



# VERKEERSVEILIGE OMGEVING

REGIO ARNHEM NIJMEGEN

POSITION PAPER

**SLIM**

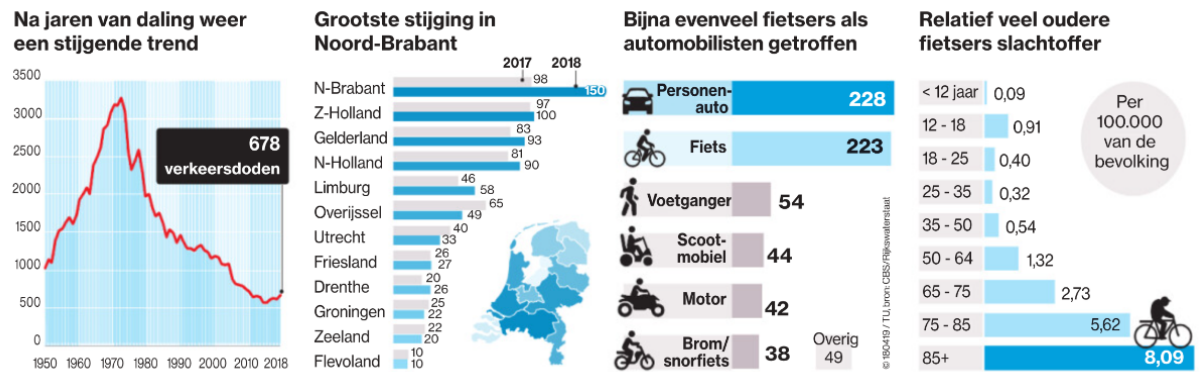
regio **arnhem  
nijmegen**

**POSITION PAPER VERKEERSVEILIGHEID - REGIO ARNHEM NIJMEGEN**

“Iedereen elke dag weer veilig thuis!”

**Inleiding**

De verkeersveiligheid in Nederland heeft een nieuwe impuls nodig. De daling van het aantal verkeersdoden stagneert, terwijl het aantal verkeersgewonden toeneemt. Het aantal verkeersslachtoffers stijgt, ook in onze regio (Zie figuur 1: Bron de Gelderlander 18-04-2019). Dit veroorzaakt veel persoonlijk leed voor de slachtoffers maar ook voor hun naaste omgeving.



Figuur 1: Het aantal verkeersslachtoffers in Nederland

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft op 5 december 2018 een Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 aan de Kamer aangeboden. Het Ministerie zet zwaar in door alle wegbeheerders bij de uitwerking te betrekken. Op 14 februari 2019 is door de koepels van Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen het Startakkoord voor het SPV 2030 getekend. Hoofdpijn van het plan: Alles uit de kast om verkeersveiligheid te verbeteren, risico-gestuurd en uitgewerkt op regionaal niveau.

Wij zijn een duurzaam, verbonden én een economisch krachtige regio. Wij gaan voor een gezonde, veilige, schone en welvarende regio. Het regionale netwerk in de regio Arnhem Nijmegen is de draaischijf van Oost-Nederland. Of ze nu oost-west of noord-zuid lopen, ze zijn van strategisch belang! Zonder ingrijpen zal de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid in de regio Arnhem Nijmegen de komende jaren fors onder druk komen te staan. De regio Arnhem Nijmegen wil dat het mobiliteitssysteem in, rondom en tussen de steden een goede, duurzame en veilige bereikbaarheid biedt, modaliteiten onderling zijn verknoopt en worden benut op hun specifieke kwaliteiten. De interactie tussen het stedelijke en het regionale mobiliteitssysteem draagt bij aan een duurzaam veilige leefomgeving en een gezonde leefstijl. Verkeersveiligheid is voor de regio Arnhem Nijmegen een belangrijk thema.

