

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

INGEKOMEN - 6 FEB. 2019

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

mw. A.K. van de Weerd

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143917

weerda@noord-holland.nl

Betreft: Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 & provincie Noord-Holland

Verzenddatum

- 6 FEB. 2019

Kenmerk

1168086/1168088

Uw kenmerk

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) zenden wij u deze brief met betrekking tot het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030).

Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid bevat een gezamenlijke strategische visie op de aanpak van het verkeersveiligheidsbeleid van alle overheden. Op 14 februari 2019, tijdens de nationale dag verkeersveiligheid, zal het Startakkoord worden ondertekend. Het Startakkoord (zie bijlage 2 bij deze brief) bevestigt de gezamenlijke visie, ambities en bevat afspraken over de aanpak. De bestuurlijke IPO-vertegenwoordiger Verkeersveiligheid zal namens alle provinciale GS-besturen het Startakkoord ondertekenen.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

De jarenlange daling in het aantal verkeersdoden stagneert en het aantal verkeersgewonden is de afgelopen jaren toegenomen. Er is een nieuwe impuls nodig om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren. Het kabinet heeft als uitgangspunt voor het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid een kernachtige intentie uitgesproken: '*nul verkeersslachtoffers*'. Medeoverheden en veel maatschappelijke partijen stellen zich achter deze ambitie om een trendbreuk in de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid te realiseren. Samen met deze partijen is door het Rijk een nieuwe verkeersveiligheidsaanpak ontwikkeld in het SPV2030 (zie bijlage 1 voor volledige versie).

In het SPV2030 is een strategische koers uitgezet. Het SPV2030 is een eerste stap in een proces en behoeft uitwerking. Hierbij is het streven de koers te vertalen naar concrete maatregelen in een landelijk uitvoeringsprogramma (RijksActieProgramma) en regionale uitvoeringsprogramma's.

De volgende kernelementen omvatten de nieuwe visie op de aanpak van verkeersveiligheid:

- **Risicogestuurde aanpak**
Alle overheden gaan de komende jaren meer inzetten op risicogestuurd werken, op basis van kennis en data.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

Dit in plaats van reactief handelen (pas handelen wanneer een ongeval heeft plaatsgevonden). Bij een risicogestuurde aanpak worden verkeerssituaties aangepakt waar een hoog risico op een ongeval bestaat. Er wordt in kaart gebracht waar zich de belangrijkste risico's in het verkeer voordoen. Dit kunnen infrastructuurrisico's zijn, bijvoorbeeld op de weg (zoals wij in het verleden in de investeringsstrategie (INHi) hebben gedaan) of op het fietspad. Maar het kunnen ook gedragsrisico's zijn, bijvoorbeeld alcoholgebruik en onervarenheid in het verkeer bij schoolomgevingen. Op basis hiervan wordt door de betrokken partijen bepaald wat de meest effectieve maatregelen zijn.

- **Regionale aanpak**

In de risicogestuurde manier van werken wordt gezocht naar een regionale aanpak, omdat er binnen een regio vaak sprake is van vergelijkbare risico's en opgaven. Dit kan bijdragen aan een effectieve inzet van beschikbare middelen.

- **Verkeersveiligheid goed inpassen**

Verkeersveiligheid moet meer worden meegenomen in bijvoorbeeld de planvorming op het gebied van mobiliteit, maar ook op het gebied van zorg en welzijn, onderwijs, ruimtelijke ordening en de Omgevingswet. De integraliteit van beleid is een belangrijk uitgangspunt waar kansen liggen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

- **Versterking van de samenwerking en aanspreekbaarheid**

Het SPV2030 zet in op een intensievere samenwerking tussen overheden. Er wordt een structuur geschetst waarin partijen meer en intensiever met elkaar gaan samenwerken, gezamenlijk doelen vaststellen, op basis van monitoring de voortgang van de uitvoering en de effecten van het verkeersveiligheidsbeleid delen en elkaar kunnen aanspreken op hun verantwoordelijkheden (zie figuur 1). Om een sterkere verbinding te maken in een samenhangende aanpak van verkeersveiligheid worden afspraken gemaakt over een nieuwe landelijke, regionale en lokale governance structuur.



Figuur 1: Governancestructuur Verkeersveiligheid (SPV2030, pagina 51).

