

DATUM

AAN Staten Commissie Milieu en Mobiliteit

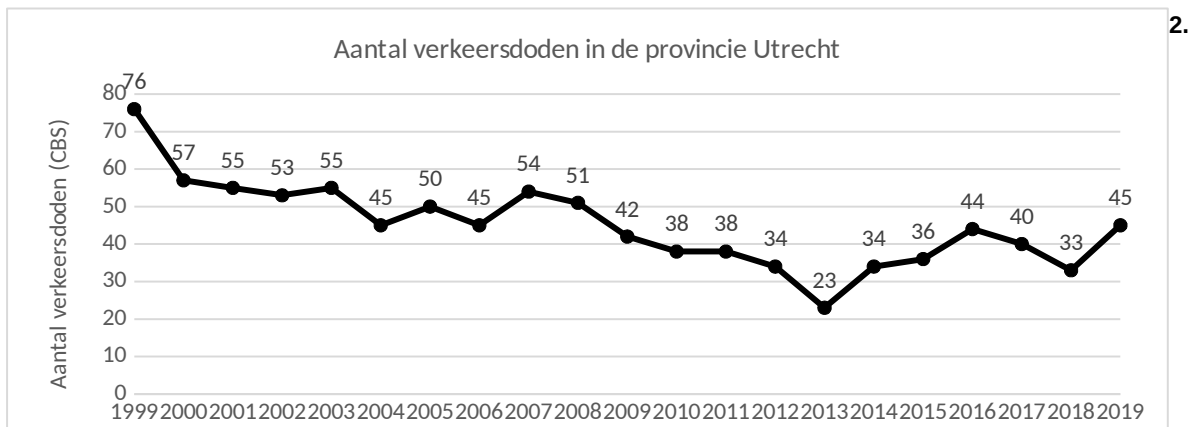
VAN Arne Schaddelee

DOORKIESNUMMER 06-36443867

ONDERWERP Beantwoording vraag verkeersveiligheidsbeeld in de provincie Utrecht

### 1. Inleiding

In de Commissie Milieu en Mobiliteit van woensdag 15 april 2020 is naar aanleiding van het AD-artikel "*Hoogste aantal verkeersdoden in de provincie Utrecht in meer dan tien jaar tijd - 15 april 2020*" door GroenLinks gevraagd naar het verkeersveiligheidsbeeld in de provincie Utrecht. GroenLinks vraagt of het beeld dat het AD schets klopt. Nadrukkelijke aandacht vraagt Groen Links voor de fietsers, omdat er signalen lijken te zijn dat de cijfers voor deze groep verkeersdeelnemers bijzonder hoog zijn. Dit memo bevat een nadere duiding van de cijfers waarin expliciete aandacht is voor de doelgroep fietsers.



### Aantal verkeersdoden in Nederland

Op 16 april jongstleden publiceerde het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) het aantal verkeersdoden over 2019. In 2019 kwamen er in Nederland 661 personen om het leven door een verkeersongeval. Dat zijn 17 verkeersdoden minder dan in 2018, maar nog steeds meer dan in de jaren 2012 tot en met 2017.

### 3. Aantal verkeersdoden in de provincie Utrecht

Het aantal verkeersdoden in de provincie Utrecht nam in 2019 toe tot 45 verkeersdoden. Dat zijn 12 verkeersdoden meer dan in 2018 (33 verkeersdoden) en is daarmee het hoogste aantal sinds 2008. De provincie Utrecht (+36%) heeft na de provincie Flevoland (+60%) de sterkste procentuele stijging van het aantal verkeersdoden ten opzichte van 2018. Dit in tegenstelling tot 2018 toen - in tegenstelling tot bijna alle overige provincies - in Utrecht het aantal verkeersdoden afnam met 18% (van 40 in 2017 naar 33 in 2018).