**Strategisch plan verkeersveiligheid**

De gemeenten in de regio Arnhem Nijmegen hebben ieder hun eigen verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van haar (verkeersveiligheids)beleid. In deze position paper hebben wij de aanbevelingen gescreend op gebied van voorlichting en educatie en waar wij als wegbeheerders invloed hebben bij het nemen van concrete maatregelen en interventies (o.a. fysieke maatregelen). Met het SPV is een eerste stap gezet. Het is aan de regio om dit verder uit te werken. Samen met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost Nederland heeft een aantal gemeenten uit de regio het voortouw genomen om het SPV 2030 te vertalen naar regionale speerpunten voor de periode 2019-2022. De regio kan een stimulerende en ondersteunende rol spelen. Onze ambitie betekent dat wij de handen ineenslaan om een zo groot mogelijk effect op de verkeersveiligheid te bereiken. Wij zullen ook de uitvoering samen met het ROV Oost-Nederland oppakken en sluiten daarbij aan bij het Meerjarenprogramma 2019-2022 en het jaarprogramma van het ROV Oost Nederland.

Ingezet wordt op de volgende vijf kernelementen:

1. Meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid;
2. Meer regionale verbondenheid en samenwerking (efficiency) tussen overheden en maatschappelijke organisaties;
3. Risico-gestuurd beleid door analyse van de grootste risico's;
4. Bevorderen van integraal en uniform verkeersveiligheidsbeleid – ook bij de individuele gemeenten;
5. Monitoren en bijsturen van de uitvoering in overleg.

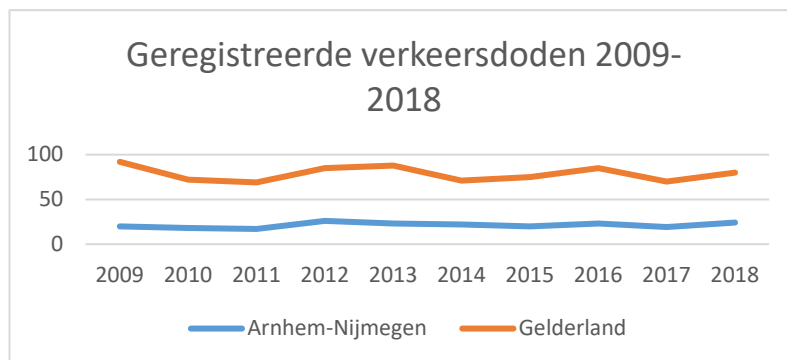
Er is een landelijk expertiseteam ingesteld, bestaande uit mensen van SWOV en CROW. Wij willen samen het expertiseteam de regionale kaders verkeersveiligheid verder uitwerken. Het tweede kwartaal van 2019 is gericht op het in beeld brengen van de behoeften van de gemeenten. Dit betreft:

- gemeenten kennis laten nemen van het SPV;
- instellen in een informatiepunt SPV, vergelijkbaar met het vroegere infopunt Duurzaam Veilig;
- opzetten van een community, website;
- organiseren van regionale bijeenkomsten;
- regionale workshops “SPV in de regio” (roadshow).

De roadshows zijn bedoeld om uitleg te geven over de begrippen (o.a. wat houdt risico-gestuurd werken in, maar ook uit welke bouwstenen bestaat de risico-analyse? Daarnaast is het de bedoeling om de ondersteuningsbehoefte op te halen (waar moet ik beginnen?). In Oost Nederland zullen wij samen met de overige regio's een algemene risicoanalyse maken. Deze kan dan worden gebruikt om in het najaar van 2019, samen met onze partners, een regionaal uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2020-2023 Arnhem Nijmegen op te stellen.

### Noodzaak regionaal verkeersveiligheidsbeleid

In de regio Arnhem Nijmegen vallen per jaar ongeveer 20-25 doden en nog eens 800 ernstig gewonden. In onderstaande grafiek is het geregistreerde aantal verkeersdoden in de periode 2009-2018 uitgezet voor zowel de regio Arnhem-Nijmegen als Gelderland.



