

Technische vragen en opwaardeerverzoek m.b.t. SB Staat van de verkeersveiligheid 2023

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
GroenLinks	1	<p><u>Opwaardeerverzoek</u>: Quote 1: “De SWOV verwacht dat zonder beleidsintensivering het aantal ernstig verkeersgewonden zowel landelijk als regionaal verder toeneemt”.</p> <p>Quote 2: “Een duidelijke daling van het aantal verkeersdoden lijkt alleen mogelijk met zeer stevige inzet op bewezen effectieve maatregelen”.</p> <p>Quote 3: “De provincie Utrecht ziet in deze aanbevelingen veel aanknopingspunten om het huidige verkeersveiligheidsbeleid voort te zetten”</p> <p>Met name de laatste quote biedt GroenLinks zorgen. Het SWOV zegt dat als het beleid niet geïntensiveerd wordt het aantal verkeersgewonden en -doden verder zal toenemen. Toch wil de provincie niet het beleid intensiveren. Dat lijkt haakt op onze afgesproken doelen te staan.</p> <p>Als we het eens zijn met elkaar dat ons doel uit het mobiliteitsprogramma nog steeds wenselijk is, zijn dan andere partijen het met GroenLinks eens dat er echt een beleidsintensivering nodig is om deze trend een halt toe te roepen?</p>	<p>De provincie zet, binnen de gegeven organisatorische en financiële kaders, maximaal in op de verbetering van de verkeersveiligheid. Het gevoerde beleid van de afgelopen jaren komt hierbij overeen met de inhoudelijke aanbevelingen en conclusies van SWOV. Aangezien de meeste verkeersdoden op gemeentelijke wegen vallen, zetten we zo maximaal in op regionale samenwerking door middel van kennisdeling, dataverstrekking, afstemming, subsidiëring en inhoudelijke ondersteuning.</p> <p>De afgelopen collegeperiode is gekozen voor een intensivering van de inzet op verkeersveiligheid. We liepen daarmee vooruit op dit advies. Verdere intensivering van huidig beleid is een politieke keuze en hangt nauw samen met de organisatorische en financiële kaders die vanuit het nieuwe coalitieakkoord worden meegegeven.</p>
CDA	2	<p><u>Opwaardeerverzoek</u>: Er is sprake van een significante stijging van het aantal ernstig verkeersgewonden in de provincie Utrecht.</p> <p>“Fietsers vormen veruit de grootste groep verkeersdoden in Utrecht (45% van alle verkeersdoden in 2017-2021), en er is bovendien sprake van een sterke en significante stijging van het aantal verkeersdoden onder fietsers in Utrecht – sterker dan de landelijke stijging.” Hierin zijn gegevens van het jaar 2022 nog niet verwerkt.</p>	Geen beantwoording nodig.
Volt	3	<p><u>Opwaardeerverzoek</u>: SWOV verwacht bij gelijkblijvend beleid dat de dalende trend van het aantal verkeersdoden over de afgelopen decennia stop, ook in de provincie Utrecht. Landelijk zal het aantal ernstige verkeersgewonden verdubbelen in 2040. Toch ziet PU in de aanbevelingen van SWOV aanknopingspunten mo het huidige verkeersveiligheidsbeleid voort te zetten. Hoe is dit te rijmen met de trendverwachting van SWOV. En heeft GS overwogen additionale maatregelen te treffen?</p>	<p>De provincie zet, binnen de gegeven organisatorische en financiële kaders, maximaal in op de verbetering van de verkeersveiligheid. Het gevoerde beleid van de afgelopen jaren komt hierbij overeen met de advisering en conclusies van SWOV. Aangezien de meeste verkeersdoden op gemeentelijke wegen vallen, zetten we maximaal in op regionale samenwerking door middel van kennisdeling, dataverstrekking, afstemming, subsidiëring en inhoudelijke ondersteuning.</p> <p>De afgelopen collegeperiode is gekozen voor een intensivering van de inzet op verkeersveiligheid. We liepen daarmee vooruit op dit advies.</p>

			Verdere intensivering van huidig beleid is een politieke keuze en hangt nauw samen met de organisatorische en financiële kaders die vanuit het nieuwe coalitieakkoord zullen worden meegegeven.
