

Informatie voor de raad

Onderwerp	-	Verkeersongevallencijfers 2020 en actuele ontwikkelingen
Portefeuillehouder	-	R.W.J. van Leeuwen (wethouder)
Eenheid	-	Ruimtelijke Ontwikkeling
Contactpersoon	-	J. Oppedijk
Contactgegevens	-	j.oppedijk@dalfsen.nl
Openbaarheid	-	Openbaar

Behandeld in collegevergadering van
Behandeling in raadsvergadering van

7 september 2021
27 september 2021

Kernboodschap:

Het college van B&W stelt u voor kennis te nemen van:

De verkeersongevallencijfers van 2020 en nieuwe 'risicogestuurde' aanpak volgens het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.

Toelichting:

In het kader van verkeersveiligheid worden jaarlijks de ongevallencijfers gerapporteerd en actuele ontwikkelingen in beeld gebracht.

Het College van B&W vraagt u kennis te nemen van:

-de verkeersongevallencijfers 2020

-de nieuwe 'risicogestuurde' aanpak volgens het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

We zien dat de afgelopen jaren het aantal verkeersongevallen in de gemeente Dalfsen zich wat stabiliseert. Uit de informatie uit VIAstat (ongevallendatabase) blijkt dat in de jaren 2016 tot 2018 er respectievelijk 143, 133 en 124 verkeersongevallen zijn geregistreerd. In 2019 lag het aantal op 135 en in 2020 waren er 108 verkeersongevallen. Het lagere aantal verkeersongevallen het afgelopen jaar is mogelijk het gevolg van de Corona-maatregelen.

Er is landelijk onderzoek gedaan naar de invloed van de Corona-maatregelen op de verkeersveiligheid. Hieruit valt op te maken dat er een afname was van het aantal verkeersongevallen ten opzichte van de verwachting. Het aantal verkeersongevallen is echter sterker afgenomen dan het aantal verkeersslachtoffers. Dit heeft er toe geleid dat de kans om slachtoffer te worden bij een ongeval, vooral tijdens de lockdowns, beduidend groter was dan 'normaal'. Er is flink minder autoverkeer geweest en toch zijn de slachtoffercijfers van de kwetsbare vervoerswijze (voetgangers en tweewielers) weinig gedaald.

De verkeersongevallencijfers zijn voor de gemeente Dalfsen geen aanleiding tot het nemen van acute maatregelen. We zetten in op een nieuwe werkwijze voor de verkeersveiligheid. Het onderwerp verkeersveiligheid is de afgelopen jaren namelijk sterk in ontwikkeling omdat de landelijk de daling van het aantal verkeersdoden de afgelopen 10 jaar stagneert en er een stijging is van het aantal ernstige verkeersgewonden. Om dit probleem aan te pakken is door de rijksoverheid het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) vastgesteld dat een nieuwe aanpak voor de verkeersveiligheid introduceert. De gemeente Dalfsen wordt door de provincie Overijssel via het adviesbureau Royal HaskoningDHV (RHDHV) ondersteund om deze nieuwe aanpak eigen te maken.

Wat is risicogestuurd werken?

Het SPV kent een nieuwe werkwijze doordat het uitgaat van een proactieve, risicogestuurde aanpak in plaats van een reactieve aanpak op basis van ongevallen. Dat laatste is onwenselijk, onder andere omdat een groot deel van de verkeersonveiligheid (bijvoorbeeld niet geregistreerde en bijna-ongevallen, risicovol gedrag) buiten beeld blijft. Het structureel aanpakken van de problematiek en onderbouwen van de gewenste maatregelen en beleid is daarmee lastig.

Een risicogestuurde aanpak daarentegen streeft er naar ongevallen te voorkomen door de

belangrijkste risico's in het verkeerssysteem aan te pakken. Er wordt informatie verzameld en geanalyseerd over specifieke risicofactoren – wegkenmerken, omstandigheden of gedragingen – die de kans op gevaarlijke verkeerssituaties vergroten. Na inschatting van de risico's wordt er preventief actie ondernomen door de verantwoordelijke organisatie(s).

Deze aanpak vraagt een integrale blik, onderlinge verbondenheid en samenwerking met partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de verkeersveiligheid. Overheden, maatschappelijke partners, bedrijven en burgers werken samen om tot een cultuuromslag te komen en de aanpak landelijk, regionaal en lokaal te implementeren.

Een belangrijke pijler is digitale data (geografisch) die als input voor de analyses dient. De beschikbaarheid van data en de toepassingen om de data betrouwbaar met elkaar combineren (in een viewer), is volop in ontwikkeling.

Met de introductie van het SPV is een proces in gang gezet om de verkeersveiligheid een impuls te geven die het gezien de ontwikkelingen van de laatste jaren nodig heeft. Het werken volgens de risicogestuurde aanpak heeft echter tijd nodig en zal de komende jaren stapsgewijs steeds meer haar toegevoegde waarde in de praktijk laten zien.

Financiën:

Het informeren over de ongevallencijfers en de SPV aanpak heeft geen financiële consequenties. De uitvoering van kleine verkeersveiligheidsmaatregelen is voorzien in de beschikbare middelen van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan.

Communicatie:

Over het aanleveren van ongevallencijfers is overleg geweest met de politie IJsselland. Veilig Verkeer Nederland Dalfsen wordt nog geïnformeerd over de ongevallencijfers en betrokken bij de uitwerking van het SPV.

