

RIJDEN ZONDER INVLOED

ZET JE LICHT AAN!

BOB

NO NO

30

30

SCHOOL

BUURTHUIS



Verkeersveiligheid

Provinciale inzet

11 april 2024

Opzet van de presentatie

1. Wat doet de provincie t.a.v. verkeersveiligheid?
2. Stand van zaken: cijfers en trends
3. Inzet op verkeersveiligheid vanuit drie pijlers:
 - Veilige verkeersdeelnemer
 - Veilige infrastructuur
 - Regierol
4. Aanpak meest onveilige locaties
5. Conclusie
6. Vragen

1. Wat doet de provincie?

De provincie heeft een rol als **wegbeheerder** en **regievoerder**

Wegbeheerder:

1.150 km provinciale wegen, zeer divers wegennet:

- Wegen door bebouwde kommen
- 60 km/h-wegen, soms met fietsers op de rijbaan
- 80 km/h-wegen
- 100 km/h-wegen,
 auto- en autosnelwegen

En ruim 1.400 km fietspaden





1. Wat doet de provincie?

Wat willen we bereiken?

Landelijke ambitie: Strategisch Plan Verkeersveiligheid

- Nul verkeersslachtoffers in 2050
- Motie Geurts (Tweede Kamer): in 2030 halvering t.o.v. 2020

Doelstelling (Gelderland)

Jaarlijkse daling van het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers

Deze ambitie en doelstelling staan onder druk

1. Wat doet de provincie?

- Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2024-2027

Doelstelling: jaarlijkse daling van het aantal ernstige verkeersslachtoffers

Ambitie: aansluiten bij landelijk (halvering 2030, 0 in 2050)

Aanpak gebaseerd op:

- **Risicogestuurd** →
het voorkómen van ongevallen
- **Integraal** →
veilige weg, veilige verkeersdeelnemer en
handhaving
- **Gezamenlijk** →
alle partijen, overheden, belangenorganisaties én
weggebruiker



2. Stand van zaken: cijfers en trends

Welke instrumenten hebben we?

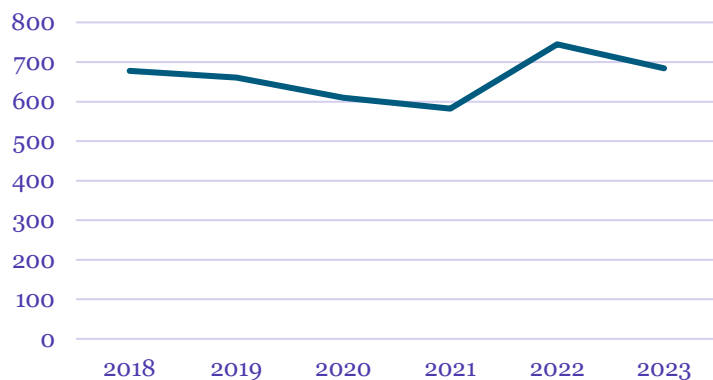
- Politieregistratie: ongevallen die door de politie zijn geregistreerd in de periode 2014-2023
 - NB:** niet alle ongevallen worden geregistreerd, met name onder fietsers
- Gelders verkeersveiligheidsmodel: ongevalsrisico voor alle wegen en kruispunten
- Landelijke bronnen: CBS en SWOV
- Eigen ervaringen en observaties

2. Stand van zaken: cijfers en trends

Welke trends zien we bij de geregistreerde ongevallen?

