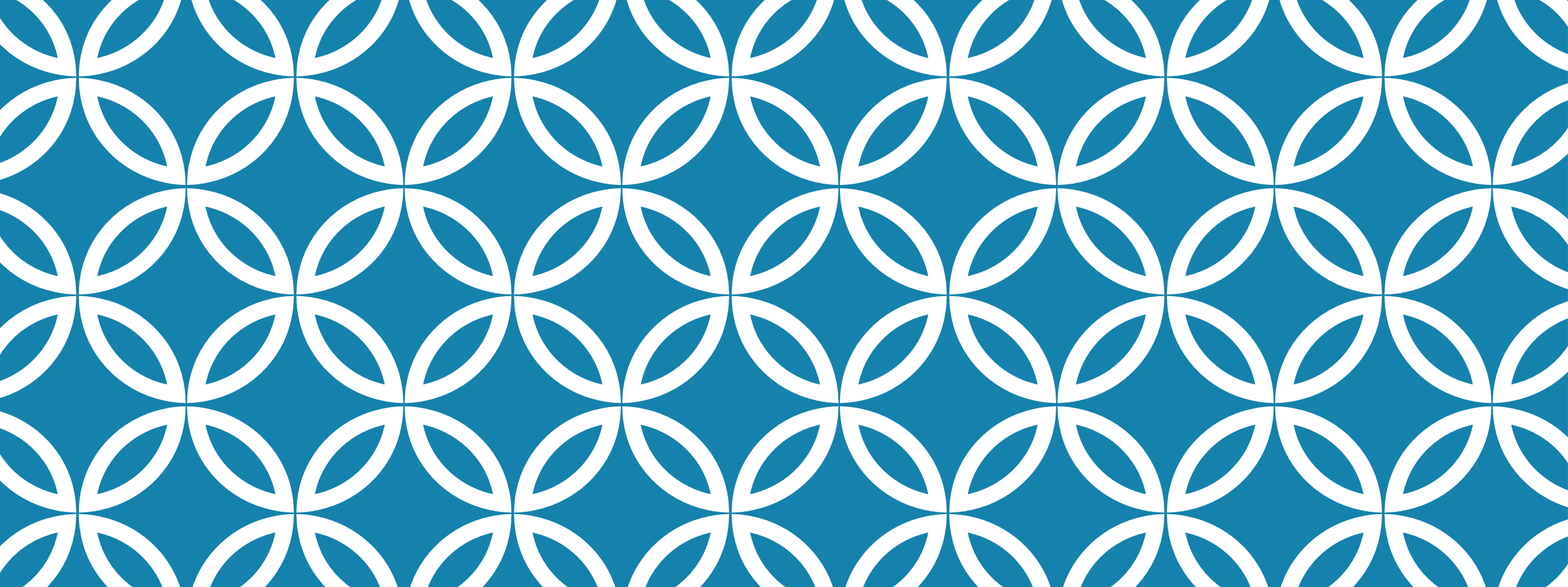




SPV2030

PRESENTATIE AAN DE COMMISSIELEDEN OMGEVING EN
ECONOMIE IN TUBBERGEN

Een presentatie van de
SPV-werkwijze in
Tubbergen

versie 30-10-2024 DEFINITIEF

WAT & WAAROM

Het gaat niet goed met de verkeersveiligheid. Doelstellingen voor verkeersveiligheid en dus minder verkeersslachtoffers worden niet gehaald. Landelijk en provinciaal niet, en ook niet in de gemeente Tubbergen.*

Door het Rijk is een nieuwe (wetenschappelijk onderbouwde) werkwijze ontwikkeld: het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (afgekort: het SPV2030). De provincie Overijssel en de Twentse gemeenten omarmen de nieuwe werkwijze.

Ook in Tubbergen wordt de nieuwe werkwijze beoogd. In deze presentatie wordt toegelicht waarom een andere werkwijze nodig is en hoe de SPV-werkwijze eruit ziet.

* Doelstellingen zoals vastgelegd in het GVVP van Tubbergen: daarin is aangegeven dat er in 2020 circa 53% minder verkeersslachtoffers zouden zijn dan in 2002. Dat betekent een daling van 30 naar ca. 15 verkeersslachtoffers.

