

Vragen en opwaarderingen m.b.t. SB Verkeersveiligheidmonitor 2023

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
PvdA	1	Welke factoren hebben invloed op de afweging voor de verwachte verkeersveiligheid per doelgroep?	<p>We streven naar een verbetering van de verkeersveiligheid voor elke verkeersdeelnemer. Tegelijkertijd richten we ons ook specifiek op een aantal doelgroepen waarbij we de grootste verkeersveiligheidswinst verwachten te bereiken. Uit onze analyses en onderzoeken blijkt dat bepaalde doelgroepen namelijk vaker betrokken raken bij verkeersongevallen. Daarbij komt dat bepaalde doelgroepen en/of modaliteiten extra kwetsbaar zijn, minder verkeerservaren zijn of risicovoller gedrag vertonen, of een combinatie hiervan. Denk hierbij aan senioren op de (elektrische) fiets, scholieren van basisscholen of middelbare scholen, jonge automobilisten, nieuwe snelle fietsers en snor-, brom- of motorrijders.</p> <p>We kiezen in onze aanpak voor een integrale benadering, waarbij we de onderdelen gedrag, risico's, ervaringen en kwetsbaarheid in samenhang bezien en per doelgroep of modaliteit beoordelen welke (combinatie van) oplossing(en) de meeste verbetering biedt. Dit uit zich bijvoorbeeld in het educatieprogramma 'Doortrappen', gericht op fietsende senioren, waarbij bewustwording en het aanleren van vaardigheden centraal staat. Een ander voorbeeld zijn de educatielessen op basisscholen en middelbare scholen, gericht op het aanleren van basisvaardigheden, de bewustwording van risicovol verkeersgedrag en de omgang met nieuwe modaliteiten zoals de (elektrische) fiets en bromfiets.</p>
GroenLinks		<p><u>Opwaardeerverzoek:</u> GroenLinks hoort graag van de gedeputeerde of hij naar aanleiding van deze cijfers, die opnieuw een stagnatie laten zien, een intensivering van het programma voor verkeersveiligheid overweegt</p>	<p>Recente cijfers laten inderdaad een stagnatie in de daling van het aantal verkeersdoden en een lichte toename van het aantal verkeersgewonden zien. Wij zien slechts beperkt nut en noodzaak voor het verder intensiveren van ons verkeersveiligheidsbeleid. Met de uitrol van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) is hernieuwde aandacht gekomen voor, en inzet gepleegd op, het verbeteren van de verkeersveiligheid. Significante intensivering en professionalisering heeft daarom plaatsgevonden in het Uitvoeringsprogramma 2019-2023. Wij streven ernaar deze ingeslagen aanpak verder voort te zetten in het nieuwe Uitvoeringsprogramma voor 2025 en verder.</p> <p>Vanuit onze rol, verantwoordelijkheden en invloedssfeer zetten wij ons maximaal in om:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) de infrastructuur veilig vorm te geven en knelpunten weg te nemen; 2) de juiste verkeerseducatie en -voorlichting aan te bieden; 3) de inzet van verkeershandhaving te versterken. <p>Voor de uitvoering van onze aanpak zijn wij sterk afhankelijk van de inzet en beschikbare capaciteit van anderen. De praktijk leert ons dat de (uitvoerings)capaciteit bij aannemers, uitvoerders, gemeenten, scholen en politie het plafond bereikt. Concreet wil dat zeggen dat de mogelijkheden om te intensiveren beperkt zijn maar ook dat we al een groot bereik hebben en veel doen. Voor infrastructurele verbeteringen zijn wij vaak afhankelijk van gemeenten, deze kampen echter met een beperkte uitvoeringscapaciteit. Het bereik van onze verkeerseducatie is niet ongelimiteerd en bereikt het plafond.</p>