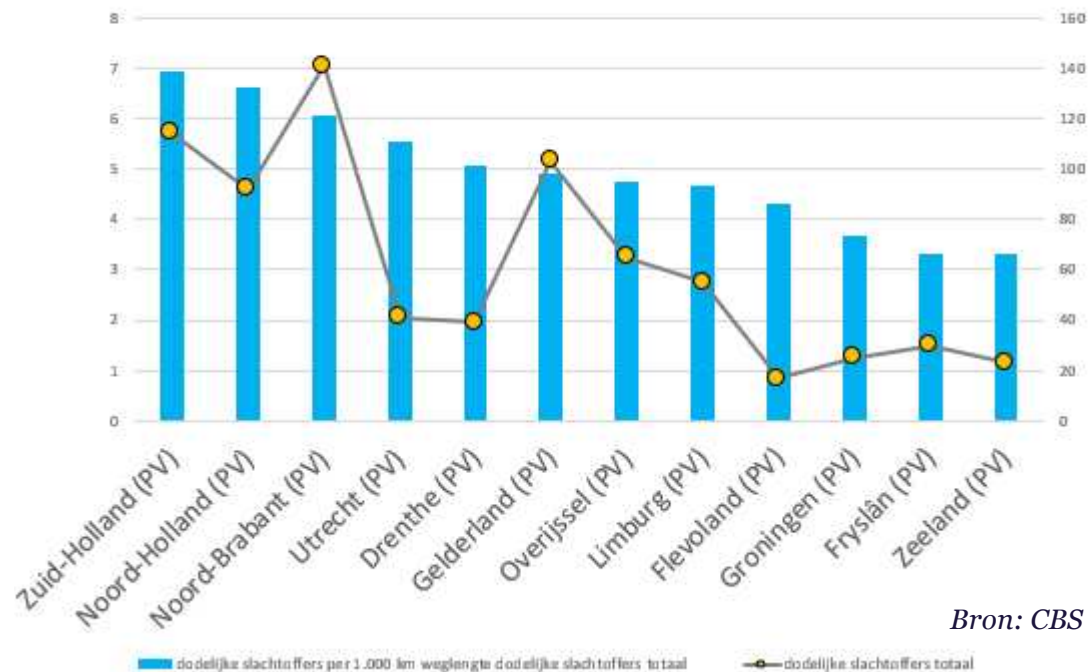
Landelijk en in relatie tot andere provincies

verkeersdoden landelijk



Bron: CBS

aantal dodelijke verkeersslachtoffers totaal en per 1.000 km weglengte



Bron: CBS

2. Stand van zaken: cijfers en trends

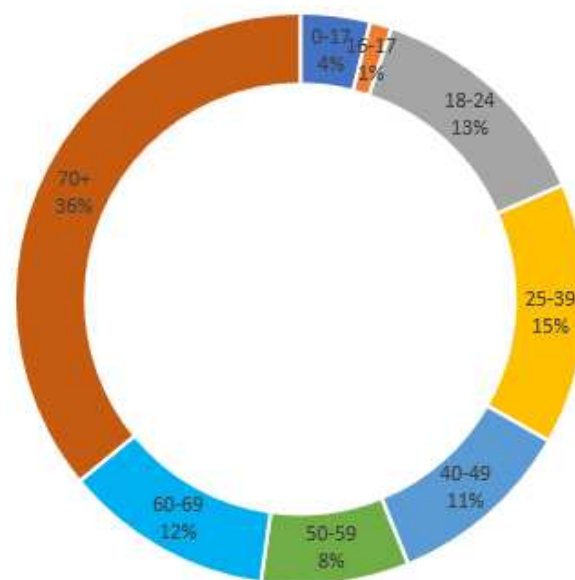
Welke trends zien we bij de geregistreerde ongevallen?

Naar vervoerswijze en leeftijd (2018-2022)