Figuur 1: ontwikkeling verkeersdoden provincie Utrecht in de periode 1999-2019 op basis van cijfers CBS

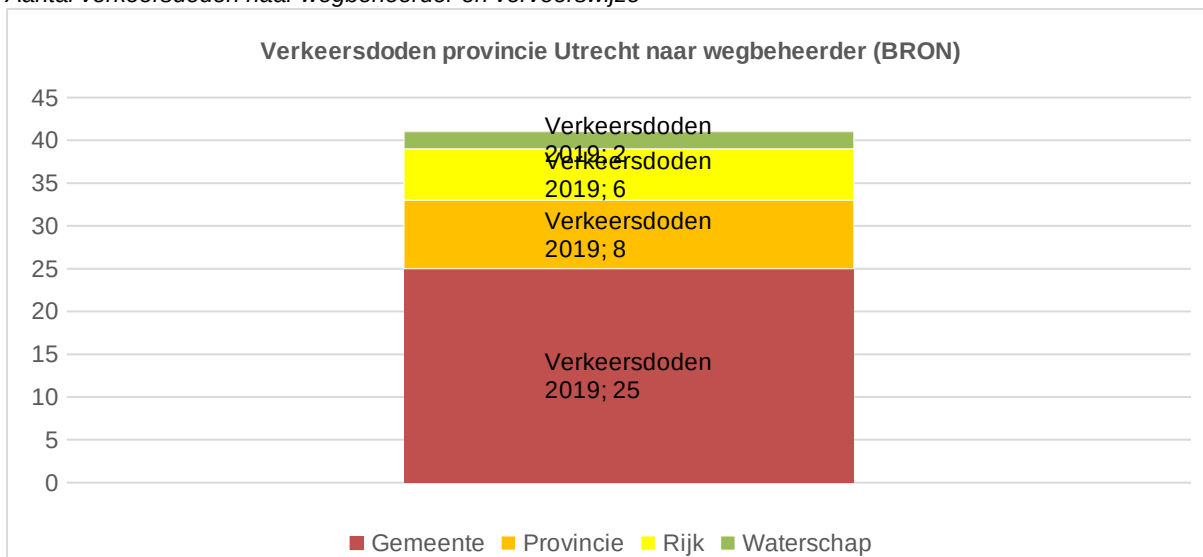
Om gevoel te krijgen bij de aantallen is het belangrijk het aantal verkeersdoden af te zetten tegen het aantal afgelegde voertuigkilometers. Omgerekend naar het aantal voertuigkilometers (het aantal slachtoffers per miljard gereden kilometers) heeft de provincie Utrecht na Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Holland het minste aantal verkeersdoden onder automobilisten, namelijk 1,3 per miljard kilometer.

De recente publicatie van het CBS geeft op provinciaal niveau enkel inzicht in het totaal aantal verkeersdoden zonder verdere uitsplitsing naar modaliteiten, wegbeheerder of toedracht. De provincie Utrecht maakt voor beleidsanalyses gebruik van andere - veelal voorlopige ongevalgegevens - uit onder andere het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) en het Utrechtse ongevalregistratie-initiatief in samenwerking met de regionale ambulancedienst en diverse Spoedeisende Hulpafdelingen.

Deze bronnen bevatten meer ongevalskenmerken dan de cijfers van het CBS. De wijze van vastlegging en dataopbouw bij het CBS is echter anders dan in BRON. Waar BRON uit de door de politie geregistreerde

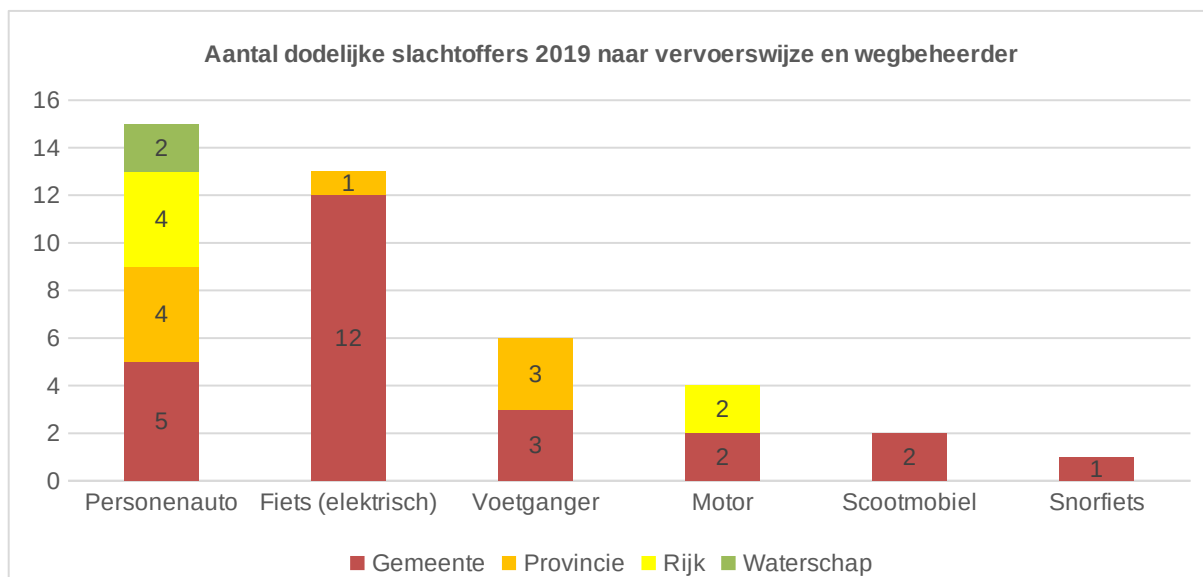
verkeersslachtoffers bestaat, gebruikt het CBS ook de doodsoorzaakverklaringen en de verslaglegging van het Openbaar Ministerie. Een verkeersslachtoffer die de politie registreert als (zwaar)gewonde, kan later in het ziekenhuis alsnog komen te overlijden. Om die reden zijn niet alle, enkel in dit geval 41 van de in totaal 45, dodelijke verkeersongevallen uit de CBS-gegevens te herleiden voor nadere analyse.