*Figuur 2: Aantal geregistreerde verkeersdoden in de regio Arnhem Nijmegen en Gelderland. Opmerking: de grafiek is gebaseerd op de geregistreerde verkeersdoden. De registratiegraad is doorgaans zo'n 80-90%. De getallen liggen dus lager dan de officiële CBS-cijfers.*

Voor beide gebieden zou je kunnen stellen dat het aantal verkeersdoden de laatste 10 jaar redelijk stabiel is. Overigens is dit beeld ook landelijk te zien: volgens cijfers van het CBS zit het landelijk aantal verkeersdoden de laatste jaren zo rond de 650. Wel blijkt landelijk dat het aantal ernstig verkeersgewonden de laatste jaren flink is toegenomen. De inschatting is dat deze stijging zich ook in Gelderland en Arnhem-Nijmegen voordoet. De

oudere fietser is daarbij een belangrijke factor. De slachtoffers vallen voor de helft op wegen met een maximum snelheid van 50km/h en voor 20% op wegen met een maximum snelheid van 80 km/h. Op basis van de cijfers die landelijk beschikbaar zijn en op basis van de registratie door de politie kunnen we de volgende impressie geven: Van de slachtoffers zat 30% in de auto, 25% fietste en 23% zat op een brommer. Bij deze cijfers is geen rekening gehouden met eenzijdige fietsongevallen. Onder de slachtoffers zijn een aantal categorieën oververtegenwoordigd:

- Oudere fietsers
- Onervaren bestuurders:
  - Fietsers 12 – 15 jaar
  - Brom- en snorfietzers 16-17 jaar
  - Automobilisten 18 – 24 jaar

Gegevens over alcoholgebruik zijn onvolledig, geschat wordt dat 5% van de slachtoffers valt bij ongelukken waar alcohol in het spel is.

Qua trend is er dus niet veel verschil tussen Gelderland en Arnhem-Nijmegen. Wel is er een duidelijk verschil wanneer je naar het aantal verkeersdoden gerelateerd aan het inwoneraantal kijkt. Gerekend over de laatste 5 jaar vallen er in Gelderland jaarlijks gemiddeld 3,7 (geregistreerde) verkeersdoden per 100.000 inwoners. Voor Arnhem-Nijmegen ligt dit op 2,8. Een verklaring hiervoor is waarschijnlijk dat Arnhem-Nijmegen in verhouding tot de rest van Gelderland veel bebouwde kom oppervlak heeft. De snelheden liggen hier lager, hetgeen gunstig is voor de ernst van de afloop van het ongeval.

Het verkeer verandert. Het wordt met name in de stad steeds drukker op de fietspaden. Er zijn nieuwe (stillere) voertuigen, zoals de elektrische fiets. Er zit steeds meer techniek in de auto, waar we mee moeten leren omgaan. Er is meer afleiding door social media, en mensen blijven op oudere leeftijd deelnemen aan het verkeer. De veranderende omstandigheden vragen om nieuwe maatregelen. Daarnaast zijn er doelgroepen die om aandacht blijven vragen, zoals jonge onervaren bestuurders en verkeersovertreders. Met het huidige beleid slagen we er niet in te zorgen voor een trendbreuk. Er is hernieuwde, structurele aandacht nodig voor verkeersveiligheid. Iedereen heeft hierin een eigen verantwoordelijkheid: verkeersdeelnemers, overheden (landelijk, regionaal en lokaal), producenten, maatschappelijke partijen en kennisinstellingen. Al deze partijen dragen bij aan het SPV en zullen, ieder op hun eigen manier, zorgen voor een verkeersveiliger regio. Wij willen verkeersongelukken voorkómen. Als regio Arnhem Nijmegen willen wij een belangrijke bijdrage leveren aan het gezamenlijk voorkómen van ongelukken. Hierbij speelt het uitwerken van de risicoanalyses een belangrijke rol.