Bron: CBS

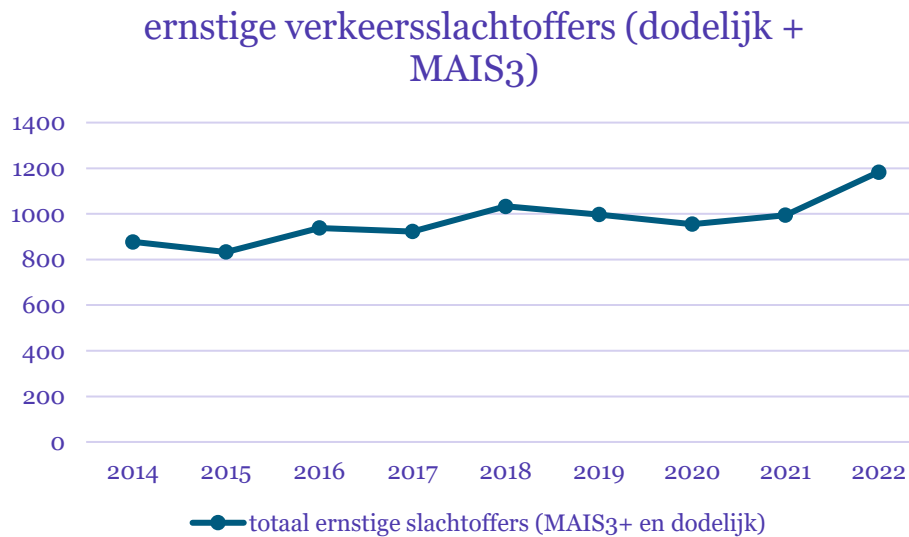
dodelijke slachtoffers naar leeftijd



Bron: politieregistratie

2. Stand van zaken: cijfers en trends

Wat betekent dit voor de Gelderse doelstelling?



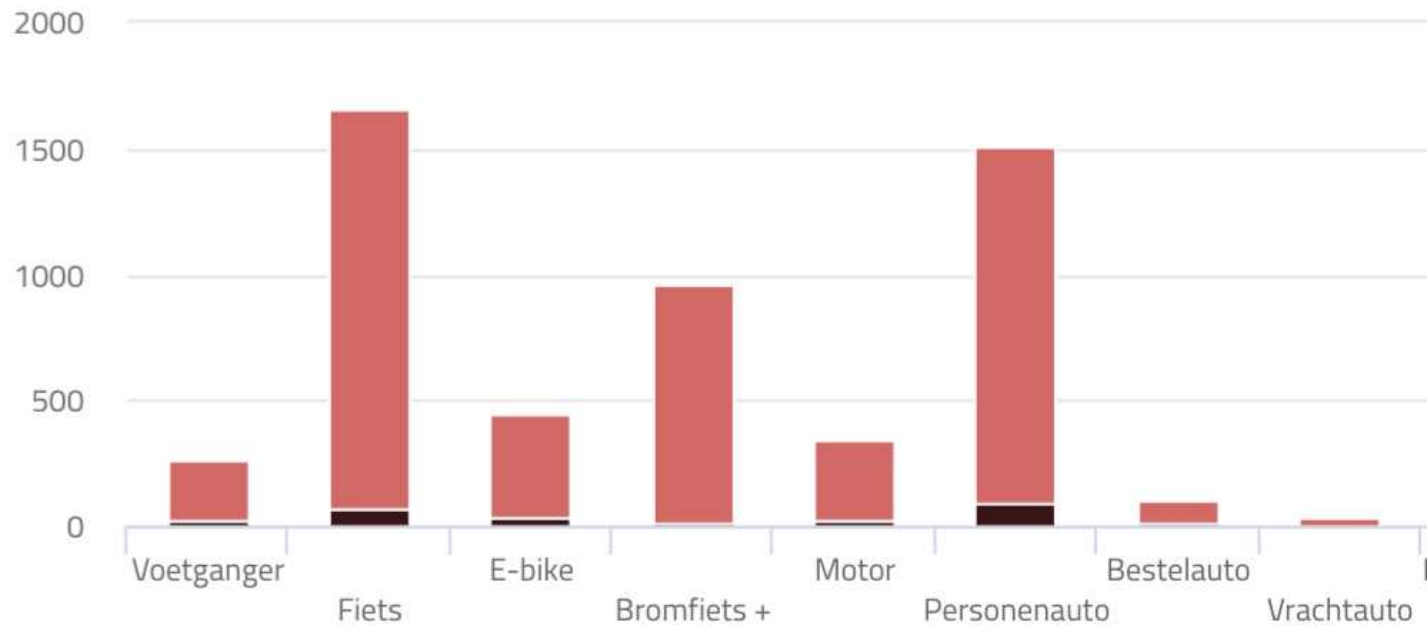
2. Stand van zaken: cijfers en trends

Welke trends zien we bij de geregistreerde ongevallen?