Vervolg:

De ongevallencijfers worden betrokken bij het opstellen van het Actieplan Verkeersveiligheid en bij het prioriteren van verkeersveiligheidsprojecten. Er wordt verder gewerkt aan het leren werken met de 'risicogestuurde' aanpak conform het SPV.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Dalfsen,

de burgemeester
drs. E. van Lente

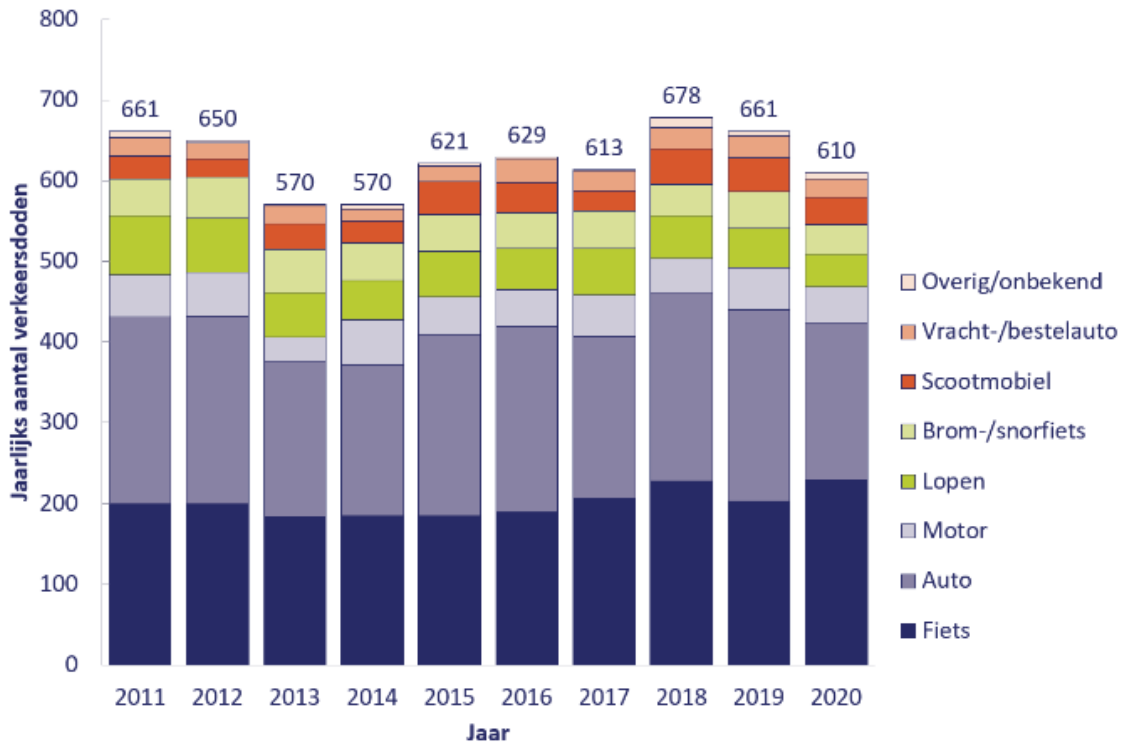
de gemeentesecretaris/algemeen directeur
Ing. S.A.D.C. van Geffen

BIJLAGE 1 ONGEVALLENCIJFERS LANDELIJK EN GEMEENTE DALFSEN

1. LANDELIJKE ONGEVALLENCIJFERS

In dit hoofdstuk wordt eerst een overzicht en duiding gegeven van de landelijke ontwikkeling van het aantal verkeersdoden. Daarna wordt een toelichting gegeven op de landelijke ongevallencijfers van 2020, dit naar aanleiding van de invloed van de Corona-maatregelen op het verkeer.

A. Hoe heeft het aantal verkeersdoden in Nederland zich de laatste tien jaar ontwikkeld?



Afbeelding 1 Verkeersdoden in Nederland naar vervoerswijze. Bron: SWOV (2021). SWOV-Factsheet, april 2021. SWOV, Den Haag.

De bovenstaande afbeelding toont de ontwikkeling van het (door het CBS vastgestelde) aantal verkeersdoden in de laatste tien jaar, naar vervoerswijze. Slachtoffers onder auto-inzittenden daalden tot enkele jaren terug nog tot 187 in 2014, maar hierna is het aantal doden onder auto-inzittenden weer gestegen tot 237 in 2019; in 2020 daalde dit aantal tot 195. Ook bij voetgangers zagen we tot 2013 een gestage daling, maar sindsdien fluctueert het aantal overleden voetgangers rond de 50 en 60. In 2020 waren het er minder: 41. Bij de andere vervoerswijzen is de algehele daling in verkeersdoden tot 2013 minder duidelijk terug te zien.

Voor fietsers lijkt er al jaren geen sprake meer te zijn van een daling. Sinds 2000 was het aantal doden onder fietsers niet zo hoog als in 2020 (229). Er waren in 2017 voor het eerst meer verkeersdoden onder fietsers dan onder auto-inzittenden. In 2018 en 2019 lag die verhouding net weer andersom, maar in 2020 zijn er weer meer fietsers dan auto-inzittenden overleden in het verkeer. Het CBS geeft aan dat minstens 74 (32%) van de fietsers een elektrische fiets bereden. De verkeersdoden die vielen in de categorie 'scootmobiel/invalidervoertuig' waren volgens het CBS sinds 2009 allemaal berijder van een scootmobiel.