DOELSTELLING GVVP & WERKELIJKHEID

Aantal slachtoffers in 2002 (nulmeting)	Percentage minder slachtoffers = doelstelling	Maximaal aantal slachtoffers in 2020	Werkelijk aantal slachtoffers in 2020
30	53%	15	21 - 24 (en in de jaren daarna meestal meer)

Tijdsperiode	Status	Verkeersongevallen	Gewonden	Mogelijke gewonden	Doden
2019	Afgesloten	102	40	2	3
2020	Afgesloten	81	20	3	1
2021	Afgesloten	83	26	1	2
2022	Afgesloten	94	27	3	2
2023	Afgesloten	90	21	1	0
Totaal		450	134	10	8

© 2024 VIA, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdsperiode

Actueel na Q2 2024: 21 slachtoffers in het eerste halfjaar.

HOE WILLEN WE VERDER MET VERKEERSVEILIGHEID?

De huidige aanpak is niet in staat om de doelstellingen uit het GVVP te halen.

- Veranderende omstandigheden op straat; het menselijk gedrag verandert; mensen blijven langer mobiel; nieuwe typen voertuigen; etc. En: onvoldoende financiële middelen. Meeliften met groot onderhoud is niet genoeg.

Landelijk wordt de nieuwe aanpak volgens het SPV2030 omarmd.

- Risico's worden weggenomen: het SPV voorziet in een preventieve aanpak. Ongevallen worden voorkomen en daarmee minder verkeersslachtoffers. En vinden er toch ongevallen plaats, dan is de afloop minder ernstig.

Blijven werken op de huidige manier en met de huidige financiële inzet, is geen optie als we de kans willen pakken om de verkeersveiligheid willen verbeteren.

WAT HOUDT DE SPV2030- WERKWIJZE IN?

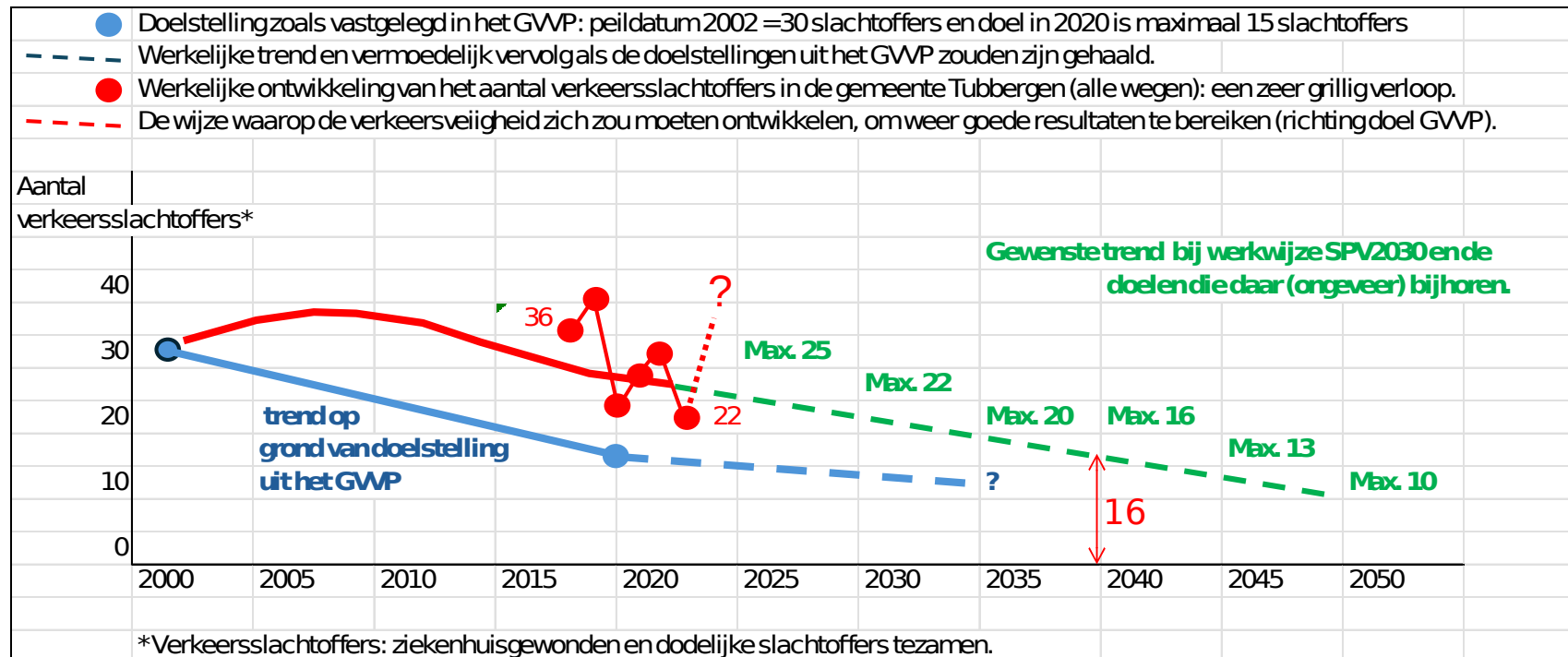
De SPV-werkwijze beoogt een preventieve aanpak. Risico's in het verkeer worden weggenomen. Dan komen er “vanzelf” minder ongevallen en verkeersslachtoffers.