- Bij slachtofferongevallen fiets: veel onderregistratie. Momenteel wordt in opdracht van de provincie door de SWOV een onderzoek gedaan naar de Staat van de verkeersveiligheid in Gelderland. Vanuit dit onderzoek krijgen we meer inzicht in deze aantallen. De verwachting is dat de slachtofferongevallen fiets veel hoger liggen dan uit de politieregistratie blijkt.
- Ontwikkelingen nieuwe vervoersmiddelen op fietspad/fietsinfra
- Er wordt steeds meer gefietst en ouderen blijven langer fietsen.

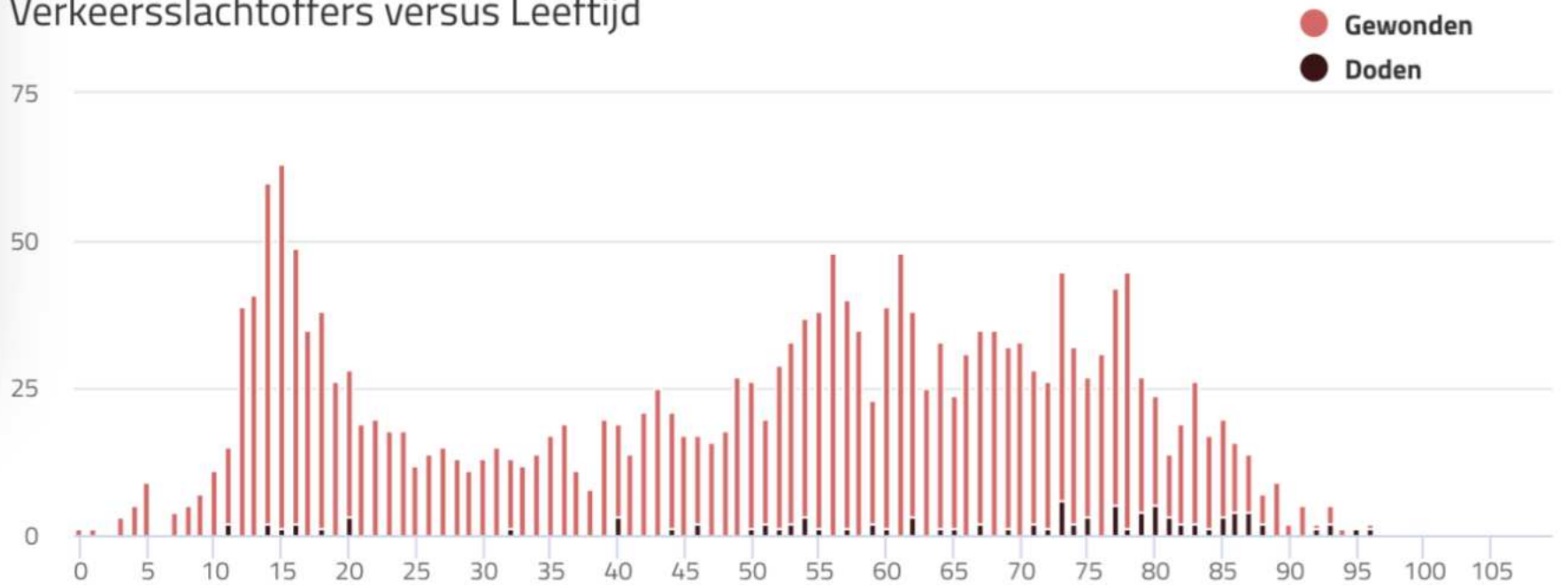
2. Stand van zaken: cijfers en trends

Verkeersslachtoffers versus Vervoerswijze



2. Stand van zaken: cijfers en trends

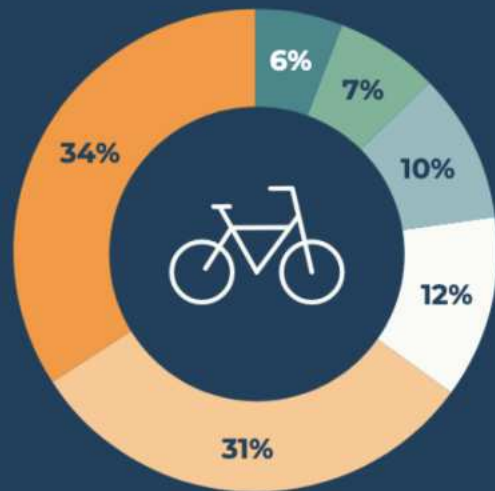
Verkeersslachtoffers versus Leeftijd



Fiets en e-bike 2021, 2022, 2023

2. Stand van zaken: cijfers en trends

Verdeling slachtoffers per fietstype



- Gewone fiets
- Elektrische fiets
- Mountainbike
- Racefiets
- Bromfiets
- Snorfiets