Duiding 2020

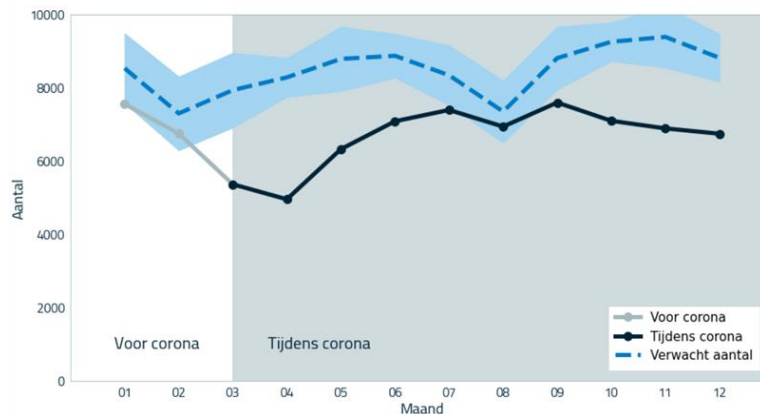
We zien dat het aantal verkeersdoden de afgelopen 10 jaar redelijk stabiel gebleven is (na een scherpe daling vanaf de jaren 70). Daarentegen zien we wel een toename van het aandeel verkeersdoden onder de kwetsbare verkeersdeelnemers. Met name het aantal fietsers dat verongelukt zien we de afgelopen jaren toenemen. Het jaar 2020 was daarop geen uitzondering.

B. Ongevallencijfers 2020 beïnvloed door Corona

De ongevallencijfers over 2020 zijn sterk beïnvloed door de verschillende Corona-maatregelen, zoals het thuiswerken en de lockdowns. Er is onderzoek gedaan naar deze invloed door het verkeerskundig ICT-bureau VIA. Onderstaand worden kort de conclusies weergegeven.

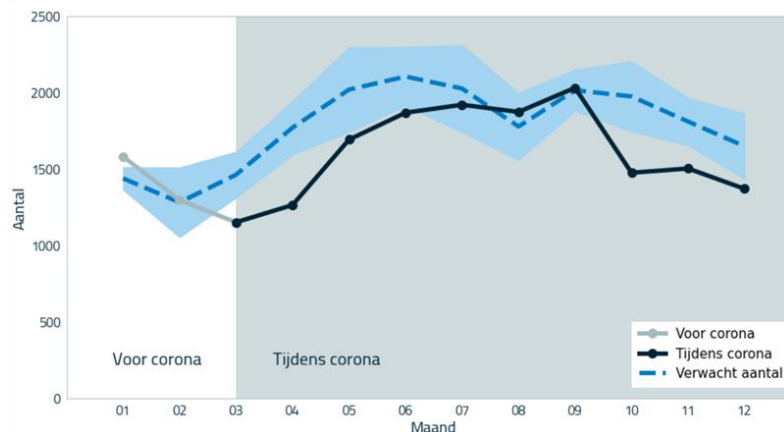
Ongevallencijfers

De verwachte en werkelijke ongevallencijfers zijn met elkaar vergeleken (zie afbeelding 2). Hieruit blijkt dat het totaal aantal ongevallen in 2020 21% lager ligt. Tijdens de lockdown was in april zelfs sprake van 40% minder ongevallen en in november lag dit 27% lager.



Afbeelding 2: Verloop van het landelijke werkelijke aantal verkeersongevallen (STAR) in 2020 versus het verwachte verloop met spreiding van 95%-betrouwbaar.

Het totaal aantal verkeersslachtoffers, zie afbeelding 3, ligt in 2020 11% lager dan verwacht (8% minder verkeersdoden en 11% minder verkeersgewonden). Opvallend is de stijging in april terwijl het aantal verkeersongevallen in die maand juist daalde, 29% minder slachtoffers versus 40% minder ongevallen. De piek in september lijkt het gevolg van het mooie weer en meer fietsvakanties dan normaal.



Afbeelding 3: Verloop van het werkelijke aantal verkeersslachtoffers (STAR) in 2020 versus het verwachte verloop met spreiding van 95%-betrouwbaarheid.

Het aantal verkeersongevallen neemt sterker af dan het aantal verkeersslachtoffers. Dit leidt ertoe dat de kans om slachtoffer te worden bij een ongeval, vooral tijdens de lockdowns, beduidend groter was dan 'normaal'. Er is flink minder autoverkeer en toch dalen de slachtoffercijfers van de kwetsbare vervoerswijze (voetgangers en tweewielers) weinig.

Rijsnelheden

De verkeersdruk op de ontsluitingswegen heeft een direct effect op de snelheid en een bijzonder effect op het aantal slachtoffers. Bij de 'lagere' verkeersdruk tijdens de eerste lockdown stijgt de

snellheid en daarmee de kans op slachtoffers. Bij een 'net geen file' verkeersdrukte daalt de snellheid en daarmee de kans op slachtoffers.

Omstandigheden

De Corona-maatregelen veranderen het verkeer dusdanig dat de kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers) nog kwetsbaarder lijken te worden, ook al is er minder autoverkeer onderweg. Kenmerkend is dat de slachtoffers een mix betreft van alle leeftijden, waarbij ouderen minder zijn vertegenwoordigd. Een groot deel van de ongevallen vonden plaats buiten de spits op een doordeweekse dag, veelal binnen de bebouwde kom.

