

3.5 Memo beantwoording vraag Verkeersveiligheidsbeeld

D66:

1. Dank voor de gemaakte analyse van het aantal verkeersdoden. M.n. fietsers hebben een substantieel aandeel in het aantal verkeersdoden. Naast de kwantitatieve gegevens is het ook zaak te kijken naar de plekken waarop deze plaatsvinden. Heeft u een beeld van gevaarlijke weggedeelten? Wordt hiermee bij de aanpak van het terugdringen van het aantal verkeersdoden rekening gehouden?

Antwoord:

Ja, de provincie heeft een beeld van de gevaarlijke weggedeelten. Ten aanzien van het aanpakken van gevaarlijke weggedeelten hanteert de provincie Utrecht twee benaderingen:

1. De provincie kent een wegvakonveiligheidslijst met knelpunten gebaseerd op geregistreerde letselongevallen. De provincie ontwikkelt daarnaast voor het eigen (fiets)wegennetwerk een knelpuntenlijst verkeersveiligheid op basis van gereden snelheden, geregistreerde ongevallen, weginrichting en intensiteiten. Deze - meer risicogestuurde - aanpak onderscheidt het netwerk voor gemotoriseerd verkeer én het fietsnetwerk. Dat betekent dat voor beide netwerken veiligheidsknelpunten geïnventariseerd, geprioriteerd en vertaald worden naar een concrete investeringsstrategie.

2. Het tweede spoor betreft de regionale implementatie van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Onder regie van de provincie Utrecht is samen met de 26 Utrechtse gemeenten een regionale risicoanalyse opgesteld. Deze risicogestuurde aanpak richt zich op het inventariseren van risicovolle netwerkdereidelen (bijvoorbeeld niet goed ingerichte 30 km/u gebieden) en gedragingen/risicogroepen (bijvoorbeeld snelheidsovertredingen) op het provinciale én gemeentelijke wegnnet. De modaliteit 'fiets' komt ook hierin naar voren als risicogroep, ook in combinatie met jongeren en ouderen. In de tweede helft van dit jaar gaat de provincie samen met alle gemeenten aan de slag om de geïnventariseerde risico's te voorzien van concrete locatie gebonden maatregelen. Het resultaat is een regionale uitvoeringsagenda waarin naar verwachting veel aandacht is voor het wegnemen van fietsknelpunten en het stimuleren van veilig gedrag.

Bovenstaande aanpakken moeten - in combinatie met de educatiepakketten die de provincie Utrecht aanbiedt om (oudere) fietsers bewust(er) te maken van hun kwetsbaarheid -bijdragen aan het terugdringen van het aantal (fiets)verkeersdoden in onze provincie.

2. Fietsen wordt steeds populairder. Schat u in dat door het toename van het fietsverkeer er in de toekomst ook meer slachtoffers zullen vallen? Hoe spoort u gemeenten aan om het aantal fietsslachtoffers binnen hun grenzen te beperken?

Antwoord:

Om onze provincie bereikbaar en gezond te houden stimuleert de provincie het gebruik van de fiets. De toename van het fietsgebruik verhoogt - zonder het treffen van maatregelen - het risico op verkeersslachtoffers onder fietsers. Om dit risico te beperken investeert de provincie in een aantrekkelijk en veilig fietsnetwerk door onder andere het regionaal fietsnetwerk te verbeteren, snelfietsroutes te realiseren en het gebruik en de ongevallen te monitoren. Ook gemeenten worden aangemoedigd om knelpunten in het fietsnetwerk aan te pakken. De provincie ondersteunt de gemeenten door het aanbieden van relevante verkeersveiligheidsdata en -kennis en door het aanbieden van verkeerseducatie en voorlichting. Tevens heeft de provincie Utrecht een bijdragenregeling opgesteld die gemeenten moet stimuleren proactief aan de slag te gaan met het aanpakken van verkeersveiligheidsknelpunten. In juli wordt hiervoor de subsidieverordening Mobiliteit vastgesteld. In het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid is een subsidiebedrag van €10 miljoen gereserveerd voor de aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten door gemeenten. In het Uitvoeringsprogramma Fiets is een bedrag van €16 miljoen opgenomen voor bijdragen aan fietsprojecten van andere wegbeheerders, zoals gemeenten, die knelpunten op het regionaal fietsnetwerk oplossen. Daarnaast is er voor de realisatie van snelfietsroutes €31 miljoen opgenomen

voor bijdragen aan fietsprojecten van andere wegbeheerders. Binnen beide bedragen vallen ook fietsveiligheidsknelpunten.