Risicogroepen

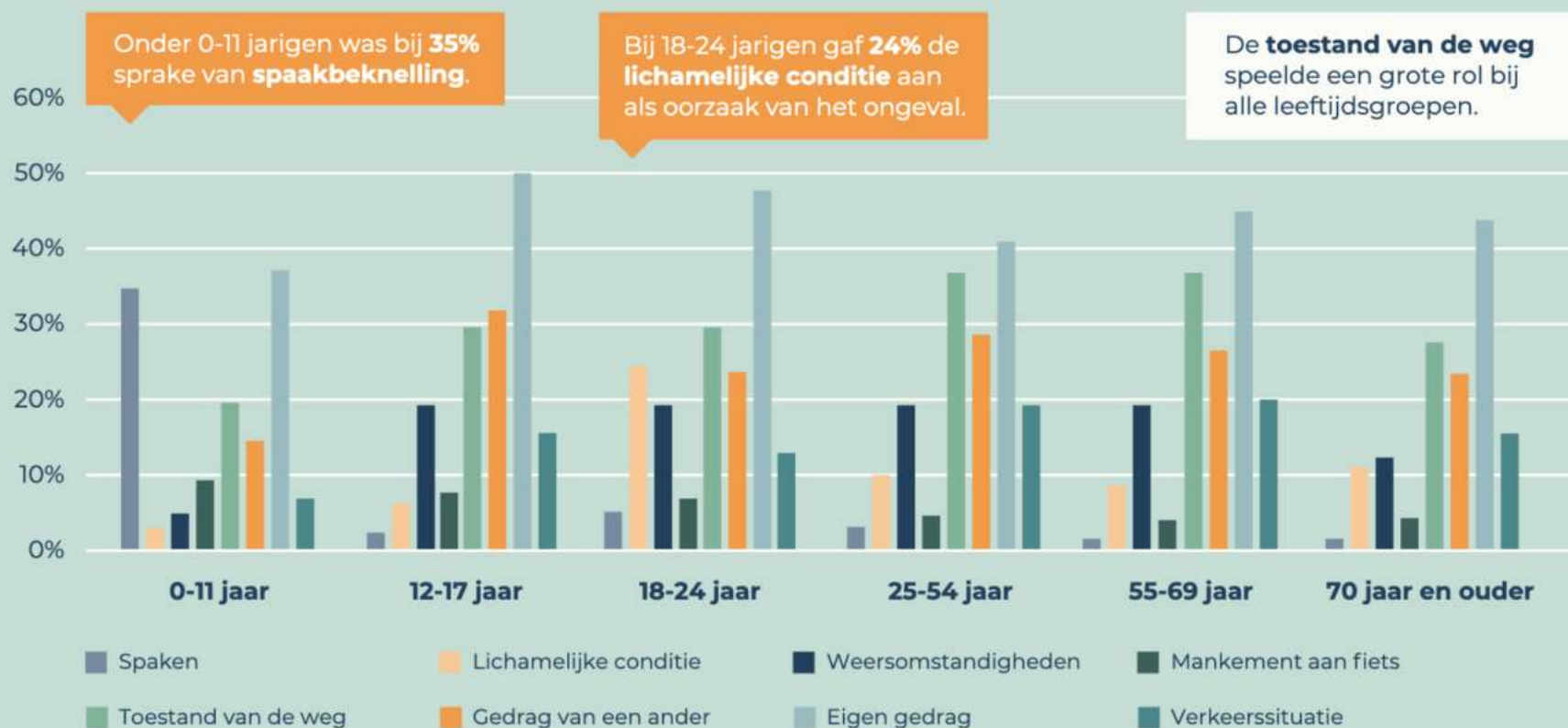


Kans op een SEH-bezoek in vergelijking met gewone fiets

Gecorrigeerd voor leeftijd, geslacht, gefietste kilometers, overgewicht, lichamelijke klachten en medicijngebruik.