Duiding 2020

Per voertuigkilometer zijn er meer slachtoffers gevallen. Door de Corona-maatregelen waren de omstandigheden in het verkeer met name voor kwetsbare vervoerswijzen slechter.

2. ONGEVALLENCIJFERS¹ GEMEENTE DALFSEN

In de toelichting op gemeentelijke ongevalcijfers wordt in de onderdelen A t/m D een overzicht gegeven van de verkeersongevallen in de periode 2016-2020. Vervolgens wordt het thema snelheid toegelicht en overzicht van onveilige trajecten en kruispunten gegeven.

De gegevens die onderstaand weergegeven zijn, zijn afkomstig uit de BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage Dalfsen 2016-2020 van STAR (Smart Traffic Accident Reporting). STAR is een initiatief van de politie, Verbond van Verzekeraars en VIA (Verkeerskundig ICT bureau). STAR heeft efficiënte ongevallenregistratie tot doel, zodat er een betrouwbare ongevallen-analyse kan worden gemaakt. De politie verstrekt de gemeente geen ongevalgegevens meer, maar neemt deel in het initiatief STAR.

A. Totaalaantal verkeersongevallen 2016-2020 per jaar

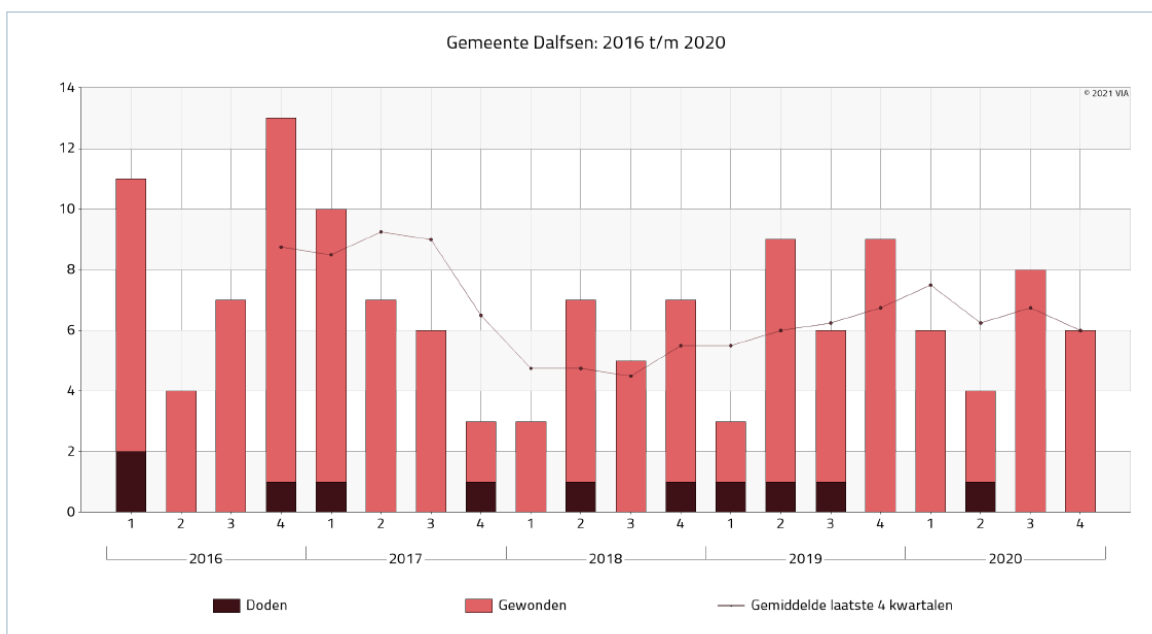
In de onderstaande tabel is het aantal verkeersongevallen in de gemeente Dalfsen opgenomen, inclusief het aantal gewonden en doden dat daarbij is gevallen. Met 108 verkeersongevallen in 2020 is er sprake van een daling (van bijna 20%) ten opzichte van voorgaande jaren. Het aantal gewonden is nagenoeg gelijk gebleven.

Tijdperiode	Status	Verkeersongevallen	Gewonden	Doden
2016	Definitief	143	32	3
2017	Definitief	133	24	2
2018	Afgesloten	124	20	2
2019	Afgesloten	135	24	3
2020	Afgesloten	108	23	1
Totaal		643	123	11