3. Hoe maakt u gebruik van de expertise van het UFO en De Fietsersbond bij de aanpak van onveilige fietsknelpunten?

Antwoord:

Het UFO wordt doorlopend betrokken bij provinciale projecten die de fietsinfrastructuur raken. Het UFO maakt onderdeel uit van de adviesraad voor snelfietsroutes, waarbij ook wordt geadviseerd over veiligheidsknelpunten. Er is tevens periodiek ambtelijk overleg met het UFO en de Fietsersbond waarin de fietsknelpunten ter sprake komen. Recent is het UFO uitgenodigd om gesignaleerde knelpunten ten aanzien van de COVID-19-gevolgen aan te dragen. Tot slot wordt het UFO maar ook de Fietsersbond met regelmaat door de projectleiders bij de trajectstudies op provinciale wegen betrokken.

De Fietsersbond wordt betrokken bij de vertaling van de regionale risicoanalyse naar de uitvoeringsagenda met locatie gebonden maatregelen. Deze vertaling, waarin naar verwachting veel aandacht is voor het wegnemen van fietsknelpunten, zal in het tweede deel van dit jaar plaatsvinden. Tevens is bij de knelpuntenanalyse, die in het Uitvoeringsprogramma Fiets is opgenomen, gebruikgemaakt van de data van de Fietsersbond.

SGP:

Dank voor deze heldere memo. De toename van verkeersdoden is zorgelijk, maar zorgelijker vinden wij de conclusie dat veel ongevallen voor ons onzichtbaar blijven. Dit is aan het licht gekomen dankzij een inventieve actie van onze provinciale organisatie, waarvoor dank! Wat is het college van plan met deze conclusie te gaan doen en hoe gaat het college ervoor zorgen dat wij een completer beeld krijgen van het daadwerkelijke veiligheidsbeeld in onze provincie, zodat we beter kunnen sturen in ons beleid?

Antwoord:

De provincie is op eigen initiatief, in samenwerking met de gemeente Utrecht, in april 2019 gestart met de uitwisseling van ongevalleninformatie met de regionale ambulancedienst (RAVU) en diverse Spoedeisende Hulpafdelingen. De uitkomsten van de pilot blijken van grote meerwaarde omdat er niet alleen meer ongevallen worden geregistreerd maar ook meer ongevalskenmerken (bijvoorbeeld toedracht of betrokken vervoerwijzen). Op dit moment wordt de informatie uit de pilot al zo veel mogelijk gebruikt bij beleidskeuzes. Recent is besloten de uitwisseling van informatie met de RAVU en de Spoedeisende Hulpafdelingen voor minimaal de komende vier jaren te continueren. Dit biedt de provincie en alle Utrechtse gemeenten de mogelijkheid om een gehele beleidscyclus te monitoren, toetsen en bij te stellen op basis van completere data. Dit vergroot de effectiviteit van onze beleidsuitvoering.

GroenLinks:

GroenLinks dankt de gedeputeerde voor de uitgebreide memo naar aanleiding van de mondelinge vragen. Toch zijn wij benieuwd naar één aspect:

Niet alleen het absolute aantal ongevallen per vervoerswijze is interessant, maar ook naar de verhouding in hoeverre er gereden en gefietst wordt in onze provincie.

Je ziet dit meer. Als je bijv. Corona-gevallen tussen landen wilt vergelijken kijk je niet naar absolute aantallen, maar naar bijv. doden of ziekenhuisopname's per miljoen inwoners.

