebben met verkeersonveiligheid, bijvoorbeeld rijsnelheden en kenmerken van de weginrichting; Hierin zijn we als provincie Utrecht voorloper. In 2017 hebben we opdracht gegeven voor het ontwikkelen van een proactieve verkeersveiligheidstool. In 2018 ontwikkelen we deze tool verder waardoor we meer inzicht in de verkeersonveiligheid op onze wegen krijgen en gericht maatregelen kunnen nemen.

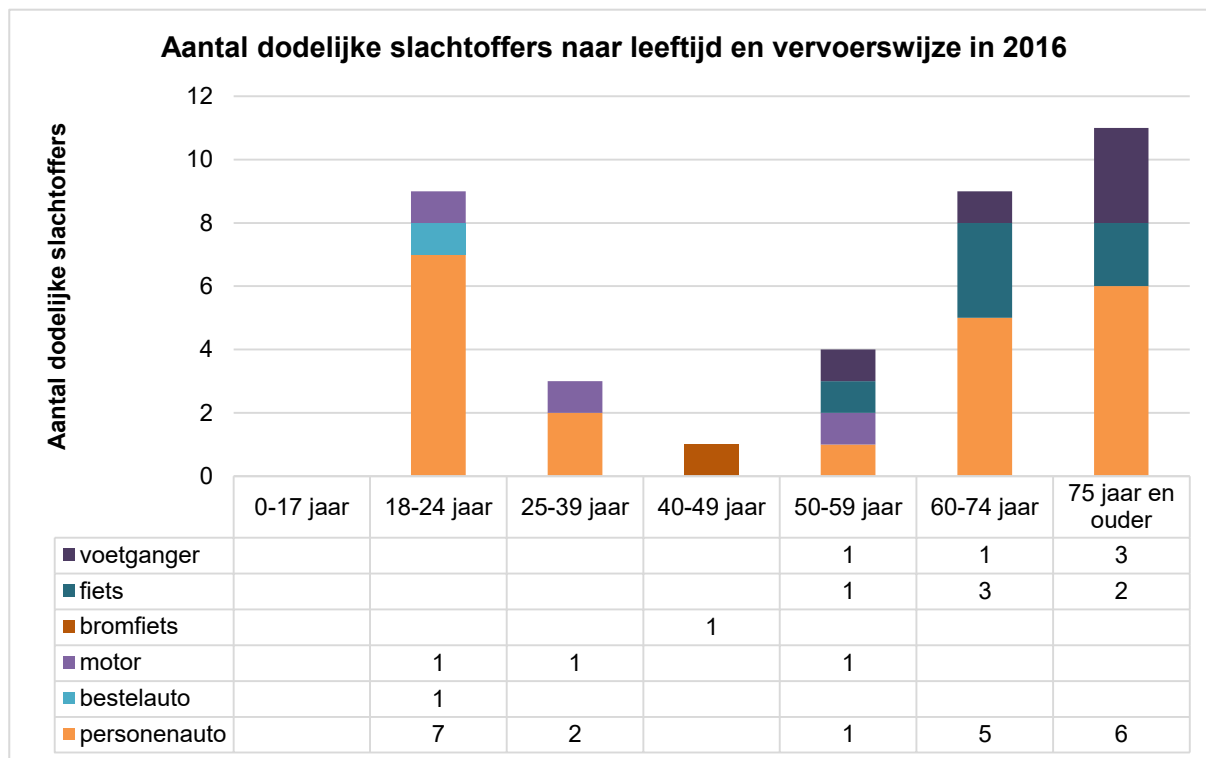
Analyse van de verkeersveiligheid

In 2016 heeft de politie in de provincie Utrecht 37 verkeersdoden in de landelijke ongevallen database 'BRON' geregistreerd. Volgens het CBS zijn er in de provincie Utrecht 44 dodelijke² verkeersslachtoffers geregistreerd. De stijging ten opzichte van 2015 is het grootst in de leeftijdsgroepen 20 t/m 30 jaar (van 3 naar 8) en 80 jaar en ouder (van 6 naar 12). Dit sluit aan bij het landelijk beeld. In overige leeftijdscategorieën is het aantal doden min of meer gelijk gebleven.

Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in de provincie Utrecht is hiermee ten opzichte van 2014 en 2015 toegenomen. Het is een landelijke trend dat de afname van het aantal verkeersdoden weer toeneemt (zie figuur).



In onderstaande tabel en grafiek staat het aantal dodelijke slachtoffers naar leeftijd en vervoerswijze in 2016. De meeste dodelijke verkeersslachtoffers waren 60 jaar of ouder, en waren inzittenden van een personenauto.

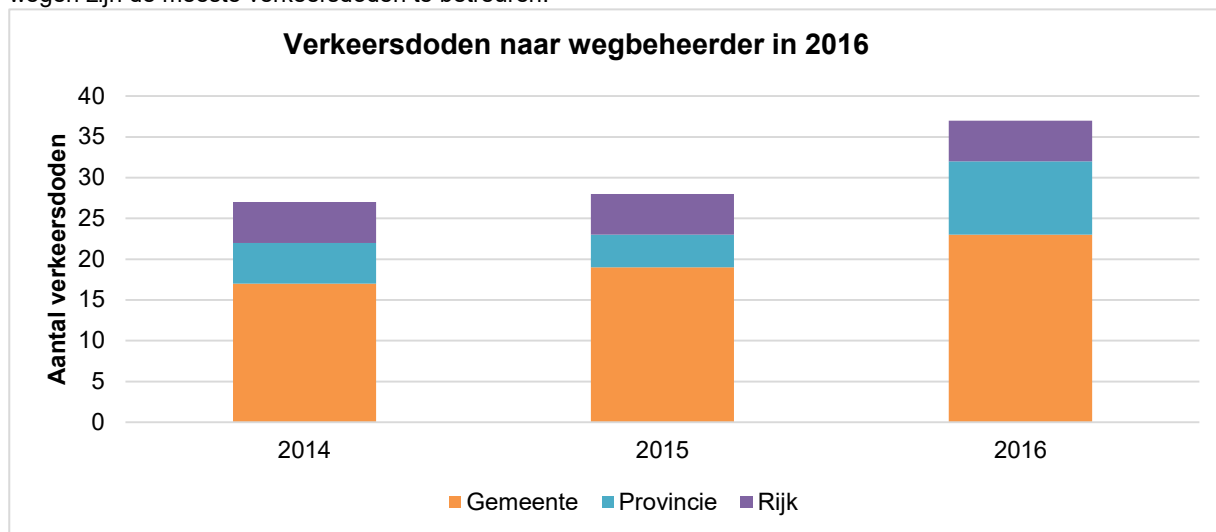


Wanneer er ook gekeken wordt naar de ziekenhuisgewonden zijn de leeftijdscategorieën 12-17, 18-25 en 50-64 oververtegenwoordigd. Het betrof vaak een inzittende van een personenauto of fietsers.

Relatief gezien vielen de meeste ernstige slachtoffers in- en rondom de avondspits en 's nachts.

² Het CBS voert een statistische correctie uit op de ongevals cijfers, op basis van ziekenhuisopnamen en sterftecijfers, die niet is terug te voeren naar individuele ongevallen.

In de onderstaande figuur staat het aantal verkeersdoden per wegbeheerder weergegeven. Op de gemeentelijke wegen zijn de meeste verkeersdoden te betreuren.



Ongevalscijfers 2017

De officiële landelijke ongevalscijfers over 2017 worden naar verwachting in november 2018 bekend gemaakt. Om deze reden zijn de cijfers over 2017 nog niet meegenomen in bovenstaande analyse. In afstemming met de politie Midden-Nederland is voor de provincie Utrecht het aantal verkeersdoden in 2017 voorlopig vastgesteld op 29, bijna het niveau van 2015. Volgend jaar zal moeten blijken of deze lichte daling in 2018 doorzet.

