

Opwaarderingsverzoek en vragen m.b.t SB Monitor verkeersveiligheid

Partij	Nr.	Vraag / Input	Antwoord / Reactie
GroenLinks	1	<p>Vragen:</p> <p>De regimesnelheid van wegen is een zeer belangrijke indicator voor het risico op verkeersongevallen. Met het netwerkperspectief provinciale wegen wordt daarom voorzien in een verlaging van de regimesnelheid op een aantal provinciale wegen om o.a. de verkeersveiligheid te verbeteren. Waarom wordt deze maatregel niet genoemd bij het vervolg, maar worden andere veel minder effectieve maatregelen wel genoemd?</p>	<p>De regimesnelheid is inderdaad, in combinatie met een geschikte weginrichting, één van de factoren die de verkeersveiligheid op de weg bepaalt. De maatregelen uit de Statenbrief zijn niet allesomvattend en richten zich met name op het terugdringen van het aantal verkeersdoden onder kwetsbare verkeersdeelnemers. Reden hiervoor is de toename van het aantal verkeersdoden en verkeersgewonden onder (brom)fietsers en voetgangers (vandaar dat verlaging van de regimesnelheid op parallelwegen en oversteeklocaties wel in de brief is genoemd). Bovendien weten we dat bij veel ongevallen het gedrag één van de belangrijkste oorzaken is. Via verkeerscampagnes en verkeerseducatie werken aan gedragsverandering is daarom cruciaal om het aantal verkeersdoden terug te dringen. Tegelijkertijd blijven we aandacht houden voor de automobilist. In het 'Netwerkperspectief provinciale wegen 2040' is zorgvuldig uiteengezet wat nodig is om de regimesnelheid te verlagen. Door dit met zorg te doen, kan snelheidsverlaging inderdaad bijdragen draagt de snelheidsverlaging inderdaad bij aan verkeersveiligheidswinst. Evaluatie van de pilottrajecten moet uitwijzen in welke mate en op welke wijze snelheidsverlaging het meest effectief is voor de verkeersveiligheid.</p>
SGP	2	<p>Opwaarderingsverzoek:</p> <p>Wij willen dit stuk graag opwaarderen, omdat we de stijging van het aantal verkeersdoden zorgelijk vinden. We hebben drie punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hoe kunnen we de stijging onder (dodelijke) slachtoffers onder jongeren tegengaan? • Hoe kunnen we de stijging onder senioren van 70+ tegengaan? • Hoe kunnen we voorkomen dat capaciteitsgebrek aan onze kant (zie beantwoording vragen jaarrekening over wilddetectiesysteem N226) leidt tot aanrijdingen met wild? <p>Het zou helpen als er technisch vast gereageerd wordt op deze vragen, zodat we er daarna politiek over verder</p>	<p><i>Hoe kunnen we de stijging onder (dodelijke) slachtoffers onder jongeren tegengaan?</i></p> <p>Jongeren vormen inderdaad een specifieke risicogroep in het verkeer, Er is echter geen stijgende trend in het aantal verkeersslachtoffers in de leeftijdscategorie 12 t/m 24 jaar. In de periode 2017-2021 nam het aantal verkeersgewonden in de leeftijdsklasse 12 t/m 17 jaar af met 30% en in de leeftijdsklasse 18 t/m 24 jaar met 40%. Een trend op basis van verkeersdoden is lastig, omdat de aantallen laag zijn en daarmee gevoelig zijn voor jaarlijkse schommelingen.</p> <p>Jongeren vormen een specifieke risicogroep omdat in absolute zin nog steeds een substantieel aantal jongeren jaarlijks overlijdt of gewond raakt in het verkeer. De provincie voert specifiek beleid om dit aantal verder terug te dringen. Hierbij zet de provincie onder andere in op gedragscampagnes en verkeerseducatie. Zo brengen wij de gevaren van afleiding in het verkeer onder de aandacht door invulling te geven</p>

	<p>kunnen spreken.</p>	<p>aan de landelijk MONO-campagne en bieden wij op een groot aantal basisscholen en middelbare scholen verkeerslessen aan over het risico van afleiding op de fiets. Ook op de thema's verdovende middelen en het dragen van verlichting op de fiets is de provincie actief. Zo rolde de provincie dit jaar succesvol een nieuwe gedragscampagne uit om het belang van fietsverlichting onder de aandacht te brengen. De aanpak van deze doelgroep doen we niet alleen. We denken in regionaal verband na over het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers onder jongen. Dat wil zeggen dat we zelf maar ook samen met de Utrechtse gemeenten kijken naar het wegnemen van risico's in de infrastructuur. Het wegnemen van risico's in de infrastructuur is ook relevant voor jongeren omdat zij gebruiker zijn van deze infrastructuur.</p> <p>We blijven de komende jaren actief inzetten op deze doelgroep en monitoren of we blijven inspelen op de juiste risico's. Zo gaan we in de tweede helft van dit jaar specifiek onderzoek doen naar de aanpak van verdovende middelen in het verkeer, waarbij jongeren één van de doelgroepen is.</p> <p><i>Hoe kunnen we de stijging onder senioren van 70+ tegengaan?</i> Het aantal verkeersslachtoffers nam in 2021 inderdaad toe ten opzichte van 2020. Over de periode 2017-2021 is echter een daling in het aantal verkeersslachtoffers in deze risicogroep zichtbaar. Dat laat onverlet dat 70 plussers kwetsbaar zijn in het verkeer, wat ook terug te zien is in het absolute aantal verkeersslachtoffers. In 2021 was 12% van het totaal aantal verkeersslachtoffers 70 plusser. Het valt op dat 70 plussers vooral kwetsbaar zijn als (brom)fietsers en op de e-bike. Op deze modaliteiten is deze risicogroep oververtegenwoordigd in de ongevallenstatistieken. Specifiek voor de fietsende 70 plusser ontwikkelt de provincie Utrecht een vernieuwde aanpak gericht op het veilig, plezierig en comfortabel gaan en blijven fietsen (project 'Doortrappen'). Het doel is meer bewustwording te creëren onder senioren over hun toenemende fysieke kwetsbaarheid in het verkeer en te werken aan gedragsverandering rondom fietsveiligheid, bijvoorbeeld door het oefenen op een fietsvaardigheidsparcours, het uitvoeren van fietsfit oefeningen, het delen van tips rondom fietsveiligheid (denk bijv. aan het gebruik van een fietshelm of fietsvalpreventietraining) en praktische oefeningen zoals het op- en afstappen. Inmiddels nemen 12 gemeenten in de provincie Utrecht deel aan het programma 'Doortrappen'</p>
--	------------------------	--