2. Stand van zaken: cijfers en trends

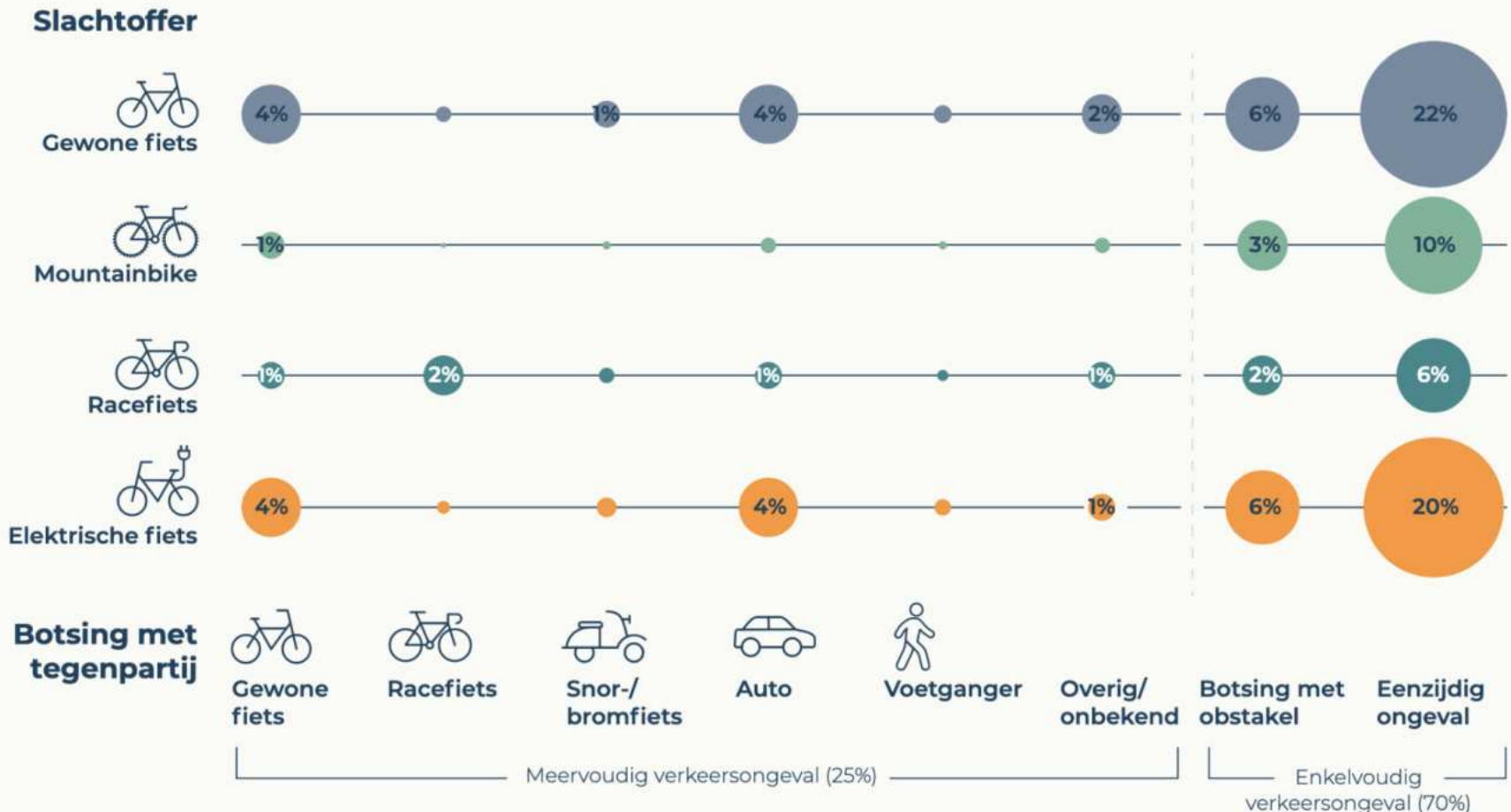
Oorzaken van fietsongeval



(bron: VeiligheidNL)