### **Regionale ambitie en opgave**

Verkeersveiligheid raakt ons allemaal. We moeten aan de slag! Als iedereen vanuit zijn eigen rol zijn steentje bijdraagt, zorgen we samen voor een veiligere verkeerssituatie in de regio Arnhem Nijmegen. We doen al veel, maar er liggen belangrijke kansen om het meer regionaal te doen. Door van tevoren initiatief te nemen om risico's aan te pakken, in plaats van pas maatregelen treffen als er een ongeluk is gebeurd. Onze aanpak past binnen het landelijk kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Alleen door samen te werken, kunnen wij de veiligheid in het verkeer verbeteren. Onze hoofdoggave is dat iedereen elke dag weer veilig thuiskomt. Dit is het uitgangspunt, waarin we ook onze verdere doelen mee concretiseren. Elk verkeersslachtoffer is er één te veel.

### **Regionale uitwerking**

Er zijn een negental thema's met de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid. Onze regionale aanpak volgt deze kernelementen uit het SPV. Per thema geven wij in dit document aan wat wij willen. De regionale risicoanalyse en deze position paper zijn leidraad voor de nog op te stellen uitvoeringsagenda. Voor de aanpak in de regio Arnhem Nijmegen 2019 heeft het ROV Oost-Nederland een bedrag van € 411.000,- beschikbaar (excl. Investerings van de gemeenten zelf). Het gaat hierbij om de niet-infrastructurele verkeersveiligheidsactiviteiten.

De regio zal nieuwe ontwikkelingen in het verkeer (denk aan elektrificatie / innovaties) nauw gezet volgen en zo mogelijk daar haar visie en beleid op aanpassen. Handhaving gebeurt via de driehoek. In de loop van 2019 werken wij toe naar een regionale uitvoeringsagenda verkeersveiligheid, waarin een brede samenwerking met overige partners (overheden, lobbyclubs, aanbieders etc.) zal worden uitgedragen en waarin de kaders van deze notitie verder worden uitgewerkt. Maatwerkafspraken, regionale differentiatie en de benodigde financiële middelen zullen daar een plek krijgen.

### Veilige infrastructuur

Een veilige inrichting van wegen en fietspaden is een voorwaarde voor een veilige afwikkeling van het verkeer. Een veilig ingerichte weg kan ongevallen voorkomen en de letselernst van eventuele ongevallen beperken. Dit sluit aan bij de veiligheidsvisie Duurzaam Veilig. In gevallen waar de huidige Duurzaam Veilige wegeaanpak minder effectief zal zijn, bijvoorbeeld drukke wegen waar de wooncapaciteit belangrijker is dan de verkeerscapaciteit, dient bij de uitwerking ook gekeken worden naar een alternatieve aanpak. Te denken valt aan alternatieve benaderingswijzen zoals Natuurlijk Sturen en Shared Space. Ontwikkelingen zoals de toenemende drukte in stedelijke gebieden en het toenemende fietsgebruik, zorgen voor nieuwe uitdagingen bij het veilig inrichten van infrastructuur. Daarnaast zijn de afgelopen jaren veel wegvarianten ontstaan waarbij de functie en gebruik niet altijd eenduidig zijn ('grijze wegen'). Een risicoanalyse van het wegennet in de regio Arnhem Nijmegen is een eerste stap om risicofactoren in beeld te brengen.

### WAT WILLEN WIJ:

- De regio wil graag een risicoanalyse bij groot onderhoud op de belangrijkste regionale verbindingen (Rijk/provinciale en gemeentelijke wegen). Een belangrijke voorwaarde is dat de infrastructuur op orde moet zijn;
- De regio wil dat onze wegen voldoen aan de uitgangspunten van duurzaam veilig (hierbij specifiek rekening houden met de essentiële kenmerken, en daar waar het minder effectief is dient bij de uitwerking gekeken worden naar alternatieve aanpak – denk aan natuurlijk sturen en shared space);
- De regio ondersteunt investeringen die zorgen voor een veilige inpassing van de weg in de omgeving. Hierbij zullen wij een zorgvuldige afweging maken van diverse belangen (berminrichting, landbouwverkeer, verkeersveiligheid versus biodiversiteit, CO<sub>2</sub>, stikstof etc). Wij zullen monitoren wat het effect is van de genomen maatregelen (bijvoorbeeld het effect van fietsstraten);
- De regio wil graag aandacht voor schoolroutes en haar omgeving en wil graag een uniforme aanpak.