BBB	4	De trend is dat er meer ongevallen plaats vinden. De SWOV roept op om het beleid te intensiveren. Toch lezen wij in de SB dat GS voornemens is om het huidige beleid te continueren. Hoe kunnen wij dat met elkaar rijmen?	<p>De provincie zet, binnen de gegeven organisatorische en financiële kaders, maximaal in op de verbetering van de verkeersveiligheid. Het gevoerde beleid van de afgelopen jaren komt hierbij overeen met de advisering en conclusies van SWOV. Aangezien de meeste verkeersdoden op gemeentelijke wegen vallen, zetten we maximaal mogelijk in op regionale samenwerking door middel van kennisdeling, dataverstrekking, afstemming, subsidiëring en inhoudelijke ondersteuning.</p> <p>De afgelopen collegeperiode is gekozen voor een intensivering van de inzet op verkeersveiligheid. We liepen daarmee vooruit op dit advies. Verdere intensivering van huidig beleid is een politieke keuze en hangt nauw samen met de organisatorische en financiële kaders die vanuit het nieuwe coalitieakkoord zullen worden meegegeven.</p>
	5	De meeste ongevallen vinden plaats op gemeentelijke wegen. Toch is nog maar de helft van het door de provincie beschikbaar gestelde subsidie budget beschikbaar. Wat is de verwachting ten aanzien van de overige 5 miljoen? Gaat die dit jaar nog beschikbaar worden?	Er is een kleine 5 miljoen beschikbaar. Dit jaar kunnen Utrechtse wegbeheerders nieuwe subsidies aanvragen, waardoor we verwachten hoger uit te komen. Het niet-uitgegeven deel vloeit terug naar algemene middelen, tenzij Provinciale Staten besluiten de bestaande subsidieregeling te verlengen. Op deze manier kunnen wegbeheerders ook in 2024 (en mogelijk verder) subsidie voor verkeersveiligheidsverbeteringen aanvragen.
SGP	6	In de statenbrief lees ik dat de provincie 10 miljoen subsidie heeft vrijgemaakt, om gemeentes te ondersteunen bij het treffen van veiligheidsverbeteringen. Ook lees ik dat inmiddels circa de helft is beschikbaar. Is het de verwachting dat de rest van deze subsidie dit jaar nog wordt uitgegeven? En wat gebeurt er met het geld als dat niet wordt opgemaakt? Komt hiervoor een verlenging van de subsidie?	Er is een kleine 5 miljoen beschikbaar. Dit jaar kunnen Utrechtse wegbeheerders nieuwe subsidies aanvragen, waardoor we verwachten hoger uit te komen. Het niet-uitgegeven deel vloeit terug naar algemene middelen. Het is aan een volgend college en de Staten om te bepalen of wegbeheerders ook in 2024 (en mogelijk verder) subsidie voor verkeersveiligheidsverbeteringen kunnen aanvragen.