*Aantal verkeersdoden naar wegbeheerder en vervoerswijze*



Op basis van BRON blijkt dat van de 41 verkeersdoden in de provincie Utrecht er 25 vielen op gemeentelijke wegen, 8 op de provinciale wegen, 6 op de rijkswegen en 2 op de waterschapswegen.

Figuur 2: aantal verkeersdoden per wegbeheerder in 2019 op basis van BRON



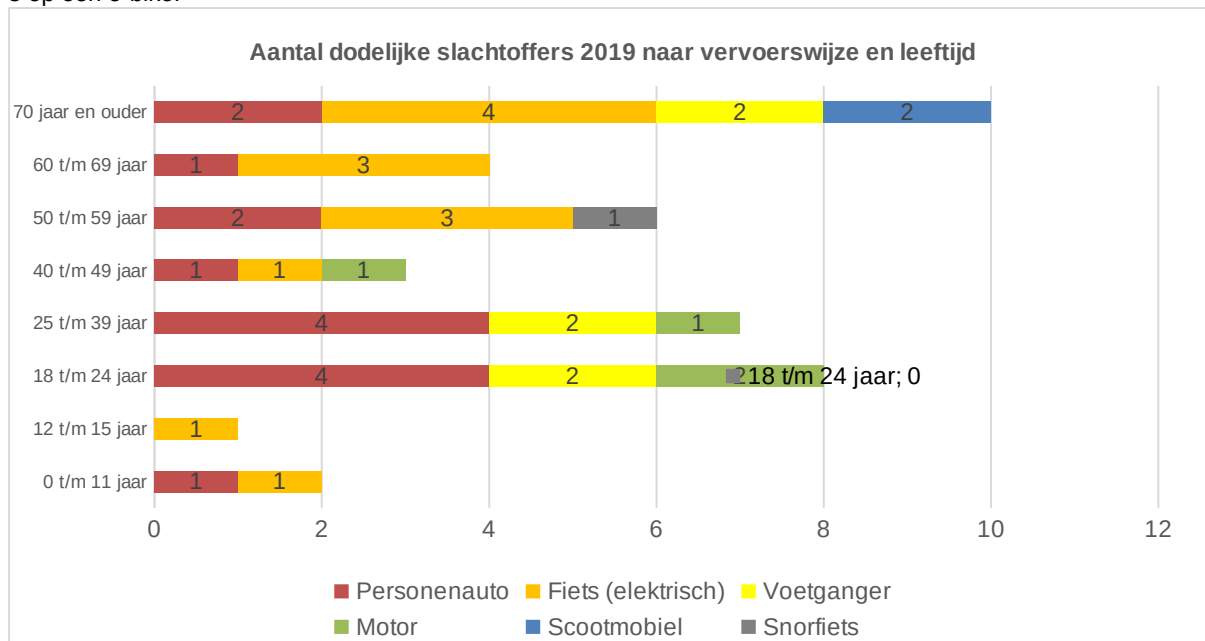
*Verkeersdoden naar wegbeheerder, modaliteit en leeftijd*

De meeste verkeersdoden zaten ten tijde van het ongeval in een personenauto (15), gevolgd door de fietser (13), waarvan 6 op een e-bike. Van de 41 verkeersdoden behoren er 19 (46%) tot de groep 'kwetsbare verkeersdeelnemers' ((elektrische) fietsers en voetgangers).