### Heterogeniteit en homogeniteit in het verkeer

Met name in stedelijke gebieden is de ruimte beperkt en is het druk op de weg, het fietspad en het voetpad. Deze drukte neemt de komende jaren verder toe, verdere verstedelijking en groeiende mobiliteit zorgen voor meer potentiële ontmoetingen en conflicten tussen weggebruikers. Tegelijkertijd moeten nieuwe vervoerswijzen en bestaande (steeds verder ontwikkelende) vervoerswijzen allemaal van dezelfde verkeersruimte gebruik maken. Om conflicten tussen voertuigen van verschillende massa, snelheid en/of omvang te voorkomen worden de ontwikkelingen gevolgd en wordt waar nodig het toegangsregime voor bepaalde voertuigen aangepast.

### WAT WILLEN WIJ:

- De regio wil een eenduidige aanpak v.w.b. toestaan van speedpedelecs en snorfietsen;
- We onderscheiden verschillende typen fietsen en fietsers. Om veilig fietsgebruik te faciliteren zal rekening moeten worden gehouden met de verschillen tussen de vervoersvormen.;
- De regio wil werken aan nieuwe oplossingsrichtingen om het samengaan (of scheiden) van verkeersdeelnemers beter mogelijk te maken;
- Wij sluiten zoveel als mogelijk aan bij landelijke netwerken (tour de force, Platform veilig fietsen). Het bundelen van actuele kennis over o.a. fietsveiligheid wordt daarmee vergroot.

### Technologische ontwikkelingen

Informatie en data speelt in toenemende mate een rol in het verkeerssysteem. Weggebruikers zijn nagenoeg continu verbonden met hun omgeving -en geautomatiseerde systemen zorgen ervoor dat voertuigen steeds meer taken van de bestuurder kunnen overnemen. Zo kunnen noodhulpsystemen ongevallen op het laatste moment helpen voorkomen. Ook kunnen rijtaakondersteunende systemen de gebruiker assisteren of adviseren. Dergelijke systemen kunnen het verkeer veiliger maken doordat risicovol gedrag vermeden wordt. Maar de ontwikkelingen brengen ook risico's met zich mee, doordat de systemen met name in de beginfase nog niet perfect zullen werken. Het stimuleren van dergelijke rijtaak ondersteunende systemen vindt met name vanuit het rijk plaats. Vanuit de regio zullen we ons focussen op enkele aspecten hiervan, waaronder de verdere uitrol van slimme verkeerslichten om roodlichtnegatie te voorkomen. De beschikbaarheid van ongevallendata is een belangrijke bron om keuzes te maken. Dit is al jaren een zorgkindje. De registratie door de politie/verzekeraars en ziekenhuizen is niet optimaal en dient te worden verbeterd. Op dit moment is het bijvoorbeeld onduidelijk wat het aandeel verkeersslachtoffers met e-bikes is

#### WAT WILLEN WIJ

- De regio zet zich in voor verdere uitrol van slimme verkeerslichten en dat deze mede wordt gekoppeld aan de verkeersveiligheid. Slimme verkeerslichten voorkomen roodlichtnegatie en voor een meer gelijkmatige verkeersafwikkeling;
- De regio wil dat de registratiegraad van ongevallen verbeterd.