	7	Naar aanleiding van de antwoorden willen we dit agendapunt misschien opwaarderen	Geen beantwoording nodig.
CDA	8	Het aantal ernstig verkeersdoden is niet teruggedrongen – hoe kan dat?	De ontwikkeling van het aantal ernstig verkeersgewonden en het aantal verkeersdoden hangt sterk samen met uiteenlopende factoren, waaronder demografische ontwikkelingen en het mobiliteitsgedrag. De stijging van het aantal inwoners, het aantal vervoersbewegingen en de

			<p>verdere vergrijzing van de bevolking heeft een negatief effect op het aantal verkeersslachtoffers. De provincie voert een zo effectief mogelijk verkeersveiligheidsbeleid, maar heeft niet op alle (externe) factoren invloed. We blijven ons onverminderd inzetten om ons aandeel te leveren in het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers.</p>
	9	<p>De 'matig ernstige' verkeersongevallen zijn een andere groep verkeersgewonden. Deze zijn in dit rapport niet verder geanalyseerd. Waarom niet?</p>	<p>SWOV maakt in de rapportage onderscheid tussen 'matig ernstig verkeersgewonden' (MAIS2) en 'ernstig verkeersgewonden' (MAIS3). Om prioriteit aan te brengen, heeft SWOV binnen de onderzoeksmethodiek gekozen om uitsluitend de ontwikkeling van het aantal ernstig verkeersgewonden (MAIS3) nader toe te lichten.</p> <p>Voor een globaal beeld van de ontwikkeling van het aantal 'matig ernstig verkeersgewonden' kan afbeelding 3.4 worden geraadpleegd.</p>
	10	<p>Verkeersgewonden die door ambulance zijn nagekeken maar naar huis mochten; aanrijdingen, kneuzingen, schaafwonden: deze ongevallen/gewonden zijn niet meegenomen in het overzicht. Zijn zij in beeld? Waar inzichtelijk? Wanneer krijgen de Staten een totaal overzicht?</p>	<p>Ja, deze zijn in beeld en bijna beschikbaar voor beleidsmatige toepassingen.</p> <p>Sinds enkele jaren werkt de provincie intensief samen met stichting VeiligheidNL, de regionale ambulancedienst (RAVU) en de spoedeisende hulpafdelingen in de provincie Utrecht. De provincie verwacht na de zomer van 2023 gebruik te kunnen maken van deze informatie. Ook de gegevens over verkeersgewonden die ter plekke door de ambulance zijn nagekeken en vervolgens naar huis mochten, komen vanaf dat moment beschikbaar.</p> <p>We zullen Provinciale Staten informeren, zodra deze aantallen beschikbaar zijn.</p>
	11	<p>De cijfers over het jaar 2022 zijn niet meegenomen. Wanneer komen deze beschikbaar of kunnen deze worden aangeleverd voor de commissievergadering?</p>	<p>De definitieve ongevallencijfers over 2022 komen in januari 2024 beschikbaar. De definitieve cijfers worden doorgaans samen met het voorlopig aantal verkeersdoden (CBS) in april gedeeld met Provinciale Staten.</p>
	12	<p>P. 5 "Er zijn geen data beschikbaar over 'veilige wegen'" (mbt risico-indicatoren). Waarom heeft de provincie deze niet? Worden deze ontwikkeld en wanneer?</p>	<p>Voor het hoofdstuk 'risico-indicatoren' legt SWOV uitsluitend een koppeling met de landelijke Safety Performance Indicators (SPI's), welke op het moment van schrijven nog in ontwikkeling zijn. SWOV licht toe dat decentraal eigen indicatoren zijn ontwikkeld, maar neemt deze niet mee in het onderzoek.</p> <p>In de provincie Utrecht zijn (regionale) indicatoren wel beschikbaar in de 'Netwerkanalyse'. Deze analyse toetst op basis van uiteenlopende risico-indicatoren de inrichting, het gedrag en de ongevallen voor zowel het gemotoriseerd- als het fietsnetwerk. De resultaten, welke gebruikt worden door provincie, gemeenten en het Waterschap, zijn niet meegenomen in het onderzoek van SWOV. Voor het opstellen van de 'Staat van de Verkeersveiligheid' maakt SWOV gebruik van een standaard format.</p>