Figuur 3: aantal verkeersdoden per wegbeheerder en modaliteit in 2019 op basis van BRON

Relatief gezien vielen de meeste verkeersdoden onder de ouderen (70 jaar en ouder) en de jongeren in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar. 4 van de 15 dodelijke slachtoffers met een personenauto vielen in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar. Datzelfde geldt voor de leeftijdscategorie 25 t/m 39 jaar. 7 van de 13 dodelijke

slachtoffers met een fiets vielen in de leeftijdscategorie 60 jaar en ouder (60 t/m 69 & 70 jaar en ouder), waarvan 3 op een e-bike.



Figuur 4: aantal verkeersdoden per leeftijdscategorie en vervoerswijze in 2019 op basis van BRON

#### Conclusie verkeersdoden 2019

##### Algemeen beeld

Op basis van de cijfers van het CBS ten aanzien van het aantal verkeersdoden in 2019 concludeert de provincie Utrecht dat 2019 het hoogste aantal verkeersdoden telt in de afgelopen 10 jaar. Met een stijging van 36% ten opzichte van 2018, heeft Utrecht na de provincie Flevoland de hoogste procentuele stijging van het aantal verkeersdoden. Indien het aantal verkeersdoden afgezet wordt tegen het aantal afgelegde voertuigkilometers, heeft de provincie Utrecht na Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Holland het minste aantal verkeersdoden onder automobilisten, namelijk 1,3 per miljard kilometer. Relatief gezien vallen de meeste verkeersdoden onder ouderen (70 jaar en ouder) en de jongeren (beginnende bestuurders) in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar.

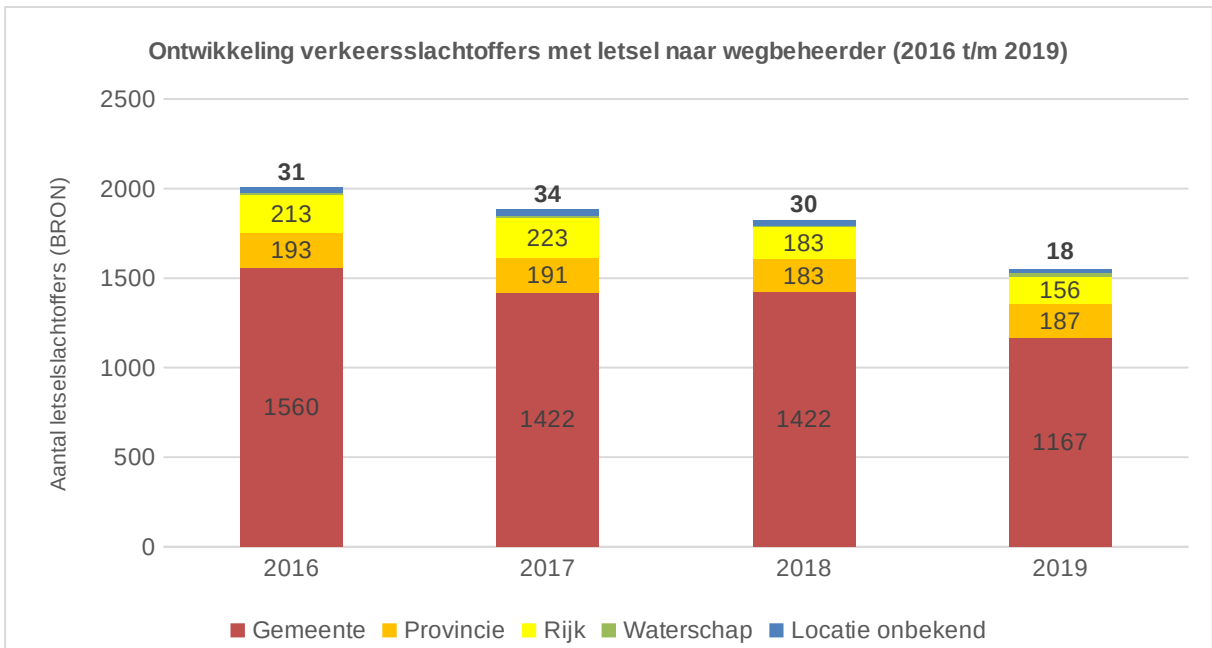
##### Beeld fietsers

Op basis van de cijfers uit BRON – die meer ongevalskenmerken bevatten dan de CBS cijfers – blijkt dat ca 32% van het totaal aantal geregistreerde verkeersdoden de modaliteit 'fiets' had. In totaal betrof het 13 verkeersdoden. 10 van deze 13 verkeersdoden (ca 77%) had een leeftijd van 50 jaar of ouder, waarvan er 7 ouder waren dan 60 jaar en 4 ouder dan 70 jaar.