			Voor verkeershandhaving zijn wij afhankelijk van de inzet van personeel en materieel door politie, daar waar de politiecapaciteit onder druk staat. Echter zien wij wel kans in het beter en efficiënter inzetten van onze middelen. Deze optimalisering geven wij vorm binnen de kaders van het nieuwe Uitvoeringsprogramma. Wij blijven ook onderzoeken of intensiveringen nuttig en mogelijk zijn en zullen deze in dat geval aan u voorleggen.
SGP	2	Ruim de helft van de verkeersdoden zijn op het gemeentelijke wegennet om het leven gekomen. Dit is opvallend, gezien de vaak lagere snelheid die op gemeentelijke wegen worden gehanteerd. Is er iets te zeggen over de oorzaken bij gemeentelijke wegen?	<p>Net als op landelijk niveau, vallen in de provincie Utrecht absoluut gezien de meeste verkeersdoden op wegen in het beheer van gemeenten. Gemeenten, ook in de provincie Utrecht, hebben over het algemeen veel kilometers aan wegennet in beheer. Ook de hoeveelheid verkeer speelt hierbij een belangrijke rol.</p> <p>In tegenstelling tot provinciale wegen, waar het verkeer over het algemeen van elkaar is gescheiden, is op gemeentelijke wegen sprake van veel interactie tussen verschillende modaliteiten, verkeersstromen en verkeersfuncties. Gemeentelijke wegen kennen doorgaans een gemengd profiel, waar verschillende verkeersdeelnemers, zoals (vracht)auto's, fietsers, snor- en bromfietzers gebruikmaken van dezelfde rijbaan en kruispuntlocaties. Op deze plekken in het verkeerssysteem is sprake van verschillen in snelheid, massa, omvang, een veelvoud aan rem- en optrekbewegingen en zijn er veel kruisende bewegingen tussen kwetsbare en gemotoriseerde verkeersdeelnemers. Dit vergroot de kans op het ontstaan en de letselernst van een ongeval.</p>
	3	En wat heeft de provincie in 2023 gedaan om gemeenten te helpen met het verminderen van onveilige situaties op gemeentelijke wegen?	<p>Het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers kan de provincie niet alleen en vraagt om regionale samenwerking tussen alle Utrechtse wegbeheerders. Onze aanpak is daarom ook tweeledig, waarbij we enerzijds vanuit onze wegbeheerdersrol de verkeersveiligheid van onze provinciale wegen verbeteren en anderzijds vanuit onze rol als gebiedsregisseur werken aan de regionale verkeers(on)veiligheid.</p> <p>De provincie zet, vanuit onze rol als gebiedsregisseur, in op het inhoudelijk en financieel ondersteunen van gemeenten. Dit uit zich in:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) een bijdrageregeling (subsidie) voor lokale verkeersveiligheidsverbeteringen. In 2023 hebben we €2 miljoen aan subsidie verstrekt aan gemeenten; 2) kennisontwikkeling en-uitwisseling door middel van thematische verkeersveiligheidsbijeenkomsten. In 2023 vonden er vier thematische bijeenkomsten plaats, bijvoorbeeld over het afwaarderen van onveilige 50km/-u wegen en de inzet van lokale verkeershandhaving; 3) ondersteuning bij en invulling van de risico gestuurde verkeersveiligheidsaanpak door middel van het vergaren, analyseren en ontsluiten van hoogwaardige verkeersveiligheidsdata. Middels de 'Verkeersveiligheidsmeter' helpen we Utrechtse wegbeheerders bij het inzichtelijk maken en het prioriteren van verkeersveiligheidsrisico's. Er is daarnaast actief ingezet op het regionaal ontsluiten van betere en gedetailleerde ongevallendata; 4) het regionaal beschikbaar stellen van verkeerseducatie en -voorlichting.

			De basis van de bovenstaande aanpak komt samen in de 'Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid', hierin hebben alle Utrechtse wegbeheerders de intentie uitgesproken om samen te werken aan het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers.
VVD	4	Weten we waarom de landelijk stijging in matige & ernstige verkeersgewonden zich in provincie Utrecht niet voor doet? Is dit een voorspeller van een andere trend, of lopen we alleen achter op de nieuw ingezette trend?	We zien dat de jaarlijkse hoeveelheid matig en ernstig verkeersgewonden fluctueert, zowel op landelijk als provinciaal niveau. Desondanks zien we op landelijk niveau een gestage toename van het aantal verkeersgewonden, met 2022 als sterk negatieve uitschieter. Deze sterke stijging is op dit moment in mindere mate terug te zien in de provincie Utrecht. De ontwikkeling van het aantal verkeersgewonden op regionaal niveau laat zich lastig voorspellen, maar hangt sterk samen met maatschappelijke ontwikkelingen zoals vergrijzing, vervoerstoe name of modaliteitsverandering(en). Specifiek voor de provincie Utrecht zien we overeenkomsten met landelijke ontwikkelingen, bijvoorbeeld de toename van het aantal verkeersgewonden onder (fietsende) senioren. Op basis van onderzoek voorziet Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) een toename van het aantal verkeersgewonden, mede als gevolg van vergrijzing en toenemend fietsgebruik.
	5	Veiligheid van de weginrichting bestaat uit grijswaarden, maar is bekend in hoeverre weginrichting een belangrijke causale component is in de ongevallen die nog wel plaatsvinden? En in hoeverre dit te maken heeft met verkeersdrukke en afwijkend onveilig gedrag van verkeersdeelnemers?	Een veilige ingerichte weg of fietspad kan ongevallen voorkomen en de letselernst van eventuele ongevallen beperken. De veiligheid van infrastructuur vormt hiermee een belangrijke basis van onze aanpak. Het veilig inrichten van onze infrastructuur kan worden gezien als de meest duurzame manier van gedragsbeïnvloeding. Verkeersongevallen kunnen echter altijd ontstaan, ook als de infrastructuur op orde is. Naar schatting is in 90% van alle verkeersongevallen het menselijke gedrag (onderdeel van) de toedracht. Op basis van de huidige ongevallenregistratie is onduidelijk in hoeverre gebreken aan de weginrichting zich exact verhouden tot het ontstaan van ongevallen. Over het algemeen geldt dat de kans op een verkeersongeval toeneemt bij een onveilige en onvoldoende herkenbare weginrichting. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid geeft aan dat ongevallen in veel gevallen ontstaan door de combinatie van verkeersgedrag en de infrastructurale vormgeving. Hierin spelen hoge verkeersintensiteiten en afwijkend of onveilig verkeersgedrag van verkeersdeelnemers een dominante rol.
	6	Spelen fat bikes met 'gashendel' een merkbare rol in de ontwikkeling van verkeersveiligheid voor fietsers?	Voor zover wij kunnen herleiden, spelen fatbikes met gashandel nog geen merkbare rol in de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers. Desalniettemin gaat verkeersonveiligheid verder dan de absolute aantallen en nemen we ook de subjectieve verkeersonveiligheid in beschouwing. Om die reden blijven wij het veiligheidseffect van fatbikes, maar ook vergelijkbare snelle (elektrische) voertuigen, analyseren en monitoren. Nadere concretisering zal tevens binnen het volgende uitvoeringsprogramma plaatsvinden.
CDA	7	We ontvangen in mei 2024 de verkeersmonitor met cijfers t/m 2022.	Wij zijn in het delen van cijfers over het aantal verkeersdoden en verkeersgewonden sterk afhankelijk van partijen zoals het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