De vertaling van de landelijke koers naar regionale prioriteiten gebeurt aan (nog te organiseren) regionale overlegtafels, zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau. In deze regionale overlegtafels moeten regionale partijen (gemeenten, waterschappen en provincie, maar ook politie, Openbaar Ministerie en mogelijk andere maatschappelijke partners) onder regie van de provincie nauw met elkaar samenwerken, kennis en ervaring met elkaar delen. In regionale overlegtafels moet in 2019 op basis van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid aan regionale uitvoeringsagenda's worden gewerkt.

Doorwerking van het SPV2030 in ons provinciaal beleid

Parallel aan de totstandkoming van het SPV2030 werkt de provincie aan de herijking van het huidige mobiliteitsbeleid, waarvoor een nieuwe Agenda Mobiliteit wordt opgesteld. De Agenda Mobiliteit volgt de strategisch ruimtelijke keuzen die in de provinciale Omgevingsvisie zijn gemaakt en vertaalt deze naar ambities en doelstelling voor het mobiliteitsbeleid. Verkeersveiligheid is één van de pijlers van het provinciaal mobiliteitsbeleid waar uitwerking aan wordt gegeven. De provincie is mede daarom actief betrokken geweest bij de totstandkoming van het SPV2030. Dit onder andere door deelname in werkgroepen en discussies over het SPV2030 in IPO-verband.

De beoogde rollen van de provincie in de verkeersveiligheidsaanpak in lijn met het SPV2030 zijn:

1. *Wegbeheerder* van het provinciale wegennet: wij dragen zorg voor een veilige inrichting en een veilig gebruik van onze wegen.
2. *Initiator* en *regisseur* van de verkeersveiligheidsaanpak in de provincie: wij organiseren een regionale governance met gemeenten/waterschap, regionale samenwerking en dragen zorg voor het uitwerken van regionale uitvoeringsprogramma's verkeersveiligheid.
3. *Verbinder* naar andere overheden: wij stemmen onze verkeersveiligheidsaanpak af met omliggende provincies, Vervoerregio Amsterdam en het Rijk en zoeken naar mogelijke samenwerking.
4. *Kennispartner* in de regio voor het faciliteren en organiseren van kennisontwikkeling en kennisoverdracht.

Wij onderschrijven het nut van een regionale governance zoals omschreven in het SPV2030 en voelen ons verantwoordelijk om de regionale governance te organiseren en een initiërende rol hierin te pakken. Deze nieuwe provinciale rol vraagt meer ambtelijke inzet en mogelijk extra financiële middelen. Om welke inzet dit concreet gaat wordt verkend in het 'Koersdocument Verkeersveiligheid'.

Koersdocument Verkeersveiligheid

Momenteel werken wij aan een 'Koersdocument Verkeersveiligheid' dat een provinciale invulling geeft aan het SPV2030. De verschillende beleidsontwikkelingen leiden tot de noodzaak van herijking van het provinciaal verkeersveiligheidsbeleid en de samenwerking (intern en extern) waarin dit beleid daadwerkelijk tot uitvoering komt. De aandacht voor verkeersveiligheid in beleid/projecten is de achterliggende tijd vaak niet expliciet geweest, maar heeft ook niet ontbroken (zie tekstkader).

Huidige provinciale inzet op verkeersveiligheid

De afgelopen jaren is het verkeersveiligheidsbeleid niet expliciet in een beleidsvisie of provinciale aanpak vastgelegd. Provincie Noord-Holland heeft echter jaarlijks geïnvesteerd op diverse vlakken in de verkeersveiligheid, zowel op haar eigen wegen als in de ondersteuning van gemeentelijke maatregelen op wegen en/of gedragsbeïnvloeding.

Drie type investeringen in verkeersveiligheid:

- *Provinciale infrastructuur.* Verbetering van verkeersveiligheid door middel van infrastructurele maatregelen, budgetten zijn opgenomen in PMI en PMO.
- *Kleine infrastructuur van gemeenten / waterschap.* Gemeenten en waterschap kunnen budget aanvragen voor infrastructurele projecten die de verkeersveiligheid ten goede komen (in 2017/2018 maximaal 50% subsidiabel en tenderregeling, vanaf 2019 maximaal 50% subsidiabel en volgorde van ontvangst regeling).
- *Gedragsbeïnvloeding.* Partijen kunnen budget aanvragen vanuit de Uitvoeringsregeling Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid (100% subsidiabel). De regeling is gericht op verkeerseducatie en voorlichting voor (basis)scholen en middelbare scholen, waarbij het accent is gelegd op afleiding (muziek- en telefoongebruik) in het verkeer.