De analyse van de provincie Utrecht bevestigt het beeld dat het AD Schetst in het artikel "*Hoogste aantal verkeersdoden in de provincie Utrecht in meer dan tien jaar tijd - 15 april 2020*".

#### 4. Aantal verkeersslachtoffers in de provincie Utrecht

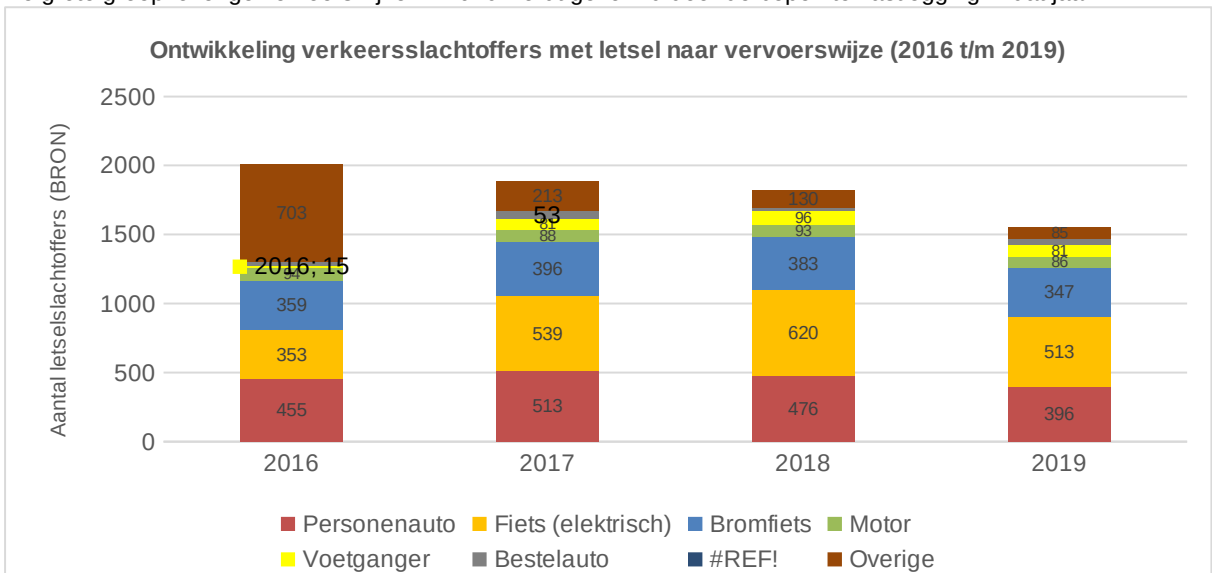
De provincie streeft naar een continue dalende trend in de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers (*Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2019 - 2023*). Om die reden kijkt de provincie niet enkel naar het aantal verkeersdoden, maar ook naar de ontwikkeling in het aantal verkeersslachtoffers met letsel. Het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers met letsel in de provincie Utrecht neemt af sinds 2014. Hiermee wijkt de provincie Utrecht sterk af van de landelijke trend, waarbij het aantal verkeersslachtoffers met letsel over dezelfde periode juist een toename laat zien. De provincie Utrecht telde in 2019 1550 geregistreerde verkeersslachtoffers met letsel. Deze aantallen zijn gebaseerd op de door de politie geregistreerde verkeersslachtoffers in BRON. Het daadwerkelijke aantal ligt hoger, zo blijkt uit onderzoek van de provincie Utrecht, waarbij de provincie gedetailleerde ongevalsinformatie ontvangt van de regionale ambulancedienst (RAVU) en de deelnemende Spoedeisende Hulpafdelingen als aanvulling op de politieregistratie (zie paragraaf 1.5).