© 2021 VIA, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdperiode

B. Vergelijking verkeersslachtoffers 2016-2020 per kwartaal

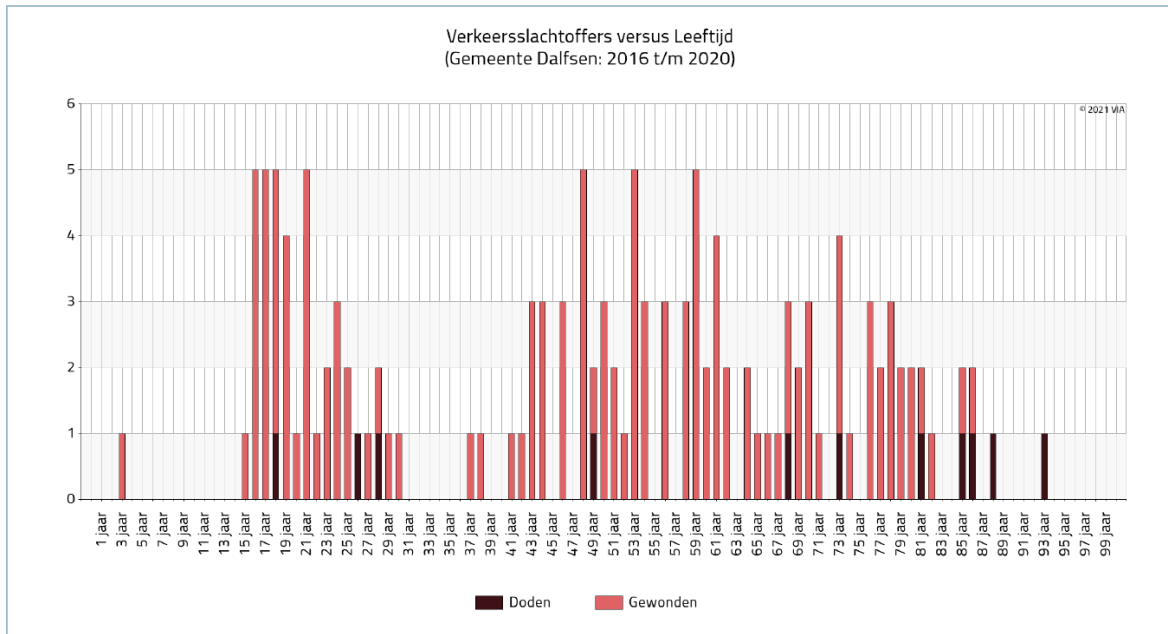
Voor het monitoren van de verkeersveiligheid is het belangrijk het aantal ongevallen en slachtoffers per jaar onderling te vergelijken. De volgende grafiek brengt het aantal verkeersslachtoffers per kwartaal in beeld, uitgesplitst naar doden en gewonden. De lijn van de grafiek geeft het voortschrijdend gemiddelde aan van het aantal verkeersslachtoffers van de meest recente 52 weken.



¹ De aangehaalde cijfers, tabellen en grafieken zijn afkomstig uit de BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage Dalfsen 2016-2020 van STAR, d.d. 7 april 2021 en VIA

C. Verkeersslachtoffers 2016-2020 naar leeftijd

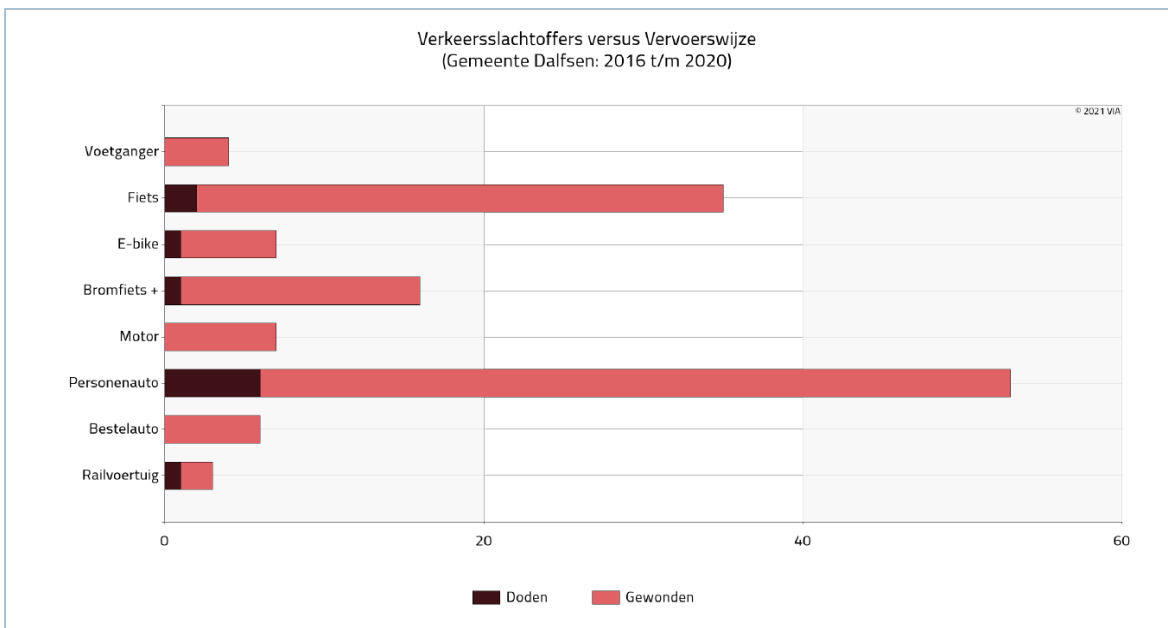
De volgende grafiek geeft de verdeling weer van het aantal verkeersslachtoffers voor de verschillende leeftijd.



Onder de jongeren, in de leeftijd van 12 tot en met 24 jaar, valt 24% van de slachtoffers. Meer dan 50% van de dodelijke slachtoffers was 73 jaar of ouder.

D. Verkeersslachtoffers 2016-2020 naar vervoerswijze

De volgende grafiek geeft de verdeling weer van het aantal verkeersslachtoffers voor de verschillende vervoerswijze.



Noot: niet alle ongevallen met voetgangers en fietsers worden geregistreerd.