Daarom is GroenLinks ook nieuwsgierig naar hoeveel doden en slachtoffers er zijn in vergelijking met het aantal verplaatsingskilometers van de betreffende vervoerswijze. Pas dan kan je eerlijk vervoerswijzen met elkaar worden vergeleken. Op basis van het aantal ongevallen lijkt de auto een onveiligere vervoersmiddel dan fiets. Maar is dat echt zo?

Kan daarom het aantal ongevallen per vervoerswijze worden uitgezet naar het aantal verkeersbewegingen van die vervoerswijze?

Antwoord:

Omdat modaliteiten verschillende verkeersintensiteiten hebben en tevens verschillende afstanden afleggen, levert een vergelijking enkel op basis van absolute aantallen inderdaad een vertekend beeld op. De meest gebruikte verkeerskundige maat voor een reële onderlinge vergelijking van modaliteit is het aantal verkeersdoden of het aantal letselslachtoffers van een modaliteit te relateren aan het aantal voertuig- of reizigerskilometers dat door de betreffende modaliteit is afgelegd. In onderstaande tabel is dit voor de modaliteiten 'fiets' en 'personenauto' weergegeven. Op basis van deze risicomaat (aantal doden/verkeersslachtoffers per miljard reizigerskilometers) blijkt dat het relatieve risico voor de modaliteit 'fiets' hoger is dan voor de modaliteit 'personenauto'. Dit komt onder andere door de inherente kwetsbaarheid van, vooral oude en jonge, fietsers en de toenemende veiligheid van auto's en autowegen.

	Aantal reizigerskilometers (CBS, 2018)	Aantal verkeersdoden (BRON, 2019)	Risicomaat (doden per miljard reizigerskilometers, afgerond op hele aantallen)	Aantal verkeersslachtoffers (BRON, 2019)	Risicomaat (verkeersslachtoffers per miljard reizigerskilometers, afgerond op hele aantallen)
Fiets	1,6	13	8	513	321
Personenauto	11,2	15	1	396	35

Tabel: overzicht relatief risico voor de modaliteit fiets en personenauto

Toelichting:

Om tot deze risicomaat te komen, is gebruikgemaakt van de reizigerskilometer-data van het CBS over 2018 (data over 2019 is niet beschikbaar). In 2018 registreerde het CBS 1,6 miljard reizigerskilometers voor de modaliteit fiets, en 11,2 miljard reizigerskilometers voor de modaliteit auto (bestuurders + passagiers) voor alle personen van 6 jaar of ouder in de provincie Utrecht. In 2019 zijn door de politie 13 verkeersdoden onder fietsers geregistreerd en 15 inzittenden van een personenauto. Dat maakt de volgende risicomaat voor fietsers: $13 \text{ (doden)} / 1,6 \text{ (miljard reizigerskilometers)} = \text{(afgerond)} 8 \text{ doden per miljard reizigerskilometers}$. Voor personenauto's is deze risicomaat $15 \text{ (doden)} / 11,2 \text{ (miljard reizigerskilometers)} = \text{(afgerond)} 1 \text{ dode voor iedere miljard reizigerskilometers}$. Het relatief risico voor de fietser ligt daarmee hoger dan voor de automobilist.

In 2019 zijn door de politie 513 letselslachtoffers voor de modaliteit fiets en 396 letselslachtoffers als inzittende van een personenauto geregistreerd. Dit levert voor beide modaliteiten de volgende risicomaat op: $513 \text{ (letselslachtoffers)} / 1,6 \text{ (miljard reizigerskilometers)} = \text{(afgerond)} 321 \text{ letselslachtoffers per miljard reizigerskilometers}$ voor de fiets tegen $396 \text{ (letselslachtoffers)} / 11,2 \text{ (miljard reizigerskilometers)} = \text{(afgerond)} 35 \text{ letselslachtoffers per miljard reizigerskilometers}$ voor de modaliteit auto. Evenals het aantal verkeersdoden is het relatief risico op letsel voor de fietser hoger dan voor de automobilist.