13	<p>Politie/ambulance Wat heeft de provincie gedaan met de adviezen van de politie/recherche/ambulance die betrokken waren bij (registratie van) ongevallen? In januari 2023 deed de politie een oproep aan de wegbeheerders, nadat de ongevallencijfers bekend werden over 2022, om de inrichting wegen aan te pakken + meer aparte fietspaden aan te leggen + infrastructuur meer in te richten op fietsgebruik / scheiden van snelheidsverschillen / aanbrenge van verlichting.</p> <p>Heeft de provincie regulier veiligheidsoverleg met de politie/recherche met het oog op de verkeersveiligheid? Zo ja, hoe vaak gebeurt dat? Is dit ook op bestuurlijk niveau</p>	<p>Utrechtse wegbeheerders zijn tijdens het Utrechts Verkeer- en Vervoer Beraad (UVVB) van 23 mei door de provincie opgeroepen kwetsbare plekken in de fietsinfrastructuur aan te pakken. Daarnaast is aangedrongen het contact met de politie over de inzet van handhavingsmiddelen te intensiveren.</p> <p>Tijdens het eerstvolgende Interprovinciaal Overleg (IPO) van 24 juni volgt een soortgelijke oproep voor alle provincies.</p> <p>Recent heeft, op initiatief van de provincie, een gezamenlijke (ambtelijke) themabijeenkomst 'verkeershandhaving' met politie, Openbaar Ministerie, gemeenten en overige stakeholders plaatsgevonden. Op deze manier is een basis gelegd voor toekomstige verkeershandhaving.</p> <p>De provincie heeft tweemaal per jaar een ambtelijk verkeersveiligheidsoverleg met de politie en het Openbaar Ministerie. Een overleg op bestuurlijk niveau kwam de afgelopen jaren moeilijker tot stand maar heeft uiteindelijk wel plaats gehad.</p>
14	<p>Maatregelen Is er een overzicht beschikbaar van concrete maatregelen op provinciale wegen of parallelwegen, die de afgelopen jaren genomen zijn om de infrastructuur te verbeteren voor fietsers? Zo niet, wanneer kan dat er komen?</p>	<p>Nee, een volledig overzicht met alle infrastructurele verbeteringen is niet beschikbaar maar alle actuele investeringen zijn te vinden in het Meerjaren InvesteringsPlan Mobiliteit (MIPM) bij de Kaderbrief. Omdat het generen van een dergelijk overzicht een behoorlijke claim legt op de toch al beperkte capaciteit die ambtelijk beschikbaar is, willen we onze inzet houden op de taken waar we nu op inzetten en geen mankracht vrijmaken om alle oude projecten af te lopen.</p>
15	<p>Het realiseren van een duurzaam veilige infrastructuur van de wegen is een aanbeveling uit het rapport. Dit betreft provinciale wegen en lokale wegen. Toch is er 32 miljoen overgebleven van het budget voor verkeersveiligheid van de provincie in 2022. Hoe valt dat te verklaren?</p>	<p>Het bedrag van 32 miljoen is voor ons niet te herleiden. De verkeersveiligheidsmiddelen zijn de afgelopen jaren zo maximaal mogelijk benut, het totale budget voor dit onderwerp is ongeveer €3,5 miljoen per jaar. Uitzondering is de verkeersveiligheidssubsidie voor gemeenten waarbij het aantal aanvragen vanuit gemeenten helaas achter is gebleven.</p>
16	<p>Toekomst De bevolkingsgroei neemt toe in de provincie. Daarmee samenhangende "toename mobiliteit zorgt in principe voor toename van het aantal ongevallen" (p.36) . Het rapport verwacht een verdubbeling van het aantal ernstig verkeersgewonden in 2040. Dit staat in schril contrast met het doelstelling van de provincie.</p> <p>Onderschrijft de provincie deze gegevens?</p>	<p>Ja, de provincie heeft geen reden om de verwachting van het SWOV in twijfel te trekken. Het lijkt aannemelijk dat de mobiliteitstoename en de demografische ontwikkelingen een negatief effect hebben op het aantal ernstig verkeersgewonden. Er ontstaat daardoor spanning op de doelstelling van de provincie. Het intensiveren van verkeersveiligheidsbeleid kan de toename van het aantal ernstig verkeersgewonden beperken.</p>