### Kwetsbare verkeersdeelnemers

Onder kwetsbare verkeersdeelnemers verstaan we verkeersdeelnemers die niet de bescherming van een voertuig om zich heen hebben, zoals voetgangers, fietsers, brom- en snorfietsers. Vanwege de beperkte bescherming heeft deze categorie een groter risico letsel op te lopen bij een verkeersongeval. Daarnaast zijn ouderen door hun (verminderde) fysieke gesteldheid kwetsbaarder dan andere verkeersdeelnemers. De regio wil dat het respect voor elkaar toeneemt door socialer verkeersgedrag. Door het gehaaste verkeersgedrag wordt er onvoldoende rekening gehouden met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers in algemeen zin en ouderen en jonge kinderen in het bijzonder. Aandacht moet uitgaan naar het beter naleven van de verkeersregels zoals meer voorrang verlenen aan voetgangers, meer tijd geven aan voetgangers om oversteekbewegingen af te maken, e.d. Naast infrastructurele aanpassingen zoals het zoveel mogelijk scheiden van voertuig categorieën met een verschillende snelheid en massa, richten we ons op veilig gedrag, waardoor kwetsbare verkeersdeelnemers zich meer bewust zijn van de risico's en kwetsbare verkeersdeelnemers zichzelf beter kunnen beschermen.

#### WAT WILLEN WIJ

- De regio wil dat kinderen veilig zelf naar school kunnen lopen en fietsen.
- De regio wil samen met het ROV Oost-Nederland jaarlijks een regionaal programma verkeerseducatie en gedragscampagne opstellen, met specifieke aandacht voor:
  - Smartphonegebruik
  - Roodlichtnegatie
  - Verlichting
  - Snelheid
  - Drugs- en drankgebruik
- De regio wil maximale samenwerking tussen de gemeenten v.w.b. het gebruik van de methoden en middelen. Hierbij zal de regio nadere afspraken maken over een brede beschikbaarheid van o.a. campagne uitingen.
- De regio wil rondom zorginstellingen aandacht voor goede inrichting (trottoirs, routes naar voorzieningen)

- Ouderen blijven langer deelnemer van het verkeer (auto en fiets). Veelal gaat het hierbij om sociaal recreatief verkeer. De regio wil dat deze groep zo lang mogelijk veilig en zelfstandig aan het verkeer kan deelnemen en zal met name dit via communicatie nader invullen.
- De regio wil stimuleren dat elke school een verkeersveiligheidsplan maakt/heeft, waar in ieder geval aandacht wordt geschonken aan:
  - Schoolroutes en -omgeving
  - Halen & brengen
  - Educatie

### Onervaren deelnemers

Kinderen, jongeren en nieuwe bestuurders vallen onder de onervaren verkeersdeelnemers. Deze groep loopt een groter risico dan ervaren bestuurders doordat ze soms nog onvoldoende bekwaam zijn, risico's minder goed kunnen inschatten, het voertuig of omgeving nog onvoldoende kennen of soms het risico bewust opzoeken. Voor scholen zijn verschillende educatiepakketten beschikbaar om basis- en middelbare scholieren wegwijst te maken in het verkeer. Aanvullend hechten we belang aan het theoretisch en praktisch verkeersexamen. We willen de deelname hieraan binnen de regio behouden. Het aanbieden van een rijvaardigheidstraining door verzekeraars, aanvullend op het rijexamen, vergroot het risicobewustzijn onder beginnende bestuurders. Naast specifieke aandacht voor kwetsbare groepen zullen wij andere doelgroepen, als daar aanleiding voor is, eveneens oppakken.

### WAT WILLEN WIJ

- De regio wil dat alle lagere scholen in de regio minimaal 1 x per 2 jaar deelnemen aan een praktisch verkeersexamen;
- Met betrekking tot beginnende autobestuurders wil de regio in samenwerking met de verzekeraars afspraken maken over korting, indien de beginnende bestuurder een aanvullende rijvaardigheidstraining heeft gevolgd;
- De regio wil stimuleren dat nieuwe Nederlanders verkeersveilig fietsen.