	<p>Zou het mogelijk zijn om de cijfers over verkeersdoden en matig en ernstig verkeersgewonden in de provincie Utrecht, eerder te ontvangen? Zo kunnen we met elkaar ook eerder bijsturen.</p>	<p>CBS en SWOV hebben vanuit de wettelijke taak toegang tot unieke informatie, bijvoorbeeld uit doodsoorzaakformulieren en de dossiers van arrondissementsparketten. Dergelijke informatie kan de provincie niet zelf opvragen of inzien.</p> <p>De informatie over het aantal verkeersdoden in de monitor gaat over de periode tot en met 2023. CBS start na afloop van het kalenderjaar met de analyse en publiceert enkele maanden later het vastgestelde aantal verkeersdoden over het voorgaande jaar. CBS kiest bewust voor het niet eerder delen van informatie met andere partijen.</p> <p>De informatie over het aantal ernstig verkeersgewonden in de monitor gaat over de periode tot en met kalenderjaar 2022. SWOV gebruikt voor de analyse cijfers uit het Bestand Geregistreerde Ongevallen In Nederland (BRON). Deze cijfers komen pas rond de zomerperiode beschikbaar. SWOV heeft laten weten dat eerder analyseren niet mogelijk is.</p> <p>Vanwege bovenstaande redenen kunnen wij niet eerder communiceren over het vastgestelde aantal verkeersdoden en verkeersgewonden. Wij kunnen hooguit op basis van alternatieve bronnen een ruwe inschatting afgeven.</p>
8	<p>“afgezet tegen het aantal Utrechtse inwoners, vallen de meeste verkeersgewonden in de leeftijdscategorieën 1) twaalf tot en met vierentwintig en 2) zeventigplus”. Hoe wordt ingezet op een daling?</p>	<p>Uit onze analyse blijkt dat bovenstaande doelgroepen vaker betrokken raken bij verkeersongevallen. Binnen de uitwerking van onze verkeersveiligheidsaanpak, gebaseerd op veilige infrastructuur, verkeersveilig gedrag en verkeershandhaving, is daarom extra aandacht voor deze en andere kwetsbare doelgroepen. Binnen deze aanpak zoeken we aanhechting met gedragsfactoren en de modaliteitskeuzes die veelal verbonden zijn met een bepaalde leeftijdperiode of levensfase. Zo zien we dat senioren steeds vaker voor de (elektrische) fiets kiezen, maar fysiek extra kwetsbaar zijn. Gelijktijdig zien we dat jongeren en jongvolwassenen minder verkeerservaren zijn, soms meer risico nemen en (voor het eerst) gebruikmaken van de auto, (elektrische) fietsen en brom- en snorfietsen.</p> <p>Vanuit onze aanpak educatie en voorlichting gaat onder andere specifieke aandacht uit naar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Senioren op de fiets, bijvoorbeeld door middel van het programma ‘Doortrappen’ waar bewustwording en vaardigheden centraal staan. We stimuleren daarnaast het vrijwillig gebruik van de fietshelm; 2) Leerlingen op de basisschool, met de focus op het leren van basisvaardigheden, expertise met de dode hoek en de omgang met afleiding in het verkeer. Scholieren komen nieuwe verkeerssituaties tegen zodra zij naar de middelbare school gaan. Ons educatieaanbod speelt hierop in. Zo is er in de educatielessen en voorlichtingsprojecten voor middelbare scholieren aandacht voor het fietsen van lange(re) afstanden in groepen, afleiding, het gebruik van alcohol in het verkeer en het besturen van nieuwe modaliteiten zoals de (elektrische) fiets en bromfiets. Ons educatieaanbod richt zich tevens op de jonge, onervaren automobilisten. Binnen deze aanpak staat het eigen gedrag, bewustwording en het leren anticiperen centraal. <p>Hiernaast is er ook generiek aandacht voor verkeersveilig gedrag op het fietspad, de interactie tussen landbouwverkeer</p>