17	<p>Slachtofferdichtheid op waterschapswegen is hoog (pagina 48). Welke rol heeft de provincie vanuit het toezicht op de waterschappen in dit kader? En in de samenwerking?</p>	<p>Waterschap Rivierenland is actief betrokken binnen de regionale verkeersveiligheidsaanpak. Afspraken om samen op te trekken en intensiever samen te werken zijn vastgelegd in de 'Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid' en in de 'Intentieverklaring Verkeersveiligheid'.</p>

			<p>Naast kennisdeling, helpt de provincie met het inzichtelijk maken van verkeersveiligheidsrisico's en het subsidiëren van lokale verkeersveiligheidsverbeteringen. Bovendien vervult de provincie een regierol bij het aanvragen van Rijkssubsidie, waar ook het Waterschap gebruik van maakt.</p> <p>Daarbij is het Waterschap, samen met de provincie als voorzitter, een vaste deelnemer aan het reguliere afstemmingsoverleg met politie en het Openbaar Ministerie.</p>
Volt	18	Zijn de gerapporteerde uitkomsten door het SWOV voor GS aanleiding om meer snelheidsbeperkende maatregelen op provinciale wegen te overwegen, en ook te zorgen voor meer consistente snelheden (voorkomen van veel wisselingen op dezelfde wegen)/	Nee, in het Netwerkperspectief is besloten om rijsnelheden te verlagen, daar waar snelheidsbeperkende maatregelen bijdragen aan de gezondheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Daarbij is rekening gehouden met de uniformiteit van snelheden om een lappendeken aan maximum snelheden te voorkomen. Dit rapport geeft geen aanleiding om dit voornemen te herzien.
VVD	19	De verslechtering in het aantal verkeersslachtoffers lijkt vooral te worden gedreven door oudere fietsers die zonder betrokkenheid van een motorvoertuig eigenstandig tot val komen. Welke ruimte ziet de Provincie om samen met Rijk en gemeenten ouderen met e-bikes te verleiden tot het gebruik van een helm?	De doelgroep oudere fietsers heeft onze aandacht via het programma 'Doortrappen'. De ambitie van dit programma is ouderen zo lang mogelijk veilig laten fietsen. Doortrappen motiveert ouderen zelf maatregelen te nemen om veilig te blijven fietsen. Het gebruik van een fietshelm komt aan bod in het programma evenals allerlei vaardigheden die horen bij het veilig berijden van een e-bike. Het huidige beleid richt zich op het gericht stimuleren van het dragen van een helm in combinatie met het investeren in een veilige (fiets)infrastructuur om zo de kans op fietsongevallen verder te verkleinen. De provincie Utrecht is voorzichtig met het ontwikkelen van een brede (publieks)campagne voor het dragen van een fietshelm vanwege het draagvlak. Partijen als Fietsersbond, VVN en SWOV denken wisselend over het actief stimuleren van een fietshelm. De provincie houdt de ontwikkelingen nauwlettend in de gaten, maar kiest er voorlopig voor om helmgebruik gericht te stimuleren in Doortrappbijeenkomsten en in te zetten op fietsvaardigheidstraining.
	20	SWOV concludeert dat het vaak misgaat op wegen in gemeentelijk beheer. Past de provincie een rol om als middenbestuur gemeenten te ondersteunen in fietsverbeteringen?	<p>Aangezien de meeste verkeersdoden op gemeentelijke wegen vallen, zetten we maximaal mogelijk in op regionale samenwerking door middel van kennisdeling, dataverstrekking, afstemming, subsidiëring en inhoudelijke ondersteuning. Bovendien vervult de provincie een regierol bij het aanvragen van Rijkssubsidie, waar ook de Utrechtse wegbeheerders gebruik van maken.</p> <p>Afspraken om samen op te trekken en intensiever samen te werken zijn vastgelegd in de 'Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid' en in de 'Intentieverklaring Verkeersveiligheid'. Hierin is in</p>

			het bijzonder aandacht besteed aan de verbetering van de regionale fietsveiligheid.
--	--	--	---