2. Stand van zaken: cijfers en trends

Aard van het fietsongeval

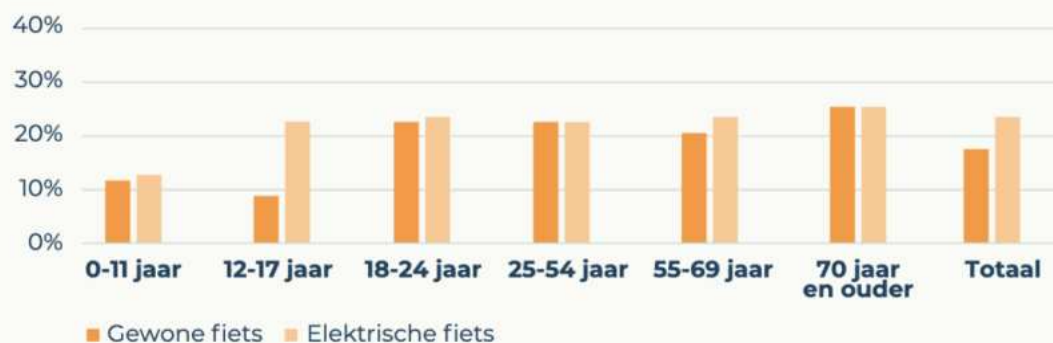


Ongevallen met een onbekend verkeersmechanisme zijn niet opgenomen in dit figuur (5%)

(bron: VeiligheidNL)

2. Stand van zaken: cijfers en trends

Hersenletsel per fietstype en leeftijdsgroep



Van alle slachtoffers liep **20%** hersenletsel op. Dit aandeel verschilde **niet per leeftijdsgroep**.



25% van de slachtoffers op een elektrische fiets had hersenletsel.

Fietshelm



Slechts **3%** van de slachtoffers op een gewone fiets en **2%** op de elektrische fiets droeg een helm.

3. Inzet op verkeersveiligheid

De provincie heeft een rol als **wegbeheerder** en **regievoerder**

Taken binnen deze rollen:

- Veilige infrastructuur
- Veilig weggebruik
- Regierol:
 - Kennisontwikkeling
 - Ondersteuning gemeenten (meeste slachtoffers vallen op gemeentelijke wegen)
 - Communicatie



Wisselwerking

3. Inzet op verkeersveiligheid

Veilige verkeersdeelnemer

- Locatiegerichte concrete (gedrags-)acties
- Vergroten bereik verkeerseducatie 10-18 jaar
- Intensiveren aanpak oudere fietser (onder andere stimuleren fietshelm)
- Aanpak veilige snelheid waar nodig door gedragsinterventies
- Intensiveren gedragsinterventies Rijden onder invloed (alcohol en drugs), Afleiding en Fietsverlichting
- Veiliger gebruik van fietspaden, in verband met toenemende drukte

Extra inzet op:

Veilige weggebruiker

- kwetsbare groepen: educatie (0-18 jaar) en Doortrappen voor ouderen
- aanpak risicogedrag (alcohol, drugs, afleiding, snelheid en fietsverlichting)
- maatwerkaanpak o.a. wildaanrijdingen, pilots (droneonderzoek drukke fietspaden, fietslampautomaten voor studenten)

3. Huidige inzet op verkeersveiligheid

Voorbeelden

VRIJWILLIGE ALCOHOL- EN DRUGSTESTEN TIJDENS DE VIERDAGSEFEESTEN IN NIJMEGEN

Bezoekers van de Vierdaagsefeesten in Nijmegen kunnen van 15 tot en met 21 juli 2023 zelf ervaren hoe gevaarlijk afleiding en alcohol/drugsgebruik in het verkeer zijn. De campagne teams van Rijden zonder Invloed en MONO zijn alle dagen aanwezig. Er zijn drie acties in de stad: de Virtual Reality Afleiding-bike, de alcohol- en drugstest en het MONO-frame.