### Rijden onder invloed

Dat alcohol- en drugsgebruik de kans op een ongeval vergroten is algemeen bekend. Door landelijke campagnes, handhaving en een veranderde sociale norm is het alcoholgebruik in het verkeer de afgelopen decennia flink gedaald. Toch gebeuren er nog steeds dodelijke ongevallen als gevolg van alcohol of drugsgebruik. Om hier aandacht aan te besteden zetten we in op gedragscampagnes. Waar mogelijk sluiten we aan bij landelijke campagnes. Daarnaast zullen bij evenementen alcoholmeters worden verspreid onder de doelgroepen.

### WAT WILLEN WIJ

- De regio wil maximaal inzetten op rijden zonder invloed. Met name gericht op alcohol, drugs en medicijnen. Dit wil zij in samenwerking met het ROV via gedragscampagnes oppakken.
- De regio wil meewerken aan ontwikkelingen die het testen van bestuurders onder invloed van drugs beter mogelijk te maken;
- De regio wil investeren in het verspreiden van alcoholmeters onder doelgroepen.

### Snelheid in het verkeer

Het verband tussen snelheid en het risico op een ongeval of de ernst van de afloop daarvan, is uitgebreid wetenschappelijk aangetoond. Om snelheden veilig te faciliteren gelden er per snelheidslimiet inrichtingseisen. Wat bij snelheid meespeelt is dat verkeersdeelnemers zich niet altijd bewust zijn van de snelheid die ze rijden en het gevaar dat dit veroorzaakt. Het komt ook voor dat de veilige snelheid lager is dan de maximumsnelheid. Bijvoorbeeld door slecht weer, drukte of door onduidelijkheid in het ontwerp van de weg. Om risico's te

beperken zetten we in op een eenduidige inrichting (zie ook het thema veilige infrastructuur), het sturen van gedrag en handhaving.

#### WAT WILLEN WIJ

- Trajectcontrole op een aantal wegen in de regio in samenwerking met de politie, BOA's en wegbeheerder;
- Afschaling daar waar mogelijk van 50 naar 30 km/h;
- Duidelijke aanpak rondom het verschil in snelheid van elektrische fietsen/speedpedelecs en snorfietsen/bromfietsen;
- De regio wil landelijke campagnes regiobreed ondersteunen en implementeren.

#### Afleiding in het verkeer/alert in het verkeer

Nieuwe technologie biedt kansen, maar ook potentiële verkeersveiligheidsrisico's: afleiding speelt een belangrijke rol in het verkeer. Het voornaamste risico ontstaat door visuele afleiding. Als je ogen niet gericht zijn op de weg en het verkeer, is de bestuurder het meest afgeleid van de rijtaak. Vanuit het Rijk wordt aandacht besteed aan dit onderwerp onder andere door handhaving te vergroten, afspraken te maken met producenten van systemen die afleiding veroorzaken, en het communiceren van de boodschap dat afleiding in het verkeer niet gewenst is (MONO-campagne). Als regio ondersteunen we deze campagne.

#### WAT WILLEN WIJ

- De regio wil landelijke campagnes regiobreed ondersteunen en implementeren.

#### Verkeersovertreders

Een deel van de verkeersdeelnemers begaat (systematisch) verkeersovertredingen. Vaak redeneren zij, al dan niet bewust, vanuit de eigen situatie en veiligheidsperceptie zonder oog te hebben voor medeverkeersdeelnemers. In thema's 6 tot en met 8 werden al een aantal overtredingen besproken. Dit thema gaat over verkeersovertreders in het algemeen. Hiervoor willen we naast landelijke aandacht voor handhaving ook regionale aandacht. In de regio zetten we in op het koppelen van (gedrags)acties aan handhaving door politie, BOA's en handhavingsstudenten in opleiding.

#### WAT WILLEN WIJ

- De regio wil handhavingsacties koppelen aan de inzet van politie en de inzet van regionale studenten en BOA's;
- De regio wil stimuleren dat verkeersveiligheid minimaal 2x per jaar op de agenda komt van het driehoeksoverleg.