De risico's zitten in de weginrichting, het gedrag van de gebruiker of het voertuig. Vooral bij de eerste twee kan gemeente iets betekenen. De invloed op het voertuig is gering (denk misschien wel fietsverlichtingsacties).

We kijken breder naar de omstandigheden waaronder ongevallen plaatsvinden. Locaties waar “toevallig” ongevallen gebeuren, zijn minder belangrijk. Risico's worden breder in beeld gebracht. De factor 'mens' en zijn gedrag worden belangrijker.

Bij een nieuwe werkwijze horen ook nieuwe doelstellingen. Hoe kun je die bepalen?

NIEUWE DOELSTELLINGEN TUBBERGEN?



Actueel:

Uit een rapportage over Q1 en Q2 van 2024 blijkt dat er in de eerste helft van dit jaar al evenveel slachtoffers zijn dan in heel 2023. Het is afwachten waar we gaan uitkomen.

Start = 2020	2025	2030	2035	2040	2045	> 2050
Max. 33	Max. 25	Max. 22	Max. 20	Max. 16	Max. 13	Max. 10

Misschien vraagt dat nog om bijstelling van de doelstellingen?
 Met name 2025

HOE PAKKEN WE HET AAN?

[1]

Wat hebben we nodig om met de SPV-aanpak te starten?

We hebben risicoanalyses nodig. Waardoor worden risico's aan de weg of in het gedrag veroorzaakt? Zulke algemene risicoanalyses zijn opgesteld.

De risico's in Tubbergen doen zich vooral voor op 30- en 60 km wegen. Bij de factor mens vallen de jonge automobilisten en de senioren op.*

We hebben inzicht nodig in risicolocaties. Daarvoor gebruiken we de zogenaamde BLIQ-rapportages. Op de "Verkeersveiligheidskaart" uit BLIQ

zijn wegen en kruispunten aangegeven waar sprake is van grotere risico's. De risico's zijn bepaald op grond van snelheidsaspecten en (echte) ongevallen.

** De data is niet allemaal correct, dus de RHDHV-analyses moeten steeds kritisch worden bekeken (zoals naar locatie, snelheid en wegbeheer)*



HOE PAKKEN WE HET AAN?

[2]

Er is een Plan van Aanpak opgesteld om de nieuwe werkwijze te implementeren. Deze presentatie is daarvan afgeleid.

Elk jaar wordt een Uitvoeringsprogramma gemaakt, gebaseerd op de algemene risico's uit het RHDHV-rapport en de actuele risicolocaties uit de BLIQ-rapportage (rijp en groen). De risicolocaties worden geanalyseerd, met inachtneming van de algemene risico's uit het RHDHV-rapport. De meeste aandacht gaat uit naar de wegen en kruispunten waar de gemeente wegbeheerder is. Locaties waar provincie Overijssel de primaire wegbeheerder is, worden vooralsnog summierder bekeken.