Inzet op nieuwe technologie:

Eén van de nieuwe manieren om verkeersveiligheid te bevorderen is de communicatie tussen infrastructuur en voertuigen. De provincie zet daarbij in op zowel 3G/4G als op Wi-Fi p. Dit wordt nu getest in het uitvoeringsprogramma Smart Mobility.

In de ambtelijke en bestuurlijke Provinciale Verkeer en Vervoerberaden van september/oktober 2018 zijn de gemeenten op de hoogte gebracht van de ontwikkelingen van het SPV2030 en de consequenties die dit plan voor provincie en gemeenten heeft. In november 2018, is er onder de vlag van de Agenda Mobiliteit, door de provincie een deelsessie over verkeersveiligheid georganiseerd om input van gemeenten en waterschap op te halen om een uitwerking van een regionale aanpak te verkennen. In de sessie is ingegaan op de rol van de provincie, de rol van de gemeenten/waterschap, de rol van de politie en het Openbaar Ministerie, een mogelijk toekomstige governance en de leemten in kennis over verkeersveiligheid. De opgehaalde informatie (zie tekstkader) dient als input voor het 'Koersdocument Verkeersveiligheid' en het ontwikkelen van een regionale governance structuur.

Terugkoppeling ideeën bij regionale governance tijdens bijeenkomsten Agenda Mobiliteit

De gemeenten en waterschap worden vooral gezien als wegbeheerder van hun eigen infrastructuur, als uitvoerder van kleine infrastructurele projecten en als aanjager naar scholen en lokale politiek om aandacht te besteden aan verkeerseducatie en verkeersveiligheid. Momenteel wordt er vooral reactief gewerkt: er komt een signaal binnen of er gebeurt een ongeval, daarna wordt de situatie onderzocht en worden eventueel maatregelen genomen. Er wordt nog weinig proactief gewerkt en een aanpak aan de hand van risico-indicatoren is geheel nieuw voor gemeenten en waterschap.

De provincie wordt momenteel vooral gezien als wegbeheerder van haar eigen infrastructuur, als subsidieverlener en als verbinder met omliggende provincies, Vervoerregio Amsterdam en het Rijk. Als toekomstige rol kan de provincie een expertiserol op zich nemen wat betreft dataverzameling, kennisdeling en een aanjagers-/regierol voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan in op te stellen regionale uitvoeringsprogramma's.

Op gemeentelijk niveau wordt er regelmatig overleg gevoerd met de lokale politiek. Dit overleg is breder dan enkel verkeersveiligheid. Daarnaast zijn er gemeenten die met regelmaat de concrete situatie en verkeerskundige plannen met lokale politiek bespreken.

Er is aangegeven dat het gewenst is dat politiek en Openbaar Ministerie in toekomstige regionale verkeersveiligheid overleggen aanhaken; dit mede omdat handhaving een integraal onderdeel van de regionale verkeersveiligheidsaanpak moet worden.

Starten met de regionale governance

De opgave is om met elkaar een regionale risicogestuurde aanpak te ontwikkelen, waarin niet alleen wordt afgestemd maar daadwerkelijk wordt samengewerkt. Het is dan van belang om uit te gaan van regio's waarin sprake is van eenduidige problematiek of opgaven. Daarnaast is het wenselijk op bestuurlijk niveau geen nieuwe overlegstructuren in te stellen. Het idee is om aan te sluiten bij de indeling van de drie PVVB-en waarbij de Kop van Noord-Holland mogelijk zal worden onderverdeeld in drie subregio's aansluitend bij specifieke gemeentelijke / landschappelijke kenmerken. Dit betekent dat in 2019 op ambtelijk niveau gestart moet worden met het ontwikkelen van vijf specifieke regionale programma's, die in 2020 gereed moeten zijn om op bestuurlijk niveau in drie PVVB-en worden vastgesteld.

In de regionale programma's zal een prioritering worden opgenomen en wordt inzicht gegeven welke financiering nodig is om de belangrijkste risico's aan te pakken. Daarbij wordt onderzocht hoe de huidige beschikbare middelen voor verkeersveiligheid van Rijk, provincies en gemeenten optimaal worden ingezet en welke extra middelen nodig zijn om tot goede effectieve uitvoeringsagenda's te komen. Op basis hiervan komen overheden tot een financieringsstrategie.

Planning 'Koersdocument Verkeersveiligheid'

Wij verwachten aan het einde van het eerste kwartaal van dit jaar een eindconcept 'Koersdocument Verkeersveiligheid' gereed te hebben.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n):

- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030
- Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030