Onderzoek naar oorzaken ongevallen

Oorzaken voor de stijging in het aantal ongevallen worden landelijk onderzocht. Genoemd worden: intensiever en diverser verkeer, de vergrijzing en de toegenomen afleiding in het verkeer. Samen met landelijke en regionale partners werken we aan onderzoek en oplossingen om het aantal slachtoffers in het verkeer te verminderen. Zo participeren we als provincie Utrecht in een landelijke werkgroep om de ongevalregistratie te verbeteren zodat oorzaken beter in beeld gebracht worden.

Daarnaast zijn we samen met de afdelingen voor Spoedeisende Hulp (SEH) van ziekenhuizen in de gemeente Utrecht een pilot gestart om op de SEH gegevens over verkeersongevallen te verzamelen. Het doel van de pilot is meer inzicht te verkrijgen in de oorzaken van ongevallen en hoe daarop kan worden geanticipeerd.

Ook doen we in samenwerking met de Hogeschool van Utrecht onderzoek naar de achtergrond van het smartphone gebruik op de fiets onder jongeren. Hierdoor kunnen we in de toekomst gerichter interventies inzetten die aansluiten bij de doelgroep.

Constateringen uit de motie M049A Veilig Verkeer Utrecht

In onderstaande paragraaf gaan we in op twee constatering uit uw motie:

1. *“De Raad van de gemeente Woudenberg de verkeersdruk op de provinciale weg N226 op 27 oktober 2017 nadrukkelijk onder de aandacht van PS heeft gebracht met het verzoek de verkeersveiligheid te onderzoeken en aan te pakken”*

Antwoord: de verkeersveiligheidssituatie van dit traject hebben we op het netvlies. In het verleden zijn door ons al verschillende infrastructurele maatregelen genomen. In de afgelopen maanden hebben we aanvullend onderzoek gedaan en gekeken of er extra maatregelen genomen kunnen worden. In gezamenlijk overleg met de gemeente Woudenberg is de conclusie getrokken dat de huidige situatie zo optimaal mogelijk is ingericht. Kleine aanvullende maatregelen met betrekking tot beter zichtbaar maken van bebording en het plaatsen van een Smiley worden uitgevoerd door de provincie Utrecht.

2. *“Veel van de knelpunten rondom bijvoorbeeld veilig oversteken uit het Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht (SMPUI + 2004-2020 nog niet zijn uitgevoerd”*

Antwoord: in de beleidsuitwerking oversteekbaarheid zijn de knelpunten voor oversteekbaarheid op provinciale wegen onderzocht. In het kader van deze beleidsuitwerking is een top 25 voor oversteken buiten de bebouwde kom en een top 10 voor binnen de bebouwde kom opgesteld. Al deze knelpunten zijn onderzocht en hiervoor zijn uiterlijk in 2015 passende maatregelen gerealiseerd onder het 'oude Mobiliteitsplan' SMPU. Mogelijk nieuwe knelpunten worden meegenomen in de trajectaanpak.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Doel is realisatie van een continue dalende trend in het aantal verkeersslachtoffers.

Financiële consequenties

De voorgestelde extra maatregelen en de financiering ervan (totaal € 2,5 mln. extra per jaar ten opzichte van het huidige Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2015-2018) zijn meegenomen in het voorstel voor de update van het Mobiliteitsplan. Besluitvorming vindt plaats bij de besluitvorming over de update van het Mobiliteitsplan.

Vervolgprocedure/voortgang

Nadat het geüpdatete Mobiliteitsplan door u is vastgesteld, zullen wij een nieuw Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid voor de periode 2019-2023 opstellen. Wij zullen onze partners daarbij betrekken en u hierover informeren.

Concreet voorliggende vraag aan statencommissie / Provinciale Staten

Kennis nemen van deze statenbrief.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,

De secretaris,