Uit de analyses volgen concrete acties of plannen. Zij vormen het Jaarplan. Hoeveel uitgevoerd kan worden, hangt af van de kosten en de beschikbare middelen. Er zijn altijd aanvullingen mogelijk, b.v. als 'nieuwe locaties' om aandacht vragen.

WAT LAAT ZIEN?

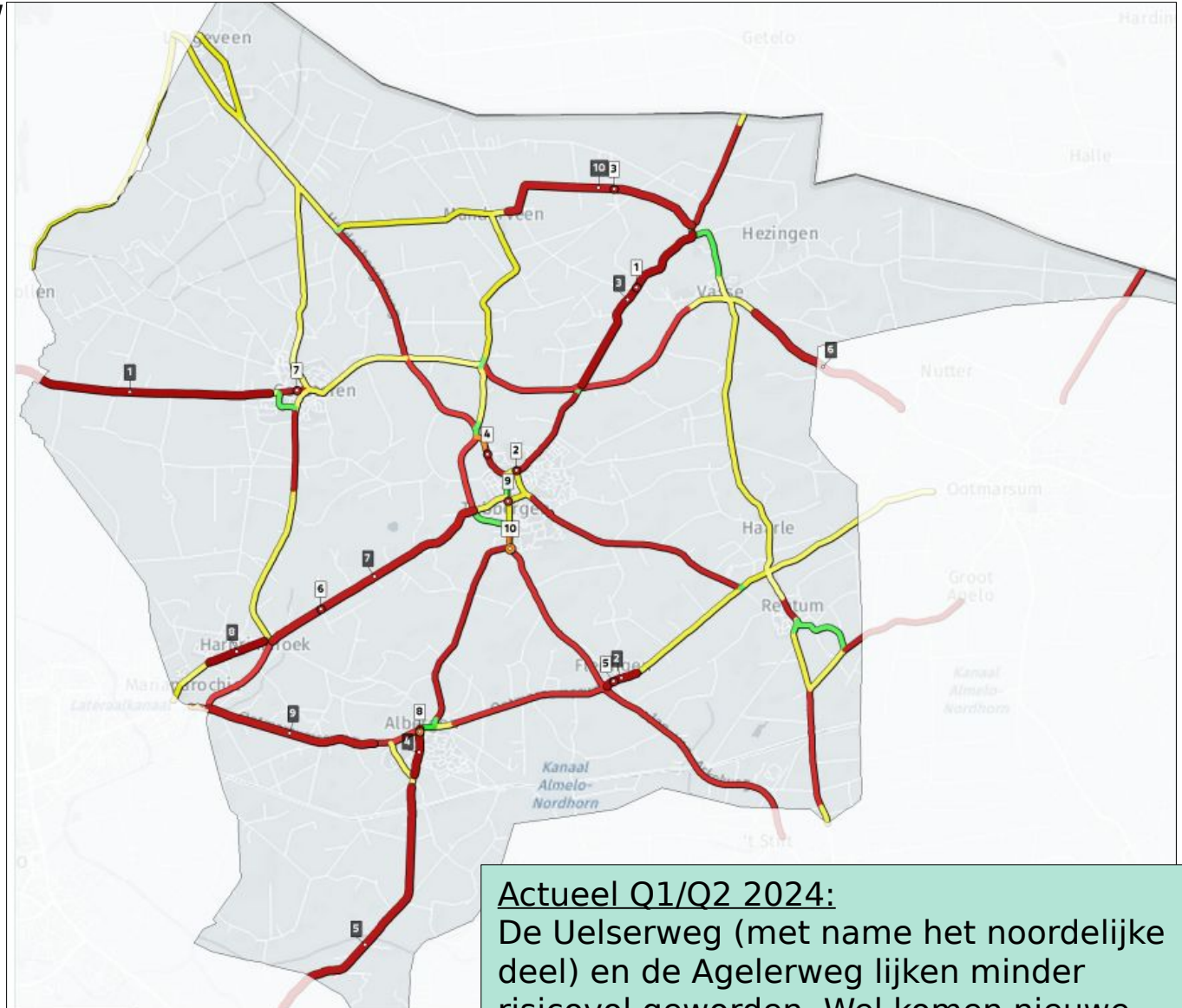
BLIQ laat onder anderen een kaart zien. Hiernaast de kaart van 2023.

