

Raadsvoorstel

Zaaknummer 1008210

Onderwerp:

Strategisch plan verkeersveiligheid

Vergaderdatum raad: 8 februari 2024

Geheim: Nee

Steller: Dennis Woning

Portefeuillehouder: Wethouder Van Montfoort

Beslispunten

1. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) (met daarin een risicoanalyse) vast te stellen.

Inleiding

In het nationaal verkeersveiligheidsbeleid is een verschuiving ingezet van 'reactief beleid' op basis van ongevals cijfers naar een 'risico-gestuurd' verkeersveiligheidsbeleid. Op 14 februari 2019 is hiertoe het Startakkoord SPV ondertekend. Hierin is afgesproken dat (lokale en regionale) overheden een gedegen analyse verkeersveiligheid binnen hun beheergebied opstellen. Het proactief werken aan verkeersveiligheid betekent vroegtijdig risico's detecteren in het verkeerssysteem en gericht effectieve maatregelen treffen om deze risico's te verkleinen of weg te nemen. Hierdoor zullen er uiteindelijk ook minder slachtoffers vallen. Voorkomen is immers beter dan genezen.

De basis van het risicogestuurd werken is het benoemen en in kaart brengen van de belangrijkste risicosituaties in het verkeerssysteem (de risicoanalyse). In deze risicogestuurde aanpak wordt niet alleen naar ongevallen en slachtoffers gekeken. Met een risicoanalyse gericht op doelgroepen en het wegennet wordt inzichtelijk welke factoren leiden tot potentieel gevaarlijke situaties in het verkeerssysteem. Aan de hand van risico-indicatoren wordt inzichtelijk gemaakt hoe vaak en in welke mate bepaalde risicofactoren (wegkenmerken, omstandigheden of gedragingen) voorkomen.

Vervolgens is het zaak deze inzichten te vertalen naar maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren door het ongevalsrisico te verkleinen. En dat in de vorm van integrale maatregelpakketten waarbij infrastructurele en gedragsbeïnvloedingsmaatregelen op elkaar zijn afgestemd (de driehoek mens, weg, voertuig in balans). En met duidelijke rollen voor de verschillende betrokken partijen, overheden en wegbeheerders (rijk, provincie, regio en gemeente), maatschappelijke en overige partners. Hieruit volgt het daadwerkelijk programmeren van de maatregelen in een uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid, dat op elk niveau ook zo goed mogelijk aansluit bij beheer- en onderhoudsprogramma's en afgestemd op het mobiliteitsbeleid.

Uit de risicoanalyse blijkt dat er infrastructuur binnen de gemeente Vijfheerenlanden aanwezig is die niet voldoet aan de Duurzame Veilige inrichtingskenmerken. Hoe minder deze infra daaraan voldoet, hoe slechter de score. Vervolgens is gekeken naar data zoals het aantal ongelukken en de



snelheid en op die manier is de prioriteit bepaald. De infra die het slechtste scoort is gelabeld onder A en B en opgenomen in de rapportage. In het uitvoeringprogramma wordt voorgesteld de infra aan te pakken en te laten voldoen aan Duurzame Veilige inrichtingskenmerken. Bij de daadwerkelijke uitvoering zal ook worden gekeken of aanpassingen te koppelen zijn aan het groot onderhoudsprogramma.

Naast infrastructurele maatregelen kan verkeersveiligheid ook verbeterd worden door gedragsbeïnvloeding. Gedragsbeïnvloeding kan door middel van educatie of door handhaving. Samen met de provincie wordt ingezet op verkeerseducatie en ook vindt er regulier overleg met de politie plaats. De vastgestelde risicoanalyse zal worden gedeeld met de politie en de provincie om zo optimaal te kunnen inzetten op gedragsbeïnvloeding.

Deze versie van de risicoanalyse is een geüpdatete versie. De eerdere versie was minder nauwkeurig met minder data.

Beoogd effect

Een omslag bewerkstelligen van een reactieve naar een proactieve aanpak met als doel vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.

Argumenten

1.1 en 2.1 Het is van belang om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen.

Uit onderzoek is gebleken dat door een proactieve aanpak (risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid) het aantal verkeersslachtoffers lager ligt dan bij een reactieve aanpak (beleid op basis van ongevalcijfers).

1.2 en 2.2 Hiermee wordt ingezet op een verschuiving van een subjectieve verkeersveiligheid naar een meer objectieve verkeersveiligheid.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid vindt dan plaats op basis van data in plaats van verbeteren van de verkeersveiligheid aan de hand van klachten van inwoners of aan de hand van een incident.

1.3 en 2.3 De risicoanalyse is een voorwaarde voor het aanvragen van subsidie.

De provincie Utrecht heeft ook een eigen risicoanalyse maar die is niet zo op maat gesneden als deze risicoanalyse.

1.4 en 2.4 Verkeersveiligheid is een belangrijk thema in de raad.

Om die reden is de risicoanalyse ook geagendeerd voor de lange termijn agenda en wordt het SPV vastgesteld door de raad

Risicoparagraaf

1.1 Minder draagvlak bij inwoners.

Verkeersveiligheid wordt aangepakt aan de hand van data en minder aan de hand van klachten.

Betrokkenheid pers

Informeren via besluitenlijst.



Financiële paragraaf

Eén van de doelstelling van het coalitieakkoord is dat wij een verkeersveilig, leefbaar en bereikbaar Vijfheerenlanden willen, waarbij de bereikbaarheid van bestaande wijken en dorpen is gewaarborgd en nieuwe woongebieden goed ontsloten worden door openbaar vervoer, (snel)fiets en auto. Om dit doel te realiseren is er een bedrag van € 100.000 jaarlijks beschikbaar gesteld door de raad. Ook zijn er een aantal afspraken gemaakt en concrete acties beschreven in het coalitieakkoord. In de concrete acties staat onder andere vermeld dat er een risicoanalyse verkeersveiligheid uitgevoerd gaat worden. Naar aanleiding van de conclusies daarvan is er een uitvoeringsagenda verkeersveiligheid opgesteld. Deze risicoanalyse en uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid zijn onderdeel van deze afspraken die voortvloeien uit het coalitieakkoord. € 100.000 is door de raad beschikbaar gesteld via het coalitieakkoord (62102000/438200). Mocht dit bedrag niet voldoende zijn dan zal er extra geld worden gevraagd. Verder zal ook na deze collegeperiode geld nodig zijn voor het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid.

Participatieparagraaf

Bij het daadwerkelijk nemen van maatregelen op wegvakken en kruispunten zullen de bewoners worden betrokken maar ook belangenorganisaties zoals de fietsersbond, VVN en het Platform Gehandicaptenebeleid.

Duurzaamheidsparagraaf

Niet van toepassing.

Communicatieparagraaf

Hier liggen kansen om proactief te communiceren door de analyse in versimpelde vorm op de website te zetten met een planning op hoofdlijnen erbij.

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Vijfheerenlanden,

De secretaris,

de burgemeester,

W.J. (Judith) de Jonge

S. (Sjors) Fröhlich

Bijlagen

230512 SPV risicoanalyse en UP Vijfheerenlanden - 2022 (definitief) (003) juni 2023