Ongeveer 47% van de verkeersslachtoffers behoort tot de groep kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bike en bromfietzers+, snorfiets, scootmobiel en brommobiel).

Duiding A t/m D

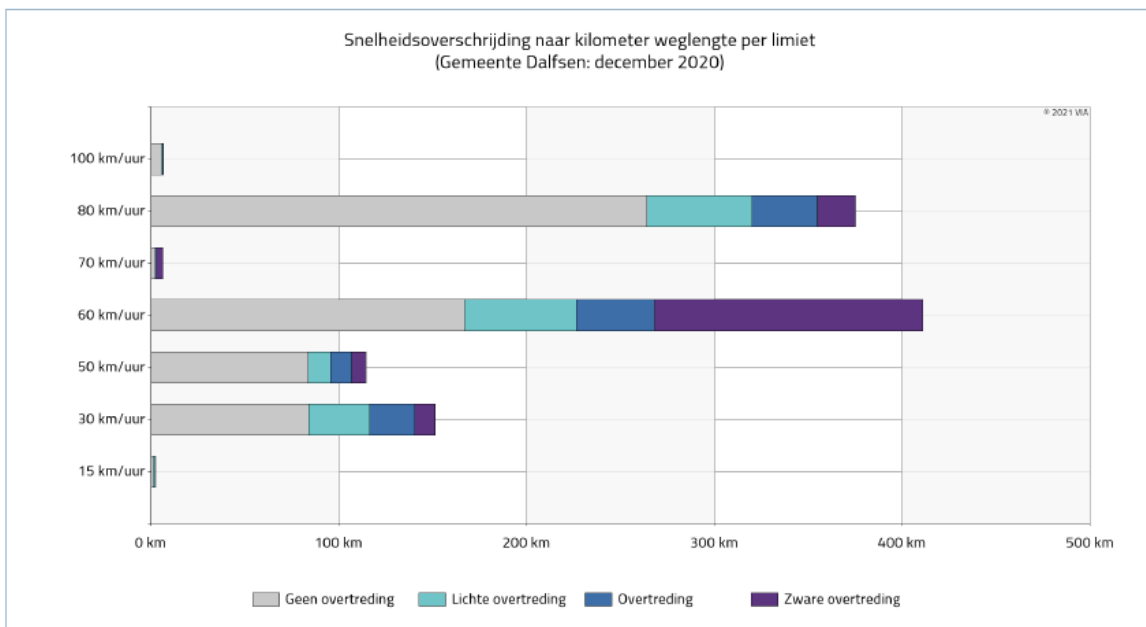
We zien in de periode 2016-2020 een lichte afname van het aantal verkeersslachtoffers de afgelopen 5 jaar. Het lagere aantal in 2020 is mogelijk het gevolg van de Corona-maatregelen en in overeenstemming met de landelijke daling in 2020 (zie 1B). Het aantal verkeersgewonden in 2020 is niet gedaald ten opzichte van vorige jaren.

Het aandeel verkeersslachtoffers dat behoort tot de groepen 'kwetsbare verkeersdeelnemers' en 'kwetsbare vervoerswijzen' is aanzienlijk en vergelijkbaar met de landelijke gegevens.

E. Snelheid

Snelheid heeft een sterke relatie met verkeersveiligheid. Een beleid gericht op het terugdringen van de overschrijding van de wettelijke toegestane snelheidslimieten leidt tot het afnemen van het aantal ongevallen en de ernst van verkeersongevallen. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid. Een van deze thema's is 'Snelheid in het verkeer'. (Een toelichting op het SPV 2030 is in bijlage 2 opgenomen.)

De grafiek toont de verschillende klassen van snelheidsovertredingen per snelheidslimiet, uitgedrukt in weglengte per rijrichting.



Noot: De betrouwbaarheid van de gegevens bij lagere snelheden (tot 30 km/uur) is minder groot dan bij hogere snelheden vanwege de wijze van snelheidsmeting (o.a. via autonavigatiesystemen en smartphone app's: de Floating Car Data).

Duiding E































De gemeente Dalfsen heeft relatief veel wegen met een 60 km/u snelheidsregime (meer dan 400 km). Op deze wegen zien we dat het aandeel snelheidsovertredingen boven de 50% ligt. Waarbij bijna 30% veel te hard rijdt. Op de overige wegen houdt ruim 50% zich wel aan de geldende snelheidslimiet met maar een heel klein deel zware overtredingen.

F. Onveilige trajecten en kruispunten volgens de CROSS methode

Omdat de ongevallenregistratie de afgelopen jaren verbetert, is van steeds meer ongevallen de gps-locatie bekend. Hierdoor kan een koppeling worden gemaakt met data over de gereden snelheid. Het combineren van deze gegevens wordt de CROSS-methode genoemd en past bij het risicogestuurd werken volgens Strategisch Plan Veiligheid 2030. Deze methode combineert de ongevallencijfers van de afgelopen 5 jaar (ongevalsscore) met de gereden snelheid op de doorgaande routes (snelheidsscore). De ongevallen wegen zwaarder dan de snelheidsoverschrijdingen.