Figuur 5: aantal verkeersslachtoffers per wegbeheerder over de jaren 2016-2019 op basis van BRON

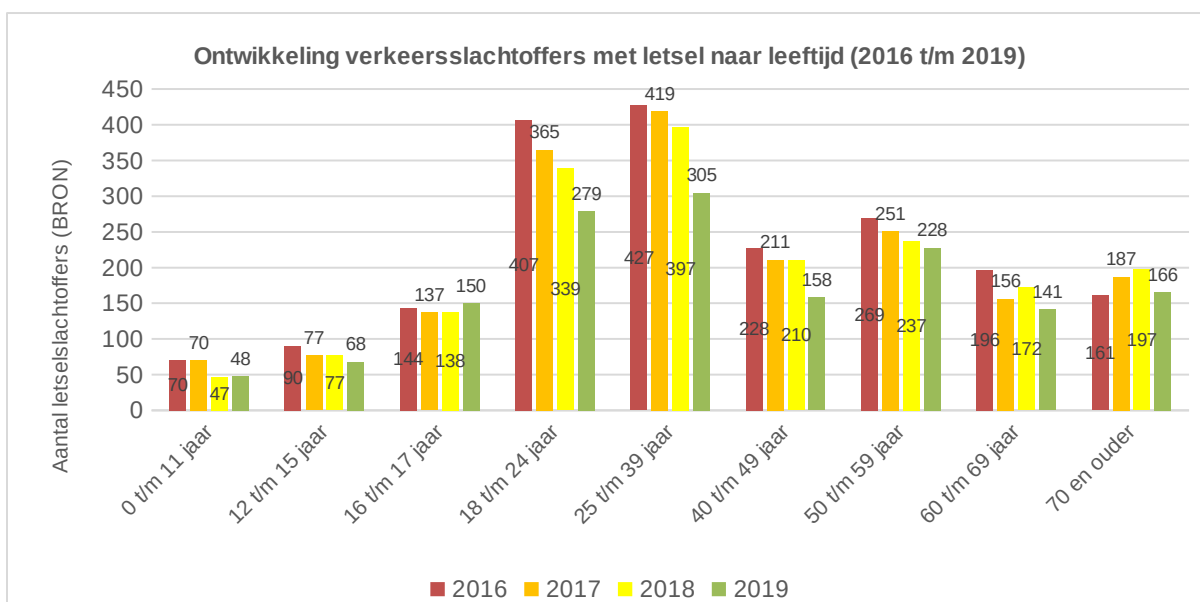
*Aantal verkeersslachtoffers naar vervoerswijze*

Het aantal letselongevallen onder fietsers neemt de laatste jaren toe. Een deel van deze letselongevallen bestaat uit ongevallen met een e-bike. In 2016 ging het om 26 e-bikers, in 2017 om 51, in 2018 om 84 en in 2019 waren 56 e-bikers betrokken bij een letselongeval. Globaal gezien blijft het aantal letselongevallen met de bromfiets, dat is opgebouwd uit de modaliteiten bromfiets, snorfiets, scootmobiel en overige licht (elektrische) voertuigen, gelijk. De grote groep 'overige vervoerswijze' in 2016 wordt gevormd door de beperkte vastlegging in dat jaar.



Figuur 6: aantal verkeersslachtoffers per vervoerswijze over de periode 2016-2019 op basis van BRON

Het is bekend dat door het ontstaan van een steeds grotere diversiteit aan type vervoerswijzen op het fietspad (denk aan de stijging van populariteit van de e-bike en speed pedelec) er omvang-, massa- en snelheidsverschillen tussen verkeersdeelnemers op het fietspad ontstaan wat leidt tot gevaarlijke situaties.



Figuur 7: aantal verkeersslachtoffers per leeftijdscategorie over de periode 2016-2019 op basis van BRON

Het aantal verkeersslachtoffers is relatief hoog onder de groep oudere verkeersdeelnemers. Waar het aantal verkeersslachtoffers onder de omvangrijke groepen 18 t/m 24 jaar en 25 t/m 39 jaar in de periode 2016-2019 daalt, is deze daling in veel mindere mate aanwezig voor de leeftijdsgroepen 50 jaar en ouder. Het aandeel vijftigplussers neemt hierdoor toe. Afgezet tegen de leeftijdsontwikkeling in Nederland is dit niet onverwachts. Nederland vergrijst en het is bekend dat ouderen een verhoogd overlijdensrisico hebben in het verkeer (zeker als fietser). De grotere lichamelijke kwetsbaarheid waar ouderen mee kampen is de belangrijkste oorzaak van het hoge overlijdensrisico onder deze bevolkingsgroep. Daarnaast kunnen ook functiestoornissen ervoor zorgen dat ouderen vaker betrokken zijn bij bepaalde verkeersongevallen<sup>1</sup>. Belangrijk is in te zetten op bewustwording van hun kwetsbaarheid.