De wegen en kruispunten waar het risico op een ongeval het grootst wordt geacht, zijn gekleurd.

- Rood = hoge kans op ongevallen, bij hoge snelheidsscore;
- Geel = lage kans op ongevallen, maar wel een hogere snelheidsscore.

TOP10:

Een zwart blokje is een weg;



Actueel Q1/Q2 2024:

De Uelserweg (met name het noordelijke deel) en de Agelerweg lijken minder risicovol geworden. Wel komen nieuwe provinciale locaties in beeld.

WAAR LIGGEN RISICO LOCATIES (KAART 2023)?

De gemeentelijke risico-wegen zijn de Uelserweg (buiten de kom), de Zenderseweg (binnen de kom in Albergen) en de Denekamperweg (tussen Vasse en Ootmarsum).

De gemeentelijke risico-kruispunten zijn Uelserweg-Veendijk-Voortsweg (buiten de kom), Holtenplasweg-Plasdijk (buiten de kom) en Hardenbergerweg-Sportlaan (binnen de kom in Tubbergen). Uit analyses moet vervolgens blijken waar de echte risico's en risicolocaties zijn.

Uit de meest recente BLIQ-rapportage (gegevens van Q1/Q2 van 2024) lijkt dat de Denekamperweg (Vasse-Ootmarsum) risicovoller wordt, terwijl dat op sommige delen van de Uelserweg juist iets minder lijkt te worden.

Bij de (nieuwe) risicovolle kruispunten komen vooral locaties in beeld waar provincie Overijssel de primaire wegbeheerder is.

WAT KOST DE SPV-AANPAK?

Tijd:

Wordt de SPV2030-werkwijze opgepakt zoals het bedoeld* is, dan hoeft de nieuwe werkwijze qua benodigde tijd niet veel verschil te maken met de huidige werkwijze.

* Dat wil zeggen: echt kiezen voor de nieuwe werkwijze. Niet aanvullend ook blijven reageren op incidenten en ongevallen, want dan kost het wel meer tijd.

Geld:

Er is nu gevraagd om de inzet van incidentele middelen. Daarmee wordt een start gemaakt met de nieuwe aanpak. Ook zal “verkeer” blijven meeliften bij projecten als weg- en rioolonderhoud.

Er wordt gezocht naar co-financiering (b.v. subsidie van de provincie of het Rijk).

EN WAT IS VERDER NODIG?

Samenlevingsgericht werken en participatie zijn belangrijke pijlers in de omgang met de samenleving. Sociale media en de eenvoud en directheid van het verzenden van een melding, zorgen ervoor dat deze ons sneller bereiken dan vroeger. Dat vraagt niet alleen tijd, maar een deel van de meldingen is terecht en vraagt om (snelle) actie.

Het is belangrijk dat kleine verkeersmaatregelen kunnen worden uitgevoerd en niet op de lange baan worden geschoven door geldgebrek. Daarvoor is jaarlijks een “handgeld” nodig.

Op dit moment is dat € 7.500 per jaar, maar daarmee kunnen alleen hele kleine maatregelen worden betaald. De praktijk moet uitwijzen of er in de komende jaren meer geld nodig is voor de participatiemaatregelen.

RESUMÉ

Zijn er nog vragen?

Er is een nieuwe aanpak van verkeersonveiligheid nodig: de SPV-werkwijze.

De nieuwe werkwijze gaat uit van een preventieve aanpak: door risico's weg te nemen gebeuren er minder ongevallen en zijn er minder verkeersslachtoffers (of zijn ongevallen minder ernstig).

Er wordt elk jaar een Uitvoeringsplan gemaakt (rijp en groen). Na analyses komen de reële acties en projecten in het Jaarplan. Daarin staan de projecten en acties die worden opgepakt in dat jaar of het jaar daarna (afhankelijk van de kosten en de beschikbare middelen). Er zijn incidentele financiële middelen voor 2025 gevraagd.

Om participatie te “belonen” en samenlevingsgericht te kunnen werken, is voor de uitvoering van kleinere acties of verkeersmaatregelen een “handgeld” nodig.