Deze 'Top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten' moet wel genuanceerd worden gehanteerd. Er zijn in de risicogestuurd benadering in het SPV 2030 immers 9 risicothema's opgenomen. Snelheid en ongevallen zijn slechts 2 van de 9 thema's. Daarnaast betreft het alleen de doorgaande routes en geldt dat niet alle verkeersongevallen zijn meegenomen vanwege het ontbreken van een exacte locatie. Onderaan de tabellen heeft ook de opsteller (STAR) enkele nuancerende opmerkingen gemaakt.

Top 10 meest onveilige trajecten volgens de CROSS-methode

1	0		N377 DALFSEN, HARDENBERG	Ongevallen	
				Snelheid	
2	0		N758 DALFSEN	Ongevallen	
				Snelheid	
3	+5		N340 DALFSEN	Ongevallen	
				Snelheid	
4	-1		N758 DALFSEN, ZWOLLE	Ongevallen	
				Snelheid	
5	+19		VILSTERSESTRAAT DALFSEN	Ongevallen	
				Snelheid	
6	+4		DOMMELERDIJK DALFSEN	Ongevallen	
				Snelheid	
7	+5		N340 DALFSEN, OMMEN	Ongevallen	
				Snelheid	
8	+12		TOLHUISWEG, VILSTERSEWEG DALFSEN, OMMEN	Ongevallen	
				Snelheid	
9	+13		N348 DALFSEN, OMMEN	Ongevallen	
				Snelheid	
10	+9		N340 DALFSEN	Ongevallen	
				Snelheid	

© 2021 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2020) en ongevallen (2016 t/m 2020)

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de locatie niet exact bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.































Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere geweging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: doordat de 'recente ongevallenjaren-weging' dit jaar voor het eerst wordt toegepast zijn de positieverschuivingen groter.

Als we de wegen die in beheer van de provincie zijn buiten beschouwing laten, is de top 3 van Dalfsen op basis van deze methode:

1. Vilstersestraat
2. Dommelerdijk
3. Tolhuisweg, Vilsterseweg

Top 10 meest onveilige kruispunten volgens de CROSS-methode

1	+5		BURGEMEESTER BACKXLAAN, DOMMELERDIJK, N758, OOSTEINDE <small>DALFSEN</small>	Ongevallen 	Snelheid 
2	-1		N757, ZWARTEWEG <small>DALFSEN</small>	Ongevallen 	Snelheid 
3	-1		ARENDNEVENWEG, BOSMANSWEG, N758 <small>DALFSEN</small>	Ongevallen 	Snelheid 
4	-1		ACHTERKAMPWEG, POSTHOORNWEG <small>DALFSEN</small>	Ongevallen 	Snelheid 
5	+4		N758, VELDWEWEG, WESTEINDE <small>DALFSEN</small>	Ongevallen 	Snelheid 
6	+6		LEMELERVELDSEWEG, TWENTSEWEG <small>DALFSEN</small>	Ongevallen 	Snelheid 
7	+6		BURGEMEESTER BACKXLAAN, PRINSES BEATRIXLAAN, SPIL <small>DALFSEN</small>	Ongevallen 	Snelheid 
8	-3		BURGEMEESTER BACKXLAAN, GOUDENREGENSTRAAT <small>DALFSEN</small>	Ongevallen 	Snelheid 
9	-5		EBBENWEG, N758 <small>DALFSEN</small>	Ongevallen 	Snelheid 
10	+8		ENGELLANDWEG, N340 <small>DALFSEN</small>	Ongevallen 	Snelheid 

© 2021 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2020) en ongevallen (2016 t/m 2020)

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de locatie niet exact bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voorkomen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: doordat de 'recente ongevallenjaren-weging' dit jaar voor het eerst wordt toegepast zijn de positieverschuivingen groter.

Duiding F

De top 10 van onveilige trajecten en kruisingen wordt als input beschouwd voor verdere analyse. Ze worden betrokken bij het nader bestuderen van risicolocaties conform de SPV-werkwijze. Daarbij worden ook andere aspecten, zoals (veilige) weginrichting, meegewogen. Er is geen aanleiding om tot acute acties over te gaan. De uitvoering van projecten conform het GVVP (waarin verkeersveiligheidsprojecten zijn opgenomen) wordt verder ter hand genomen.

BIJLAGE 2 STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID EN DOORWERKING DALFSEN

1. Waarom het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030?

Vanaf de jaren 70 is een scherpe daling ingezet van het aantal verkeersdoden. De afgelopen 10 jaar is deze daling gestagneerd en blijven steken rond 600 verkeersslachtoffers per jaar. De afgelopen jaren is de verkeersveiligheid in Nederland verslechterd omdat daarnaast het aantal ernstig verkeersgewonden blijft stijgen. Om deze trend te doorbreken hebben het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Justitie en Veiligheid, het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en vervoersregio's gezamenlijk het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 opgesteld. De 'nieuwe' aanpak vanuit het SPV heeft tot doel opnieuw een dalende trend in de slachtoffercijfers te realiseren met de ambitie van nul verkeersdoden.

2. Wat is risicogestuurd werken?

Het SPV kent een nieuwe werkwijze doordat het uitgaat van een proactieve, risicogestuurde aanpak in plaats van een reactieve aanpak op basis van ongevallen. Dat laatste is onwenselijk, onder andere omdat een groot deel van de verkeersonveiligheid (bijvoorbeeld niet geregistreerde en bijna-ongevallen, risicovol gedrag) buiten beeld blijft. Het structureel aanpakken van de problematiek en onderbouwen van de gewenste maatregelen en beleid is daarmee lastig.