### 5. Nieuwe vorm van registratie

Doelgericht verkeersveiligheidsbeleid begint en eindigt met voldoende inzicht in de ongevallenkenmerken. Cijfers over de omvang van de problematiek, maar ook cijfers over de ontstaanswijzen, de geografische locaties en het verkeersmechanisme (eenzijdig of multimodale ongevallen) geven sturing aan de te maken beleidskeuzes die leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid. Doordat de politie niet bij ieder ongeval aanwezig is en maar een beperkte tijd heeft voor de vastlegging, zijn dergelijke essentiële kenmerken in beperkte mate aanwezig in de BRON-registratie. Om die reden is de provincie Utrecht op eigen initiatief gestart met een registratiepilot, waarbij de provincie gedetailleerde ongevallenkenmerken ontvangt van de regionale ambulancedienst Utrecht (RAVU) en de Utrechtse Spoedeisende Hulpziekenhuizen. Omwille van de beperkte doorlooptijd en de continue doorontwikkelingen maakt de provincie in deze memo nog hoofdzakelijk gebruik van de data uit BRON (ook omdat BRON meer jaren aan data bevat).

Vervoerswijze slachtoffer	Onbekend	0%	1%	0%	0%	0%	1%	1%
	Voetganger	1%	1%	1%	0%	0%	0%	1%
	Motor	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%
	Brommer of scooter	1%	6%	1%	0%	0%	1%	6%

<sup>1</sup> SWOV (2015). Ouderen in het verkeer. SWOV-factsheet, augustus 2015. SWOV, Den Haag. Beschikbaar via <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/ouderen-het-verkeer>

	Personenauto	0%	19%	0%	0%	0%	5%	2%
	Fietser	6%	10%	2%	0%	0%	5%	19%
		Fietser	Personen auto	Brommer	Motor	Voetganger	Obstakel	Eenzijdig
		<i>Vervoerswijze tegenpartij</i>					<i>Geen tegenpartij</i>	

Figuur 8: aantal betrokkenen bij slachtofferongevallen in 2018 in procenten (RAVU)

Recent heeft de provincie echter de resultaten van het eerste onderzoek naar verkeersongevallen aan de hand van de ambulanceritten van de RAVU ontvangen. Het onderzoek toont aan dat een belangrijk deel van de slachtofferongevallen niet wordt vastgelegd in BRON, maar wel kan worden ontsloten door de ambulancedienst. Het betreft vooral een grote groep fietsers, waar de politie in mindere mate aanwezig is. 43% van het totaal aantal letselongevallen betrof een fietser, 32% betrof een automobilist. Bij ruim de helft (54%) van het totaal aantal fietsongevallen met letsel was er sprake van geen tegenpartij. In dat geval gaat het om een eenzijdig ongeval of een ongeval met obstakel. De grootste groepen verkeersslachtoffers ontstonden bij botsingen tussen personenauto's (19%), eenzijdige fietsongevallen bij fietsers (19%) en botsingen tussen fietsers en personenauto's (10%). Deze drie groepen vormen samen bijna de helft van het totaal aantal verkeersslachtoffers.

Recent is de provincie Utrecht door de Stuurgroep Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 gevraagd sturing te geven aan de Taskforce Verkeersveiligheidsdata Verkeersongevallen, waar onderzocht wordt in hoeverre opschaling mogelijk is om tot een completer, landelijke ongevallenbeeld te komen.

#### **Conclusie verkeersslachtoffers 2016-2019 & pilot VeiligheidNL**

##### *Algemeen beeld*

Op basis van cijfers uit BRON ten aanzien van het aantal verkeersslachtoffers over de jaren 2016-2019 is in de provincie Utrecht een dalende trend zichtbaar. In deze periode daalde het aantal verkeersslachtoffers met ca 23%. Op wegen in het beheer van de provincie Utrecht is een daling zichtbaar van 4%. Voor de gehele provincie wijkt de ontwikkeling in positieve zin af van de landelijke trend waarin over dezelfde periode juist een toename zichtbaar is. Evenals het beeld dat de CBS-cijfers schetsen, neemt het aandeel verkeersslachtoffers onder vijftigplussers over de afgelopen jaren toe.