3. Huidige inzet op verkeersveiligheid

Veilige infrastructuur

Veilige infrastructuur

- Vergevingsgezinde inrichting, zeker ook de fietspaden
- Geloofwaardige inrichting: weg moet het gewenst gedrag uitlokken → “niet alleen een bordje plaatsen”. Wel zien we ondanks inrichting veel snelheidsovertredingen

Veilige snelheid

- Past de snelheid bij de weginrichting? Implementatie GOW30 / GOW60
- Hoe kan de snelheid beïnvloed worden (verkeersgedrag)
- Hoe is de snelheidsnaleving en handhaving?

Veilige voertuigen

- Nederlands wagenpark is relatief oud terwijl juist nieuwe auto's over slimme systemen beschikken. Nieuwe technologieën=kans én bedreiging.

3. Huidige inzet op verkeersveiligheid

Regierol

- Overkoepelende communicatiestrategie
- Ongevalsregistratie verbeteren
- Doorontwikkelen Gelders verkeersveiligheidsmodel naast ongevalsdata
- Meer handhaving, samenwerking OM intensiveren
- Meedenken met gemeenten, subsidiëren

3. Huidige inzet op verkeersveiligheid

Verkeersveiligheidsmodel

- Risicogestuurd werken, niet *uitsluitend* kijken naar plekken waar ongevallen gebeuren
- Ongeval is risico x blootstelling → risico verminderen is minder ongevallen
- Niet alle ongevallen worden geregistreerd
- Er zijn minder duidelijke 'blackspots'



4. Aanpak meest onveilige locaties

Komende periode: meest onveilige locaties aanpakken

- Aanpak gericht op plekken die als onveilig ervaren worden:
 - Gesprekken met belangenorganisaties, zoals Fietsersbond en VVN
 - Gesprek met PS
 - Klachten/meldingen, provincieloket
 - Ervaringen provincie en gemeenten

Dit levert een lange lijst met (potentieel) onveilige locaties op.

Vervolgens toetsen aan diverse criteria en shortlijst samenstellen



4. Aanpak meest onveilige locaties

Welke criteria?

Signalen uit de provincie

- signalen van inwoners
- signalen van belangenorganisaties
- signalen uit de politiek

Inhoudelijk

- Ongevallenanalyse en risicomodel
- Kwetsbare verkeersdeelnemers
- Draagt bij aan fietsbeleid (HFN)
- Doorstroming gemotoriseerd verkeer
- Doorstroming OV
- Gebiedsontwikkeling

Haalbaarheid

- Kosteneffectiviteit
- Realiseerbaarheid (o.a. grondaankoop nodig, procedures)
- Kans op cofinanciering/subsidie
- Status (trajectprogrammering / solitaire projecten?)

4. Aanpak meest onveilige locaties

Voorbeelden van mogelijke locaties – verschillende type problematiek



100 km/h



80 km/h, fietsers op stroken



80 km/h, krap profiel

≡ provincie
Gelderland

4. Aanpak meest onveilige locaties

Voorbeelden van mogelijke locaties – verschillende type problematiek



60 km/h, fietsers op stroken



50 km/h, komtraverse



Kruispunten en oversteeklocaties

5. Conclusie

In 2027 is het aantal ernstige slachtoffers gedaald door:

- De meest onveilige plekken aan te pakken, waarbij we kijken naar plekken die onveilig worden ervaren, hoge risico's en ongevallen
- Extra in te zetten op kwetsbare groepen, zoals:
 - oudere fietser met programma doortrappen en fietshelmactie
 - kinderen en jongeren: 75% maakt via school gebruik van het provinciale lesaanbod
- Risicogedrag tegen te gaan, zoals
 - rijden onder invloed van alcohol en drugs (m.n. lachgas)
 - telefoongebruik in het verkeer
- Regierol van de provincie uit te breiden
 - doorlopende communicatiecampagne over verkeersveiligheid
 - data- en kennisdeling met regio's en partners



Vragen