Een risicogestuurde aanpak daarentegen streeft er naar ongevallen te voorkomen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem aan te pakken. Er wordt informatie verzameld en geanalyseerd over specifieke risicofactoren – wegkenmerken, omstandigheden of gedragingen – die de kans op gevaarlijke verkeerssituaties vergroten. Na inschatting van de risico's wordt er preventief actie ondernomen door de verantwoordelijke organisatie(s).

Deze aanpak vraagt een integrale blik, onderlinge verbondenheid en samenwerking met partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de verkeersveiligheid. Overheden, maatschappelijke partners, bedrijven en burgers werken samen om tot een cultuuromslag te komen en de aanpak landelijk, regionaal en lokaal te implementeren.

Een belangrijke pijler is digitale data (geografisch) die als input voor de analyses dient. De beschikbaarheid van data en de toepassingen om de data betrouwbaar met elkaar combineren (in een viewer), is volop in ontwikkeling.

3. Hoe ziet het SPV-traject eruit?

Het ministerie heeft in het SPV de eerste jaren van de looptijd aangemerkt als periode om te leren werken met de risicogestuurde aanpak. Vanuit de samenwerking tussen de provincie Overijssel en de inliggende gemeenten is een gefaseerd traject opgestart om de risicogestuurde aanpak naar de praktijk te vertalen en om deze in te gaan bedden in de reeds bestaande beleids- en uitvoeringsprocessen. Royal HaskoningDHV (RHDHV) ondersteunt de provincie en gemeenten met procesmatige en inhoudelijke begeleiding. De insteek is een combinatie van individuele begeleiding van gemeenten en afstemming in regionaal verband. Dit helpt om de in sommige opzichten vernieuwende aanpak op korte termijn al resultaten op te laten leveren en een goede basis te leggen voor de nodige verdere verbetering van de verkeersveiligheid de komende jaren.

Het traject bestaat uit 3 fases, waarvan fase 1 en 2 al hebben plaatsgevonden.

- Fase 1 (2019) risico inventarisatie: een inventarisatie van meest opvallende risicothema's op provincie- en gemeenteniveau.
- Fase 2 (2020) risicoanalyse en uitvoeringsagenda: op basis van de uitkomsten van fase 1 zijn voor provincie en gemeenten afzonderlijk risicoanalyses en uitvoeringsagenda's verkeersveiligheid opgesteld¹. Ook is een gezamenlijke Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid

¹ Omdat dit onderdeel is van het leertraject betreft het documenten met ambtelijke status. Het laat zien wat in lijn met het SPV wordt verwacht in de manier waarop we in de toekomst omgaan met verkeersveiligheid. Het opgeleverde rapport is daarom geen uitputtend document maar is een werkdocument dat over de tijd blijft ontwikkelen.

Overijssel 2021-2024 opgesteld. Hiermee is in de Bestuurlijke Overleggen Mobiliteit in december 2020 ingestemd.

- Fase 3 (2021) uitvoeringsprogramma: in deze huidige fase worden de maatregelrichtingen doorvertaald naar concrete maatregelen voor de periode t/m 2024. Om dat gestructureerd te doen, worden er meerjarige uitvoeringsprogramma's opgesteld, voor de provincie en elke gemeente.

Binnen de uitvoeringsprogramma's worden jaarplannen uitgewerkt met concrete maatregelen die volgen uit de risicogestuurde aanpak en aansluiten op financiële, uitvoerings- en planningstechnische mogelijkheden (werk met werk maken). Daarnaast sorteren de jaarplannen voor op mogelijkheden voor subsidieaanvragen via de regelingen van de provincie (UVP/DUVV) en de cofinancieringsregeling Investeringsimpuls Verkeersveiligheid van het Rijk (de eerste tranche was in 2020, de tweede tranche is voorzien in 2022). De jaarplannen leveren daarmee input voor de keuze van projecten en het indienen van subsidieaanvragen, en zijn naar verwachting in het najaar van 2021 gereed.

4. Wat levert het op?

Voor gemeenten heeft risicogestuurd werken meerdere voordelen:

- Een groot deel van de verkeersveiligheidsrisico's heeft betrekking op het gebruik van gemeentelijke wegen. Risicogestuurd werken leidt daarom verhoudingsgewijs voor gemeenten tot veel inzichten die de verkeersveiligheid ten goede komen.
- Risico's en mogelijke maatregelen worden uitgebreider onderbouwd op basis van diverse typen beschikbare gegevens (inclusief, maar niet alleen ongevallen). Deze onderbouwing helpt de gemeente een weloverwogen keuze van maatregelen te maken, verkeersveiligheidsproblemen structureel aan te pakken, en maatregelen te koppelen aan andere thema's en domeinen, zoals beheer en onderhoud, fiets, ouderen- en jeugdzorg.
- Werken volgens de SPV principes en de risicogestuurde onderbouwing van projecten en maatregelen sluit aan bij de subsidieregelingen van het Rijk en de provincie.

Met de introductie van het SPV is een proces in gang gezet om de verkeersveiligheid een impuls te geven die het gezien de ontwikkelingen van de laatste jaren nodig heeft. Het werken volgens de risicogestuurde aanpak heeft echter tijd nodig en zal de komende jaren stapsgewijs steeds meer haar toegevoegde waarde in de praktijk laten zien. Zo werken we samen naar nul verkeersdoden.