##### *Beeld fietsers*

Het aantal verkeersslachtoffers met de modaliteit '(elektrische) fiets' nam in de periode 2016-2019 toe met ca 45%. In 2016 zijn 353 fietsers als verkeersslachtoffer geregistreerd tegen 513 in 2019. Hiermee vertoont de groep fietsers een tegenstelde trend ten opzichte van het totaal aantal geregistreerde verkeersslachtoffers. Dit uit zich in een (sterke) toename van het aandeel verkeersslachtoffer onder de fietsers. In 2016 bedroeg dit aandeel ca 18% tegen ca 33% in 2019. Over de periode 2016-2019 had ca de helft van de fietsslachtoffers een leeftijd van 50 jaar of ouder. 17% betrof een fietser van 70 jaar of ouder. Een belangrijke oorzaak hiervan is de toenemende fysieke kwetsbaarheid van verkeersdeelnemers met een hogere leeftijd.

Uit de cijfers van VeiligheidNL over 2018 blijkt dat ruim 43% van de verkeersslachtoffers onder fietsers valt bij een eenzijdig ongeval en ca 10% betreft een aanrijding met een obstakel. In totaal betreft dit ca 54% van de verkeersslachtoffers onder fietsers dat valt bij ongevallen *zonder tegenpartij*. Ca 25% van de verkeersslachtoffers onder fietsers valt bij een aanrijding met een auto. Van het totaal aantal slachtoffers dat VeiligheidNL in 2018 geregistreerde viel ca 19% bij eenzijdige fietsongevallen

Op basis van voorliggende analyse constateert de provincie Utrecht dat de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers – in tegenstelling tot de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden – een dalende trend vertoont en daarmee in positieve zin afwijkt van de landelijke trend. Tegelijkertijd is een duidelijke stijging zichtbaar in het aantal en aandeel verkeersslachtoffers onder fietsers.

#### **6. Verbetering van de verkeersveiligheid**

De provincie Utrecht zet actief in op een daling van het aantal verkeersslachtoffers. De provincie past het provinciale netwerk zo goed als mogelijk aan tot een duurzaam veilig verkeersnetwerk. Een duurzaam veilige

weginrichting stimuleert veilig verkeersgedrag en is vergevingsgezind waardoor het aantal ernstige ongevallen vermindert. Daarnaast stimuleert de provincie verkeersveilig gedrag door het aanbieden van verkeerseducatie en voorlichting en het risico gestuurd inzetten van handhaving.

De provincie heeft specifieke aandacht voor de verkeersveiligheid van fietsers en volgt een eigen educatiebeleid. Zo biedt de provincie Utrecht jonge verkeersdeelnemers (veelal fietsers) binnenkort een set aan interventies aan om hen bewust(er) te maken van de gevaren van afleiding in het verkeer. Een vergelijkbare inzet pleegt de provincie om scholieren bewust te maken van de aanwezigheid en het gevaar van de 'dode hoek' bij (vracht)auto's. Specifiek voor de risicogroep ouderen – die aantoonbaar oververtegenwoordigd zijn in de ongevallenstatistieken - ontwikkelt de provincie Utrecht een vernieuwde aanpak gericht op het veilig, plezierig en comfortabel gaan en blijven fietsen. Het doel is bewustwording en gedragsverandering rondom fietsveiligheid te realiseren. Naast deze voorbeelden biedt de provincie diverse andere educatiepakketten aan. Dit aanbod is geen statisch geheel maar stelt de provincie bij op basis van evaluaties, risico- en ongevalsanalyses. Hiermee beoogt de provincie haar middelen effectief in te zetten op de risicogroepen (risicogestuurd beleid).

Naast inzet op verkeersveilig gedrag geeft de provincie Utrecht vanuit een regierol invulling aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SVP). Gezamenlijk met alle Utrechtse gemeenten wordt momenteel een regionale risicoanalyse uitgevoerd. Uit de eerste resultaten blijkt dat de fietser ook in deze analyse een dominante risicogroep is. In de volgende fase kijken de wegbeheerders waar in het netwerk (infra)maatregelen mogelijk zijn om het risico weg te nemen of te verlichten. De verwachting is dat een belangrijk deel van de maatregelen zich richt op het wegnemen van risico's in de fietsinfrastructuur op gemeentelijke wegen. Om gemeenten hierbij te ondersteunen stelt de provincie hiervoor ook subsidie beschikbaar.