		<p>(inmiddels zijn er dit jaar 30 Doortrapactiviteiten georganiseerd). Daarnaast blijft de provincie investeren in een vergevingsgezinde infrastructuur, juist voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. Binnen de Uitvoeringsprogramma's Verkeersveiligheid en Fiets is specifieke aandacht voor de kwaliteit van het fietsnetwerk en de aanpak van verkeersveiligheidsrisico's. Zo bereidt de provincie in het licht van het 'Netwerkperspectief provinciale wegen 2040' de reconstructie van 19 oversteeklocaties voor. Doel is om via een (lokale) snelheidsverlaging in combinatie met een ondersteunende maatregel (bijvoorbeeld een plateau) de oversteekbaarheid én de verkeersveiligheid te verhogen. Daarnaast vinden er diverse andere verbeteringen plaats op fietspaden om de verkeersveiligheid verder te vergroten, niet alleen op het provinciaal wegennet maar ook op het gemeentelijk wegennet (bijvoorbeeld het verwijderen van paaltjes op / naast fietspaden, parallelwegen inrichten als fietsstraten, realiseren vrijliggende fietsinfra). De provincie stelt ook subsidie beschikbaar aan gemeenten om verkeersveiligheidsverbeteringen met co-financiering te realiseren.</p> <p><i>Hoe kunnen we voorkomen dat capaciteitsgebrek aan onze kant (zie beantwoording vragen jaarrekening over wilddetectiesysteem N226) leidt tot aanrijdingen met wild?</i></p> <p>Dat probeert de provincie te voorkomen door zo veel mogelijk combinaties te zoeken met andere projecten waaronder wegen- en waterprojecten. Dit jaar wordt al meegelift met de realisatie van een technisch werk van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Het hoogheemraadschap voert dit najaar een eigen project uit bij de Bijleveld bij Kockengen en neemt in de voorbereiding en uitvoering de aanleg van twee otterpassages mee die voorzien zijn onder de provinciale weg N401 en de N210. Het uitvoeren van deze maatregelen voor de otter past ook in het beleid van het hoogheemraadschap m.b.t. het versterken van de biodiversiteit.</p> <p>Voor 2023 staan vanuit het provinciale Netwerkperspectief verkeermaatregelen op het programma voor de provinciale wegen N224 Zeist – Woudenberg en de N415 Baarn - Hilversum. Dit zijn ook trajecten waar regelmatig reeën worden aangereden. De eerste</p>
--	--	---

			<p>uitwerkingen voor maatregelen zijn al beschikbaar. Ze worden meegegeven aan de projectleider Wegen voor verder uitwerking in 2022 en realisatie in 2023 met uitloop 2024.</p> <p>Voor de uitwerking van genoemde wilddetectiesystemen aan de N226, vinden er actueel nog onderhandelingen plaats met een externe projectleider die in opdracht van de provincie al een traject met extra wildkerende rasters bij de N227 onder Amersfoort heeft uitgewerkt en de uitvoeren gaat begeleiden.</p> <p>In algemene zin doen we er alles aan om de capaciteit op orde krijgen maar hebben we te maken met een ongekende krapte op de arbeidsmarkt op dit moment. Een garantie dat de capaciteit spoedig op orde is, is dus helaas niet te geven.</p>
CDA	3	<p>Vragen: Vanaf maart 2020 zijn de basisscholen, middelbare scholen vanwege lockdowns gesloten geweest. In die maanden er op de schoolroutes met middelbare scholieren, minder fietsers aanwezig. Dit beïnvloedt mogelijk de cijfers. Is er een verschil tussen binnen en buiten de lockdowns te constateren wat betreft verkeersslachtoffers in deze leeftijdscategorieën?</p>	<p>Ja, de ongevalleninformatie waarover de provincie beschikt laat zien dat het aantal verkeersslachtoffers onder (elektrische) fietsers in de leeftijdscategorie van scholieren - zowel basisscholen als middelbare scholen - in de periode met lockdown substantieel lager is dan in de periode zonder lockdown (ca -30% tot -50%).</p>
	4		
	5		
	6		
	7		
	8		
	9		
	10		
	11		
	12		
	13		
	14		
	15		

	16		
	17		
	18		
	19		
	20		
	21		